



Delage D8 S

- 1. Test av Audi Q6 Sportback e-Tron**
- 2. Provkörning av MGS5 EV Luxury Long Range**
- 3. Smart #5 har en släng av Europa**
- 4. 750 kW ur motor på 12,7 kilo**
- 5. Körde 1 år med billig Biltema-olja**
- 6. EU slår till mot rysk bilindustri**
- 7. BMW M2 sladdar genom fabriken**
- 8. Volkswagens geniala reklam**
- 9. Delage D8 S Roadster**
- 10. Jaguar XKSS**
- 11. Grattis Prairie**
- 12. Saab 9-3X**



## 1. Test: Audi Q6 Sportback e-Tron finns inte bara för syns skull

2025-10-24 Text och foto Simon Hallenslev

Kom igen, Audi Q6 e-Tron har ju redan testats, så hur märkvärdig kan en Sportback-version vara? Potentiellt ganska märkvärdig – framför allt för Audi.



Bland de många varumärkena inom Volkswagen-gruppen är det Audi som har det tuffast just nu. De har haft svårt att finna sin plats i den elektriska verkligheten med ett ofullständigt modellprogram, som först nu börjar hitta tonen.

Förutom den folkliga [Audi Q4 E-Tron](#) är det [Audi Q6 E-Tron](#) som är den stora framgångs-sagan. Det är just framgången för [Audi Q6 E-Tron](#) som gör att en Sportback-variant är långt ifrån irrelevant. Det bidrar med en ytterligare version som kanske kan locka ännu fler kunder med samma framgångsrecept.

### En rundare bakdel

[Audi Q6 Sportback e-tron](#) är formgiven på ett sätt som vi har sett från Audi tidigare. Med namnet Sportback följer en sluttande taklinje i profil, som minskar höjden med 3,7 centimeter och ger en mer rundad bakdel. Jämfört med vad Sportback-behandlingen gjort för bilar som [Q8 e-tron](#) och [Q5](#), tycker jag att bakdelen på Q6 blivit lite väl mjuk i uttrycket – som en blåval. Men det ska inte stå i vägen, särskilt inte eftersom avrundningen också ger en liten bonus i räckvidd.

Den längsta räckvidden får man i [Audi Q6 Sportback e-tron](#) 225 kW Performance med bakhjulsdrift, 94,9 kWh-batteri och 306 hästkrafter – den kan köra upp till 654 kilometer på en laddning jämfört med 641 kilometer i den vanliga SUV-versionen. Testbilen, med S line selection-utrustning och stora fälgar, klarar upp till 593 kilometer.

Med det mindre batteriet på 75,8 kWh kommer man upp till 531 kilometer i [Q6 e-tron](#) och upp till 545 kilometer i [Q6 Sportback e-tron](#), båda med bakhjulsdrift och 252 hästkrafter. Beroende på modell går laddkapaciteten från 225 till 270 kW, vilket motsvarar cirka 21 minuter från 10 till 80 procent kapacitet.



### Kompromisser i kupén

I kupén får man samma uppsättning som vi redan känner från **Q6 e-tron**, där Sportback-versionen alltså inte tillför något extra. Alla utrustningsnivåer kommer med 11,9" digital instrumentering och 14,5" infotainmentskärm. Passagerarskärmen är standard i Ultra och Progress Plus, men inte i Progress.

Alla skärmar håller hög standard både i hastighet och upplösning, vilket ger interiören en modern känsla rakt igenom. Tyvärr påminns jag i **Q6 Sportback e-tron** återigen om att materialkvaliteten i Q6 inte är som den var i storasystemen **Q8 e-Tron**.

Den sluttande taklinjen som Sportback-formen medför, äter upp huvudutrymmet i baksätet – precis som man kunde ana. Trots två inåtbuktande "bulor" i innertaket bör man inte vara längre än 1,80 för att inte sabba frisyren. Bagageutrymmet i Sportback-versionen är blygsamma 15 liter mindre än i den vanliga Q6. Fäller man baksätena och packar maximalt, får man mer plats i SUV:en: 1 529 liter mot endast 1 373 liter i Sportback.

### Extra beröm till luftfjädringen

När jag testade **Audi Q6 e-tron** grävde jag djupare i bilens dynamik och kallade den då komfortkung – en titel som står sig även här i Sportback-versionen. Den extra ros jag vill ge till luftfjädringen gäller dess självjusterande egenskaper – något jag inte tidigare riktigt noterat. Vid kraftig acceleration eller inbromsning justerar fjädringen sig automatiskt för att minska krängning.

Det gör att annars hårda manövrer mjukas upp och ger bekväma inbromsningar. En intelligent kalibrering som verkligen förstärker vardagskomforten.



### Mindre plats för en högre peng

Ett mindre bagageutrymme och mindre huvudutrymme i baksätet kostar förstås ... mer! Som alltid marknadsförs sådana designval som ett stilmedvetet eller sportigt tillval – snarare än ett praktiskt avkall. Mellanskillnaden för **Audi Q6 Sportback e-tron** är därför 26 500 kr högre än för **Q6 e-tron**.

**Audi Q6 Sportback e-tron** börjar på 775 500 kr med Proline-utrustning, 815 500 kr som Progress Plus och 925 500 kr i toppversionen S line selection – detta med litet batteri och 252 hk. Vill man ha en kraftigare drivlina får man lägga till 90 000 kr för 94,4 kWh och 306 hk. För ytterligare 60 000 kronor får du Quattro-versionen med stora batteriet och dubbla elmotorer med 388 hk och 580 Nm.





### Slutgiltig dom

**Audi Q6 Sportback e-tron** är förstås också en härlig bil. Utan större tekniska förändringar står den kvar som den komfortkung jag tidigare utsett **Q6 e-tron** till – nu bara med mjukare design, något mindre huvudutrymme, men å andra sidan lite längre räckvidd.

Har man en tjock plånbok och en omätlig aptit på en stor, bekväm SUV så är Q6 fortsatt väldigt intressant. Sportback-versionen blir en fråga om man är villig att betala lite extra för design – vilket erfarenheten viskar om att folk ofta är. Att försäljningspotentialen för Q6 ökar bland designmedvetna understryker därför att **Audi Q6 Sportback e-tron** inte bara är till för syns skull.

### **Audi Q6 Sportback S-line selection 225 kW e-tron Performance**

**Motor:** Elmotor (bak)

**Effekt:** 306 hk / 485 Nm

**0–100 km/h:** 6,6 sekunder

**Toppfart:** 210 km/h

**Förbrukning:** 18 kWh/100 km

**Räckvidd:** 593 kilometer

**Batterikapacitet:** 94,9 kWh

**Laddkapacitet:** 260 kW

**Mått:** 477 / 194 / 165 cm

**Tjänstevikt:** 2 275 kg

**Max dragvikt:** 2 000 kilo

**Bagageutrymme:** 511–1 373 liter

**Pris:** 1 015 500 kr (Audi Q6 Sportsback e-tron börjar på 775 500 kronor)

Utforska Audi Q6 Sportback e-tron [Se mer](#)

## Teknikens Värld

### 2. Provkörning av MGS5 EV Luxury Long Range 64 kWh

Publicerad av Sanne Hansen

23 okt 2025 kl 14.24

Mer premium och mer komfort, men utan att vara mycket dyrare. Kinesiska MG:s nya elbil MGS5 tar över efter den tidigare storsäljaren ZS och frågan är hur mycket som har blivit bättre. Kan den lyfta märket till nya höjder i Sverige?



FILM: [/teknikens-varld/vi-provkor-mgs-nya-svensson-elbil](#)

”De kinesiska elbilarna tar över världen” är det många som anser.

Det är väl en sanning med modifikation. I Sverige har kinesiska märken 5,3 procent av marknaden. Tittar man på enbart elbilar är siffran betydligt större – drygt 13 procent. Av dessa står MG för 39,5 procent och är därmed överlägset störst på svenska marknaden bland kinesiska elbilar. Ett stort nätverk av återförsäljare och serviceanläggningar är receptet till framgång, enligt Tomas Ernberg, vd på Hedin MG Sverige. MG har i skrivande stund fyra återförsäljare, över 40 försäljningsplatser och över 50 serviceanläggningar i Sverige.

Vad har MG att erbjuda då? Hybriden **MG3**, laddhybriden **HS**, elbilen **MG4** som vi **rosat i test**. Och så el-caben **Cyberster**, ”förstås”. Både **MG5** (den första eldrivna kombi som änt-rade marknaden) och **ZS** (den riktigt billiga elbilen **som vi utsåg till Årets bil** för några år sedan) har utgått ur sortimentet och in har nu i stället MGS5 kommit. Den bygger på samma plattform som MG4.



*Fin interiör med trevligare materialval än vi är vana vid i MG-bilar. Stor pekskärm.*

### Det här är nytt

**Modell.** MGS5 är en helt ny modell som ersätter MG5 och ZS. Det är med andra ord en lite större SUV än ZS och tekniskt sett delar de inte särskilt mycket alls. MGS5 är en elbil och den skiljer sig mycket från tidigare MG5 också.

**Utrustning.** Ska vara mycket mer premium än tidigare MG-modeller, tack vare mer utrustning och trevligare material i interiören. Bilen har till exempel rattvärme, Apple CarPlay och Android Auto samt uppkopplad app som standard. I appen kan man starta värme (i dyraste utförandet) eller kyla i bilen innan man ger sig ut i trafiken.

### Mer premium – inte för dyrt

**MGS5** är en SUV i det så kallade C-segmentet och förstås helt eldriven. **MG** har tidigare fått kritik för att ha billigt konstruerade bilar, något man vill slippa med den här bilen som ska upplevas mer premium. Samtidigt vill man inte lansera för dyra bilar för man vill fortsätta ta marknadsandelar i Europa. Men kan man bygga premiumbilar på ett billigt sätt, så att de kan prissättas humant? Det beror på hur man ser på det.

Instegsversionen av MGS5 är billig, sett till storleksklassen, då den kostar från 379 990 kronor. Men denna version, som heter Comfort Standard Range, har mindre utrustning och ett ganska litet batteri, på 49 kilowattimmar, vilket ger en räckvidd på upp till 34 mil enligt WLTP. Vill man ha mer räckvidd kan man köpa Comfort Long Range som har ett batteri på 64 kilowattimmar och kan köras upp till 48 mil. Men vill man ha mer utrustning måste man köpa Luxury-versionen, som bara finns med det större batteriet, och då får man tyvärr något kortare räckvidd än Comfort-varianten – närmare bestämt 46,5 mil. Och då är man plötsligt uppe på 439 990 kronor.



*Under huven är ett utrymme man glömt bort. Hade varit bra med en frunk*

## Designtjuvar

Allt fler bilar närmar sig varandra designmässigt och MG är inget undantag. Fronten ser ut som någon slags **Tesla Model Y**-kopia och baken ser ut som tagen ur Volkswagens lagerhyllor med en ljusramp längs hela stjärten och i mitten finns MG-emblemet. Precis som på Volkswagens ID-modeller alltså. Om det är snyggt eller inte låter jag vara osagt, men det är uppenbart att många tillverkare tycks härma varandra.

På insidan har MG förbättrat sig avsevärt jämfört med tidigare modeller. I stället för att klä hela interiören i billig plast har man valt materialen med mer omsorg. De själva kallar det för premiumkänsla. Det är lite mjukare material, lite mer designtänk på paneler här och var, så det är absolut en bättre helhetskänsla jämfört med tidigare modeller.

Man har också tänkt till gällande förvaring på mittkonsolen. Det är två mugghållare längst fram och sedan är det plats för trådlös mobilladdning (som man får om man väljer Luxury-versionen) och när mobilen har laddat klart kan man ställa den i ett litet smart fack framför laddplatsen. Det är klockrent. Och under armstödet finns förstås ett förvaringsfack.

## Bättre komfort än tidigare

Förarstolen är okej och i Luxury-utförande är den elektriskt justerbar. Passagerarstolen är alltid manuell. Ratten har tillräcklig justermån för mig som är 154 centimeter kort och ofta behöver dra ratten väldigt långt ut (nära kroppen alltså). Baksätet kan man inte göra så mycket åt, men det behövs faktiskt inte. Det är helt okej sittkomfort med rimligt stöd för låren, men framför allt är det rymligt för benen och fötterna. Batteriet i MGS5 är nämligen så tunt som elva centimeter, så det märks knappt att det finns något där under golvet.

MG stoltserar med att ha förbättrat fjädringskomforten jämfört med tidigare modeller. Det är möjligtvis lite mindre stötigt, men det är fortfarande stötigt i låga hastigheter. I motorvägsfart känns det bättre, men det blir i stället som en slags gungig effekt och emellanåt kan den till och med vingla lite. Det är både bekvämt och obehagligt på samma gång. Samtidigt är det högt däckbuller och en del vindbrus. Nu låter jag hård, men det är inte för bättre fjädrings- eller ljudkomfort som man köper den här bilen. Den går okej på vägen och för en bil i den här prisklassen ska man inte förvänta sig något annat.



*Kantigt bagageutrymme underlättar när man ska lasta varor*

### **Fler funktioner**

Något som också lyfter den här bilen är att man har tänkt till, eller kanske lyssnat på kunder, vad gäller funktioner. Man har inte slängt in en massa onödigheter som bara kostar en massa pengar och gör bilen dyr, utan man har försett MGS5 med funktioner som människor använder. Redan i basutförande får man till exempel rattvärme, trådlös Apple CarPlay och Android Auto samt MG:s app där man kan starta ventilationen innan man går ut till bilen och så kan man styra/hålla koll på laddning och annat. Vill man starta värme på vintern krävs Luxury-varianten för då får man också värmepump i bilen.

I Luxury-versionen får man dessutom elektrisk baklucka, större pekskärm och 360-graderskamera. Och större fälgar naturligtvis. 17 tum gäller för Comfort och 18 tum för Luxury.

### **Bättre men fortfarande lite seg**

I båda versionerna finns ett nytt infotainmentsystem som MG säger ska vara snabbare och mer responsivt jämfört med tidigare. Jag provkör den dyraste versionen, med den större skärmen, och jag tycker fortfarande att skärmen är lite långsam. Men den är bättre än förut sett till användarvänligheten. Det är lättare att navigera i menyerna. Och en riktigt positiv sak är att man kan personanpassa vilka varningar och hjälpmedel som ska vara aktiva och inte. När bilen varit avstängd nollställs allt och alla funktioner är igång när man startar bilen, men man kan programmera sina inställningar till en knapp på ratten. På så vis kan hastighetsvarnaren stängas av med ett knapptryck – ja, det är den man helst vill stänga av. Tack vare alla funktioner har MGS5 EV belönats med fem stjärnor i Euro NCAP.

I kombination med pekskärmen finns det knappar som kunderna vill ha lättåtkomliga i kupén, som klimatreglage, stolsvärme och rattvärme.

MGS5 har ett så kallat enpedalsläge, men jag blir inte riktigt kompis med det. Bilen reagerar lite för långsamt, eller är för slö, så jag tvingas använda bromsen i köer ibland. Trots att jag har det högsta läget på bromskraften (det finns tre). Kanske går det att vänja sig, det är i alla fall bra med bromskraftåtervinning.

Jag blir heller inte kompis med växelväljaren. Det är en sådan där snurrig grej på mittkonsoletten och den tycks inte vara konsekvent. Ibland snurrar jag



*Bakljuslisten är som tagen från Volkswagens lagerhyllor.  
Bromsljuset är dock uppe vid taket.*

### Nya hemtjänstfavoriten?

MGS5 har en elmotor på bakaxeln som levererar en effekt på 170 kilowatt (231 hästkrafter) och 350 newtonmeter. Den gör 0–100 kilometer i timmen på 6,3 sekunder. Laddeffekten är 6,6 kilowatt AC-laddning för Standard Range-versionen och 11 kilowatt för Long Range. Snabbladdning är på 120 respektive 139 kilowatt. I och med att Standard Range har ett batteri på 49 kilowattimmar och Long Range har 64 kilowattimmar blir laddtiderna troligtvis ganska snarlika. MG säger 10–80 procent på cirka 30 minuter.

Men den här bilen kommer troligtvis laddas oftast i hemmet eller i parkeringsgarage. Detta kan bli nya ”hemtjänstbilen”, som **Toyota Yaris** varit länge. Förmånsvärdet på MGS5 EV är nämligen låga 1 942 kronor i månaden och det är inte osannolikt att många kommuner kan komma att köpa in den i större volymer.

Privatpersoner kommer köpa MGS5 om det erbjuds rimligt privatleasingpris. Vill man ha en vettig elbil till ett förhållandevis lågt pris där man får mycket bil för pengarna, då är det kanske en MGS5 EV man ska ha. Och även om den är dyrare så är det Luxury man vill ha.



## MG5 EV Luxury Long Range 64 kWh

**Pris:** 439 990 kronor.

**Motor:** El. Elmotor, max effekt 231 hk (170 kW), vridmoment 350 Nm. Batteri 64 kWh varav 62,1 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/139 kW. Värmepump.

**Kraftöverföring:** Motor bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,5 meter.

**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum. Däck 225/55 R18.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 273, längd 448, bredd 185, höjd 163, spårvidd f/b 155/156. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 1 725, maxlast 445, max släpvagnsvikt 750. Bagagevolym (VDA-liter) 453–1441 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 190 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,60 kWh/mil. CO<sub>2</sub> 0 g/km. Räckvidd 645 km.

**Garantier:** Nybil 7 år/15 000 mil.

**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

### Rivaler:



### Skoda Elroq 60

Något dyrare än MGS5, men också lite större bagageutrymme och kan fås med mer utrustning. Har bättre prestanda, räckvidd och laddning.

**Pris:** 479 900 kronor.



### Kia EV3 FWD Long Range

Också dyrare än MGS5, men betydligt längre räckvidd, snabbare laddning, dock något mindre i storleken. Men en testvinnare som anses prisvärd.

**Pris:** 508 300 kronor.



### 3. Smart #5 har en släng av Europa och känslan är positivt överraskad

26 okt. 2025

Jag har haft möjlighet att köra nya Smart #5 Brabus. I denna video går jag igenom bilen och dess funktioner, testkör den i stad och motorväg, och delar med mig av mina åsikter och tankar kring bilen. Jag jämför den också med sitt syskon Zeekr 7X.



FILM: <https://youtu.be/19TjhPu4yPQ>

-- Sponsrade länkar --

OBD2-dongel jag använder: <https://amzn.to/49JL8gG>

Beställ laddbox hos Laddboxbolaget: <https://elbils.guide/laddboxbolaget>

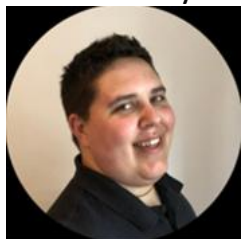
Beställ laddbox och tillbehör hos Laddstoppet: <https://elbils.guide/laddstoppet>

Beställ Tibber elavtal med timdebitering: <https://elbils.guide/tibber>

Värdera och sälj din bil hos Riddermark bil: <https://elbils.guide/riddermark>

Beställ däck och fälg hos Svenska Gummihuset: <https://elbils.guide/gummihuset>

Beställ Storytel för att lyssna på ljudböcker: <https://elbils.guide/storytel-yt>



Christoffer Gullin

#### 4. 750 kW ur motor på 12,7 kilo – Yasa slår sitt eget rekord

Carl Undéhn 24 okt 2025

Motortillverkaren Yasa specialiserar sig på så kallade axialflödesmotorer som monteras direkt i hjulen hos elbilar. Tekniken gör det möjligt att kombinera både hög effekt och högt vridmoment som också kan styras exakt för att fördela kraften på varje enskilt hjul. Allt byggt i en kompakt förpackning, som Yasa nu uppger sig ha lyckats göra ännu mer än kompakt än tidigare.



Företaget uppger nu att de har tagit fram en motor som väger endast 12,7 kilo men ändå ger en effekt på 750 kW, alltså 1.019 hästkrafter. Det handlar visserligen igen om en topp-effekt som endast kan hållas under en begränsad tid, till exempel vid aktivering av "Launch Mode" eller liknande. Men även vid vanlig körning ska motorn kunna ge en effekt på 350 kW. (476 hästkrafter), och med en sådan motor vid varje hjul blir det ändå en del effekt.

Den nya motorn har därmed en ännu högre effekttäthet än den som företaget uppger sig ha tagit fram i somras. Då handlade det om en motor som vägde in på 13,1 kilo och kunde ge en effekt på 550 kW (748 hästkrafter). Precis som då ska det inte handla om en enskild prototyp utan om en motor som är möjlig att tillverka i större volymer. Precis som i somras har motorns effekt inte bekräftats av någon utomstående, och uppgifterna har endast meddelats från Yasa själva.

Brittiska Yasa köptes 2021 av Mercedes och tekniken de tar fram väntas komma att användas i eldrivna AMG-modeller. Den höga effekten i ett kompakt format uppnås genom att motorerna från Yasa använder en rotor där magnetfältet är riktat längs motorns rotationsaxel.

## 5. Körde 1 år med billig Biltema-olja – så gick det

Av William Karlsson 26 oktober 2025, 07:07

Är billig motorolja från Biltema lika bra som konkurrenterna? Det bestämde sig en svensk youtuber för att undersöka. – Det är inte jättemycket skit, säger Pelle.



Att använda rätt motorolja till din bil kan vara **livsviktigt för att den ska hålla så länge som möjligt**. Att veta vilken olja som är rätt är däremot svårt idag, när det finns många olika alternativ på marknaden. På grund av en rädsla för dålig olja väljer många bilägare att undvika billigare motoroljor, som till exempel Biltema erbjuder. Men bara för att Biltemas olja är billigare behöver det inte betyda att den är sämre än konkurrenternas.

**Svenska experter var tveksamma till om billig olja från Biltema och Lidl kan mäta sig med de dyrare varianterna**. Den första att svara på frågorna är Magnus Blommé. Han är erfaren expert och arbetar på Mekonomen.

– Nu vet jag inte hur det här testet gick till och på vilket sätt de utförde det. Därför är det svårt att säga. Om det är samma viskositet (oljans flytegenskaper) så är det en sak. Men om det handlar om oljans renande egenskaper är det en annan sak, säger Magnus Blomme.

Nyligen bestämde sig även hobbymekaniker Pelle från Youtubekanalerna "Pelles Hobbygarage" för att undersöka hur Biltemas motorolja fungerar i hans bil. Han har kört med Biltemas billigare motorolja i över ett år och bestämde sig för att se hur det påverkat hans Volvo V90 – i en helt ovetenskaplig undersökning.

– Det går inte mer olja bara för att det är från Biltema, tvärtom det har gått mindre olja, säger Pelle.

När Pelle undersökte konsistensen på oljan kunde han inte upptäcka några andra problem heller. Han undersökte även oljefiltret och kunde inte heller se några tydliga tecken på problem.

– Oljan är ju svart, säger han.

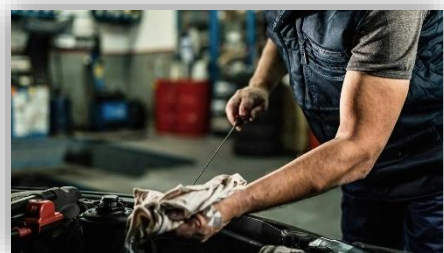
Efter att Pelle först tömt sin Volvo på all olja fyller han den igen med Biltemas motorolja. Han känner sig nöjd med den billigare oljan och säger att han kommer fortsätta använda sig av den framöver i sin Volvo V90.

– Jag ser inga hinder att använda Biltemas olja, den fungerar minst lika bra som de dyra oljorna och jag kommer fortsätta köra på den i min Volvo V90, säger Pelle.

### LÄS MER:



### Är billig motorolja från Biltema och Lidl lika bra?



### Vanliga missarna när du kollar vätskor i bilen



### Så ska 721 000 V8-motorer räddas – med ny olja



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

## 6. EU slår till mot rysk bilindustri – fryser tillgångar

Av Maths Nilsson 25 oktober 2025, 07:45

**EU inför nya sanktioner mot ryska biltillverkare. Nu kommer Lada och andra bilmärken få det ännu svårare att köpa bildelar. AvtoVAZ vd kommer inte längre få resa in i EU. Men kinesiska märken som Geely, Haval och Chery stannar kvar i Ryssland.**



Europeiska kommissionens nya sanktioner slår mot biltillverkare i Ryssland. De har redan tvingats gå över till inhemska bildelar, vilket gjort att utrustning på bilar som Lada fått plockas bort i tillverkningen. Nu kommer det att bli ännu besvärligare att tillverka bilar i Ryssland.

De nya sanktionerna som trädde i kraft på fredagen innebär att AvtoVAZ som tillverkar Lada och tre andra ryska fordonstillverkare får sina tillgångar i EU frysta. AvtoVAZ vd Maxim Sokolov drabbas av personliga sanktioner och kan inte längre resa in i Europa. Redan tidigare är handeln med bildelar strypt, men frysningen kan påverka handeln med andra länder och leveranskedjor, uppger [Itta-Sanommat](#) och Rossiskaya Gazeta.

Lada X-Cross tillverkas med teknik från statliga kinesiska FAW. I Sverige säljs FAW:s bilar under bilmärket Hongqi. Medan Volvo Cars har lämnat Ryssland fortsätter systemmärket Geely Auto, med samma huvudägare som Volvo Cars, att säljas i Ryssland. Hittills i år har de sålt över 56 000 bilar i Ryssland.

Till exempel kan de ryska tillverkarnas samarbete med kinesiska biltillverkare drabbas. Den kinesiska biltillverkaren FAW har ställt teknik till förfogande som gör att kinesisk bilmodellen FAW Bestune T77 tillverkas och säljs i Ryssland under namnet Lada X-Cross 5. I Sverige säljs statligt ägda FAW:s bilar under märket Hongqi.



*Lada X-Cross tillverkas med teknik från statliga kinesiska FAW.  
I Sverige säljs FAW:s bilar under bilmärket Hongqi.*

Samtidigt fortsätter den kinesiska exporten av bilar till Ryssland trots invasionskriget mot Ukraina. Volvos systemmärke Geely Auto i Geely-koncernen är en av de mest sålda bilmärkena i Ryssland. Medan Volvo Cars bojkottade Ryssland när landet anföll Ukraina har Geely valt att stanna kvar i landet. Haval och Chery är andra kinesiska bilmärken som hör till Rysslands mest sålda. Haval är en del av Great Wall Motor som i Sverige säljer bilmärkena Wey och Ora. Chery har ännu lanserats i Sverige, men deras märken Omoda och Jaecoo säljs i många andra EU-länder.



*Medan Volvo Cars har lämnat Ryssland fortsätter systemmärket Geely Auto, med samma huvudägare som Volvo Cars, att säljas i Ryssland. Hittills i år har de sålt över 56 000 bilar i Ryssland.*

## De mest sålda bilmärkena i Ryssland

Rank	Märke	Försäljning j an-aug 2025	Marknadsandel	Förändring i år
1	Lada	211 729	27,8 %	-25,5 %
2	Haval	93 181	12,2 %	-20,7 %
3	Chery	79 987	10,5 %	-22,3 %
4	Geely	56 580	7,4 %	-42,0 %
5	Changan	43 724	5,7 %	-37,9 %
6	BelGee	32 172	4,2 %	+50,1 %

Källa: [Accio](#)

## LÄS MER:



## Ryska köpare går miste om BMW, Jaguar, Land Rover,...



## Lada släpper Niva från 1978 i "Legendversion" för 110 000 kr



## Nu ska straffångar bygga Ladas bilar i Ryssland



### Försäljningen av nya bilar kollapsar i Ryssland



### Nu kommer Rysslands svar på Tesla – här är Lada e-Largus



### Lada tillbaka på 80-talsnivå – ryska bilar byggs...



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. Mer information och kontaktuppgifter

**Feber**

## 7. BMW M2 sladdar genom fabriken i Tyskland

Av Bobby Green

2025-10-24 kl 17:00

Fett brehäng



FILM: <https://youtu.be/KD80Q8IDVd0>

Elias Hountondji från **Red Bull Driftbrothers** har ett nytt tjänstefordon i form av en BMW M2 som kittats rejält för drifting. Här får vi se när han sladdar med bilen genom BMW:s fabrik i München.

[bmw-m.com](http://bmw-m.com)



Bobby Green



Polo firar 50 år med sladd-video Johan Kristoffersson sitter bakom ratten



Drifting i 232 km/h - utan armar Bartosz kör med fötterna 44.0°12  
Drifting i 232 km/h - utan armar Bartosz kör med fötterna 44.0°12



På sladd med en Bugatti Chiron Pur Sport  
"Drifting the C"



Porsche Cayenne fungerar bra som driftingbil  
Om man moddar den rejält

## 8. Volkswagens geniala reklam: "Fortfarande oöverträffad"

Publicerad 2025-10-26 6:30

Text Calle Carlquist

Nej, någon basketspelare fick inte plats i Bubblan. Men det var just det som var poängen med Volkswagens kluriga reklamkampanj.



**Wilt Chamberlain** (1936–1999) är måhända okänd nu men i annonsen från 1966 var han hetast av de heta för den som följde amerikansk basket under sextiotalet.

Chamberlain lyckades göra 100 poäng i en och samma match och hade då säkert nytta av sin kroppslängd 216 centimeter. Hans rekord i amerikansk proffsbasket är alltför många för att någon ska kunna dem utantill. Smeknamnet "The Big Dipper" fick han eftersom han alltid tvingades böja på nacken i dörröppningar.

På Manhattan i New York satt samtidigt de nyskapande reklamarna på byrån DDB (Doyle Dane Bernbach) och funderade på om inte Chamberlain borde göra reklam för Volkswagen. Skulle det gå att trycka in honom i en Bubbla av 1966 års modell?

**Svaret var nej**, men det gjorde inget. Om Chamberlain fått plats hade det inte blivit en i raden av de banbrytande annonser DDB ordnade åt Volkswagen under många år. De bröt med konventionen och försökte inte sälja en produkt utan snarare skapa en gemenskap. Dåliga sidor hos bilen kunde framhävas och gjorde så med oanad knorr. Ingen så kallad tagline, bara en liten signal från avsändaren: VW-symbolen.

Reklamserien för VW anses fortfarande som oöverträffad för att skapa uppmärksamhet, överraskning och förväntan på hur nästa ska se ut.



© VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC.

## They said it couldn't be done. It couldn't.

We tried. Lord knows we tried. But no amount of pivoting or faking could squeeze the Philadelphia 76ers' Wilt Chamberlain into the front seat of a Volkswagen.

So if you're 7'1" tall like Wilt, our car is not for you. But maybe you're a mere 6'7".

In that case, you'd be small enough to appreciate what a big thing we've made of the Volkswagen.

There's more headroom than you'd expect. (Over 37½" from seat to roof.)

And there's more legroom in front than you'd get in a limousine. Because the en-

gine's tucked over the rear wheels where it's out of the way (and where it can give the most traction).

You can put 2 medium-sized suitcases up front (where the engine isn't), and 3 fair-sized kids in the back seat. And you can sleep an enormous infant in back of the back seat.

Actually, there's only one part of a VW that you can't put much into. The gas tank.

But you can get about 29 miles per gallon out of it.



## 9. Den otroliga Inline-8 Delage D8 S Roadster

Lästid ca 7 minuter | Skriven av Jon Branch | 13 augusti 2024

Delage D8 var en av företagets mest prestigefyllda modeller. D8 drevs av en 4 061 cc OHC rak åttacylindrig motor och tillverkades i tre chassilängder, S (kort och sänkt), N (normal – standard) och L (lång).



Delage hade lång erfarenhet av motorsport och en av deras specialbilar satte världsrekord i hastighet på land 1924: så D8 drog nytta av den tekniska expertisen.

### Snabba fakta – Delage D8 S Roadster

- Delage grundades 1905 och växte till att bli en av Frankrikes mest respekterade tillverkare av lyxbilar under guldåldern på 1920- och 1930-talen.
- Delage D8 introducerades 1929, samma år som Wall Street-kraschen inträffade.
- D8 drevs av en 4 061 cc OHC rak åttamotor och erbjöds som ett rullande chassi i tre längder "S" (kort eller sport), "N" (normal eller standard) och L (lång).
- Delage D8 blev företagets mest prestigefyllda modell.
- En Delage D8 S med specialkaross av Carrosserie Pourtout kommer att säljas av RM Soth-eby's på deras [auktion i Monterey 2024](#).



### **Delage: Begynnelsen**

Delage gick från en blygsam start 1905 till att bli en av Frankrikes mest eftertraktade bilar under de klassiska bilarnas guldålder, 1920-1930-talen.

Motorsporten spelade en viktig roll i utvecklingen av Delage och för att etablera deras trovärdighet. Företaget engagerade sig i motorsport redan från början och tävlade med bilar som de själva tillverkade 1906, året efter att företaget grundades.

Utvecklingen på Delage gick snabbt, ingenjörerna var både innovativa och praktiska, och det var i efterdyningarna av första världskriget som företaget skulle ta steget in på den konkurrensutsatta arenan för lyxbilar med allt mer avancerade motorer.

År 1922 uppgraderade Delage från sin sexcylindriga sidventilsmodell CO till sin nya CO2 som var utrustad med en OHV sexcylindrig motor med dubbla tändstift, och under de följande åren producerade de modeller som deras DI från 1923 utrustade med en 2 121 cc (129,4 cu in) OHV rak fyrcylindrig motor med magnetändning och termosifonkylning.

Samma år introducerades också den stora och imponerande sofistikerade GL-modellen för att ersätta CO2, som hade en rak sexcylindrig motor på 5 344 cc (326,1 kubiktum) med överliggande kamaxel.

Motorn i GL utgjorde grunden för 1924 års världsrekordbil som kördes av René Thomas. Den här världsrekordbilen tog i princip den sexcylindriga 5 344 cc (326,1 kubiktum) överliggande kamaxeln från GL och slog ihop två för att skapa en ganska imponerande 10 688 cc (652,2 cu in) DOHC V12 som visade sig kunna göra en topphastighet på 143,24 mph (230,52 km/h) i Arpajon.

Det räcker med att säga att René Thomas måste ha varit en man med nerver av stål för att styra detta rytande monster nerför vägen i den där Jaguar XKE-hastigheten, och den där tioliters V12:an måste ha låtit magnifik när den tjöt nerför banan.



Faktum är att jag misstänker att René Thomas säkert inte skulle ha behövt en bilstereo som sprängde ut Wagners "Valkyriornas flykt" för att göra körningen mer spännande – bilstereon hade ännu inte uppfunnits – och ingenting kunde ha varit mer adrenalinpumpande än hastigheten, kraften och det helt underbara ljudet som maskinen pumpade ut.

Den GL-blockdesignen skulle visas igen 1925 i en 5 954 cc (363,3 cu in) DOHC rak sexa i en Delage som slog banrekordet för Mont Ventoux i sin första utflykt.

Denna Delage D8 S med kaross från Carrosserie Pourtout har en låg taklinje som ger den ett aggressivt men ändå graciöst utseende.

År 1929 byggde Delage vidare på den teknik som de hade utvecklat i sina racing- och hastighetsrekordbilar och skapade sin utan tvekan mest imponerande bil, D8, utrustad med en OHC rak åttamotor med en kapacitet på 4 061 cc som producerade 102 hk (76 kW) vid 3 500 varv per minut för "D8 Normale" och 120 hk (89 kW) i den förkortade sportversionen "D8 S".

Året därpå kompletterades D8-modellen med introduktionen av D6, som drevs av en rak sexcylindrig motor på 3 045 cc, och som skulle bli en populär modell: D8 skulle dock visa sig bli deras mest prestigefyllda modell.

Delage D8 introducerades i kölvattnet av Wall Street-kraschen i början av det som skulle bli den stora depressionen. Trots det lyckades D8 ta hem försäljningen trots att den stod i direkt konkurrens med Frankrikes bästa, biltillverkare som Bugatti och Avions Voisin. Bilen hade trumbromsar på fyra hjul, en fyrväxlad manuell växellåda med synkrona på de två översta växlarerna och en konventionell fjädring från 1930-talet som bestod av balkaxlar fram och bak med bladfjädrar och friktionsdämpare.

D8 erbjöds i tre chassilängder, som var och en gav en bil med ganska olika egenskaper. "S" eller "C" vid 130 tum. (3 300 mm), "N" på 140 tum. (3 600 mm) och "L" vid 143 tum. (3 600 mm). Så dessa kan ses som "Sport", "Normal" och "Long". (S:et stod faktiskt för "Surbaisse" som kan översättas som sänkt.)



D8 S-motorn var gjord för sportigt bruk och var föremål för modifieringar för att passa den för att köras hårt men förbli pålitlig. Bland dessa modifieringar var monteringen av kortare ventilfjädrar för att mildra risken för brott när de körs ihållande vid höga varv, och ett flyginspirerat system som dirigerade varm motorolja för att värma insugningssystemet för att säkerställa mot isbildning.

Delage tillverkade tävlingsflygmotorer som deras Delage 12 CEDirs som var en inverterad sextio graders V12 utrustad med dubbla Roots-kompressorer.

Delage tillverkade inte karosserierna till sina bilar utan, vilket var typiskt för den tiden, tillhandahöll det rullande chassit som skulle skickas till karossbyggaren efter kundens val för att hans/hennes skräddarsydda kaross skulle skapas på det: och bland dessa fashionabla tillverkare av specialkarosser fanns Carrosserie Pourtout.

Denna Delage D8 S har ett utseende som är så dramatiskt att den skulle passa helt hemma i en "Hergé's Adventures of Tintin"-berättelse.

#### **Delage D8 S Roadster av Pourtout till salu**

Delage D8 S chassinummer 36009 köptes ursprungligen av återförsäljaren H. de Corvaia, på rue Roger-Bacon i 17:e arrondissementet, inte långt från Triumfbågen i Paris, och placerades hos Carrosserie Pourtout för montering av specialkaross.

Denna bil är listad i Carrosserie Pourtouts register under provisionsnummer 964, och den färdiga bilen levererades i mars 1932.

Stilen på karossen kan bäst beskrivas som graciöst aggressiv. vindrutans höjd är bara fem tum ovanför huven/motorhuven, vilket ger bilen lite av ett "Chicago Gangster"-utseende.

Den låga vindrutan resulterar sedan i att huven är ganska låg, nyanser av det amerikanska hot rod-modet för "**chop tops**" redan under hot rod-eran.

Det aggressiva utseendet lyckas införliva en graciös och värdighet i bilen och gör den till en huvudvändare som garanterat kommer att samla klassiska bilentusiaster runt sig som måsar runt en pommes frites.

Chassinummer 36009 köptes först av en fransk aktör som hade det registrerat 6195 RF6. Bilen såldes 1936 till en ung ingenjör från Haute Garonne vid namn Gaston Forgues, som lyckades gömma bilen diskret under andra världskriget och därmed gjorde det möjligt för den att fly i gott skick.



1946 var bilen tillbaka på vägarna med samma registreringsnummer men registrerad på Gaston Forgues företag la Compagnie des Etudes et Réalisations Industrielles, eller C.E.R.I. Den här bilen har en befallande närvaro över sig. Det är en ikonisk Partout-skapelse.

År 1950 omregistrerades bilen till C.E.R.I. till 9087 Q 75 och ställdes undan i förråd där den slumrade i nästan tre decennier.

1980 beställde Gérard Forgue, Gaston Forgues son, en fullständig restaurering av bilen med mekanik och kaross som gjordes av en hantverkare från Gers, Mr. Vernhès, och klädseln av Oppenot. Bilen sägs ha fått sin originalfärg.

När detta arbete var klart 1990 fick bilen samlarbeteckningen 598 HWM 75 och ställdes ut på Centre National de l'Automobile à Pantin. 1995 såldes bilen till en samlare och visades sällan.

**Den här bilen kommer nu att säljas av RM Sotheby's på deras Monterey 2024-rea, som hålls mellan 15-17 augusti 2024. Du hittar [försäljningssidan för denna bil med mer information här](#).**



Jon Branch

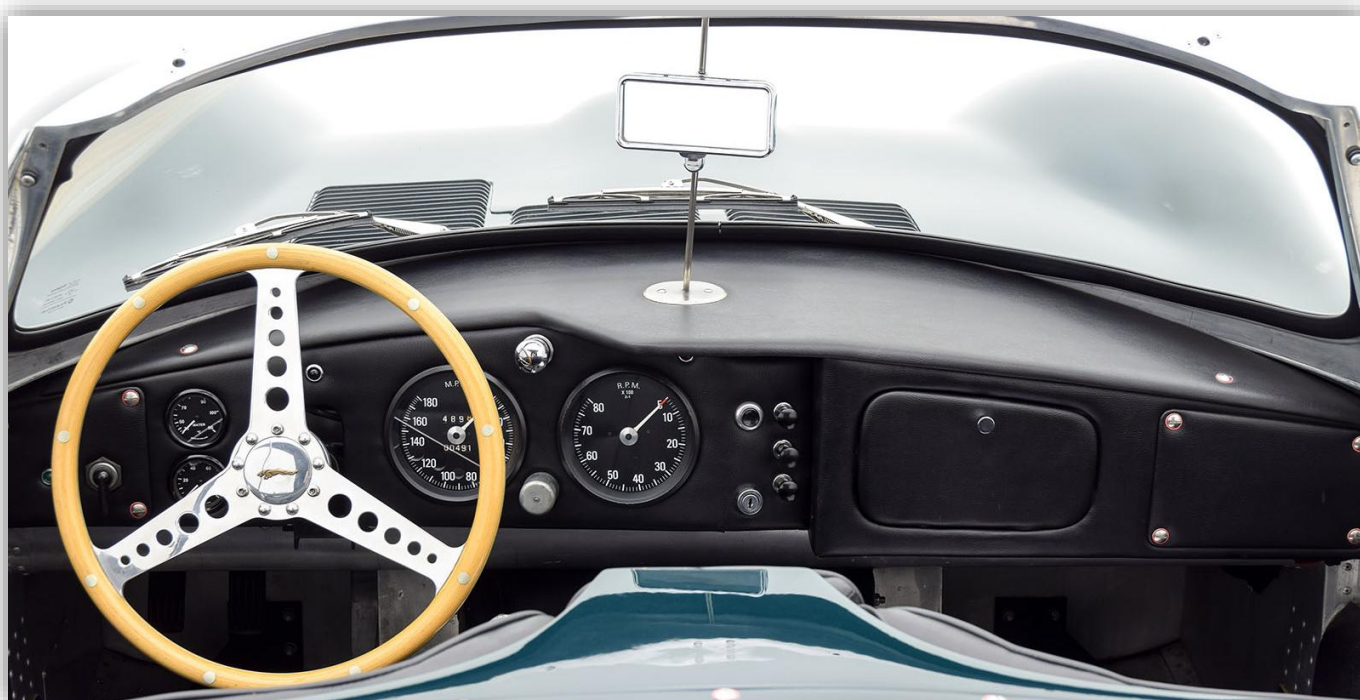
Jon Branch har skrivit oräkneliga officiella köpguider för bilar för eBay Motors genom åren, han har också skrivit för Hagerty, han har länge bidragit till Silodrome och den officiella SSAA Magazine, och han är grundare och chefredaktör för Revivaler.

Jon har gjort radio-, tv-, tidskrifts- och tidningsintervjuer om olika ämnen och har rest mycket efter att ha bott i Storbritannien, Australien, Kina och Hongkong. Det snabbaste han någonsin kört var en Bolwell Nagari, det långsammaste var en Caterpillar D9 och det mest utmanande var en MAN-påhängsvagn från 1950-talet med oväntat bromsfel.

## 10. Jaguar XKSS Roadster 1956



D-Type presenterades 1954 som en efterföljare till den mycket fulländade C-Type. Jaguar var angelägna om att fortsätta sina framgångar på Le Mans och i sportvagns-VM, så ingenjörerna började med en design som i stort sett var helt ovanlig för att hålla sig i den skarpa änden av det mycket konkurrensutsatta fältet. C-Type:s rörformade rymddram slopades till förmån för en genialisk halvmonocoque-chassidesign som hade en central kaross med bultmonterade hjälpramar. Den beprövade XK raka sexan stansades ut till 3,8 liter och försågs med ett vidvinkelcylinderhuvud och trippla Weber-förgasare (med Lucas-insprutning som dök upp senare). Dunlops skivbromsar, som hade visat sig vara C-Type's trumfkort, monterades återigen i alla fyra hörnen. Den smidiga, aerodynamiska och lätta D-Type skulle komma att vinna många tävlingar världen över, inklusive det eftertraktade Le Mans 24-timmars vid tre tillfällen.





Jaguar hade utvecklat ett framgångsrikt kundprogram med D-Type och förutom de 18 fabriksbilarna levererade man 53 kundbilar till privatteam. Men när 3-litersreglerna trädde i kraft förlorade D-Type sitt försprång på banan. De sista 25 chassina skulle konverteras till "XKSS"-specifikationen – som inte var mycket mer än en tunt besläjad racer för vägen. Men efter att 16 bilar var färdigställda härjade en brand i Brown's Lane-fabriken och förstörde 9 bilar och alla verktyg. Under en ödesdiger natt gick Jaguar XKSS ett abrupt slut till mötes.





Med endast 16 exemplar färdigställda är XKSS bland de mest sällsynta och mest eftertraktade av alla väggående Jaguarer. Med värden som återspeglar deras sällsynthet och nästan mytiska status är det ingen överraskning att många kopior har byggts – vissa mer verklighetstroga än andra.

Lynx Motors står huvud och axlar över alla andra i världen av handgjorda Jaguar-rekreationer. Lynx Motors i England grundades av Guy Black 1968 och förtjänade sitt rykte genom att serva och tävla med original C-Types och D-Types. Med sin stora erfarenhet och intima kunskap samt en restaureringsanläggning i världsklass började Lynx skapa fantastiska rekreationer av D-Type och XKSS baserade på Jaguar-mekanik. Varje Lynx-byggd bil är individuellt handgjord av aluminium till exakta, concours-korrekta standarder. Fjädringskomponenter och drivlinor kommer från väggående E-Types för att underlätta underhåll och reparation. Deras låga, handgjorda karaktär garanterar exklusivitet, men de är också användbara på vägen och väl lämpade för körentusiaster. Lynx Jaguarer är mycket samlarbara i sin egen rätt och värdena återspeglar deras utsökta kvalitet och önskvärdhet.

Denna Lynx [XKSS](#) från 1956 är den 9:e av 11 som byggts hittills, och en av två konfigurerade i vänsterstyrd. Den är i utmärkt skick och visar bara 491 miles. Den byggdes mellan 2014 och 2015 med en E-Type från slutet av 1970 som donator som levererade chassinummer, fjädringskomponenter och chassi. Lynx baserar varje XKSS på ett skräddarsytt, handgjort aluminiumbadkar som är konstruerat och färdigställt enligt krävande standarder. Den är belagd med handgjorda legeringspaneler, formade på samma sätt som Jaguar använde när de byggde den ursprungliga XKSS. Huset och badkaret är byggda till exakta mått och skala för att säkerställa att Lynx är praktiskt taget identisk med den fabriksbyggda XKSS. En närmare granskning avslöjar det enastående hantverk och den omsorg som lagts ner på att skapa denna verkligt hisnande bil.

Den är färdig i traditionellt brittiskt racinggrönt över svart, som en hyllning till Steve McQueens bil. Med tidstypiska Dunlop-knock-off-lättmetallfälgar och Vredestein Sprint Classic-däck är looken ren 1956. Kroppen helt i legering är i utmärkt skick, med höga nivåer av passform och finish. Lacken är utmärkt och visar väldigt lite användning, vilket återspeglar de extremt låga milen. Den är korrekt detaljerad med XKSS-vindrutan i rätt stil, täckta strålkastare, subtila stötfångare i legering och naturligtvis den till synes orimliga bagagehyllan som Jaguar berömt installerade i stället för ett ordentligt bagageutrymme.



När man lyfter på motorhuven i legering avslöjas en väldetaljerad 4,2-liters XK rak sexa (hämtad från 1971 års donatorbil), som har uppdaterats med polerade kamskydd i tidig stil och en trio av Weber-förgasare som används på de fabriksbyggda bilarna. Motorrummet är fint detaljerat och har sorterats minutiöst för att säkerställa tillförlitlig drift. Särskild uppmärksamhet ägnades åt kylsystemet som nu har en legeringsradiator. Dessutom har kopplingsfunktionen förbättrats och en bränsleavstängning har lagts till för säkerhets skull. Lynx hantverk är exceptionellt, och till och med fabriken torrsumptank är replikerad för noggrannhet, även om den här motorn använder ett standardarrangemang för våtsump. Motorn går vackert, känns ivrig och mycket kraftfull. Avgasröret med sidoutgång avger ett morrande, suggestivt soundtrack.

Kvaliteten på Lynx fortsätter att imponera inuti, med enkla säten täckta i svart läder och en grundläggande, stoppad instrumentpanel. En subtil blinkning till Mr. McQueen är "cigaretthandskfacket" som var en unik funktion på hans XKSS, för att hålla hans ständigt närvarande rök och tändare till hands. Detta är den enda kända Lynx-bilen som har den detaljen. Det finns naturligtvis få eftergifter till lyx, men det är ändå en mysig och någorlunda bekväm plats att tillbringa tid på för att njuta av den klangfulla motorn och den magnifika utsikten ut genom vindrutan. Prestandan är spännande, som man kan förvänta sig av en trimmad 4,2 i ett så lätt paket.

Lynx XKSS är en utsökt byggd maskin som stolt bär andan från Jaguars legendariska Le Mans-racers. Med priser för de ursprungliga 16 XKSS-chassin som överstiger sju siffriga belopp, dyker dessa mycket omhuldade Lynx-bilar sällan upp på den öppna marknaden. Vi är glada över att kunna erbjuda detta fantastiska exemplar - lätt använt och minutiöst underhållet i toppordning av en känd Jaguar-samlare, vintageracer och entusiast. Den har använts varsamt och visats vid många evenemang, bland annat på den internationella jaguarfestivalen 2016. Den är fräsch och redo för ett stort antal körevenemang över hela världen.

Observera att bilen är titulerad som en Jaguar från 1970.

## Klassiker

### 11. Grattis Prairie!

Publicerad 3 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

I dag har Hubert och Hugo namnsdag men i Klassikerkalendern finns ytterligare ett namnsdagsbarn, en stackare som inte fått vare sig tårta, sång eller blommor på mycket, mycket länge. Prairie, Nissan Prairie.



När det på Träffpunkt 80 2009 dök upp en vit Nissan Prairie i oförstört originalskick gick det ett sus genom publiken.

Plötsligt mindes vi: just det, den där kantiga bilen som saknade b-stolpe! Vart har alla sådana tagit vägen? Och vad var det för en bil egentligen?

Jo, Nissan Prairie var en klar föregångare när den presenterades i Japan 1981; Strax över fyra meter lång, formad som en kombi men försedd med praktiska skjutdörrar bak och tack vare den höga och breda karossen rymlig som en minibuss.

I standardutförande var Prairie femsitsig men en extra sätesrad längst bak gick att beställa.

Prairie M10 var framhjulsdreven och knappast övermotoriserad med sin 1,5-liters 88-hästaremotor, senare kom fler motoralternativ och inkopplingsbar fyrhjuldrift som tillval.

1990 kom andra generationens Prairie (M11), en lite mjukare formad bil men som byggde på samma grundkoncept. Tyvärr hade den b-stolpe, och slutade säljas i Europa 1995. Den fanns på andra marknader fram till 1998 då den ersattes av den sista upplagan: M12 som såldes till 2004.

Prairie har haft andra namn på andra marknader, i Kanada Nissan Multi och i USA Stanza Wagon (M10), Axxess (M11) och Liberty (M12).



*Nissan Prairie 1500 JW-L (M10) 1982–88*



*Nissan Prairie JP-spec (M11) 1988–98*



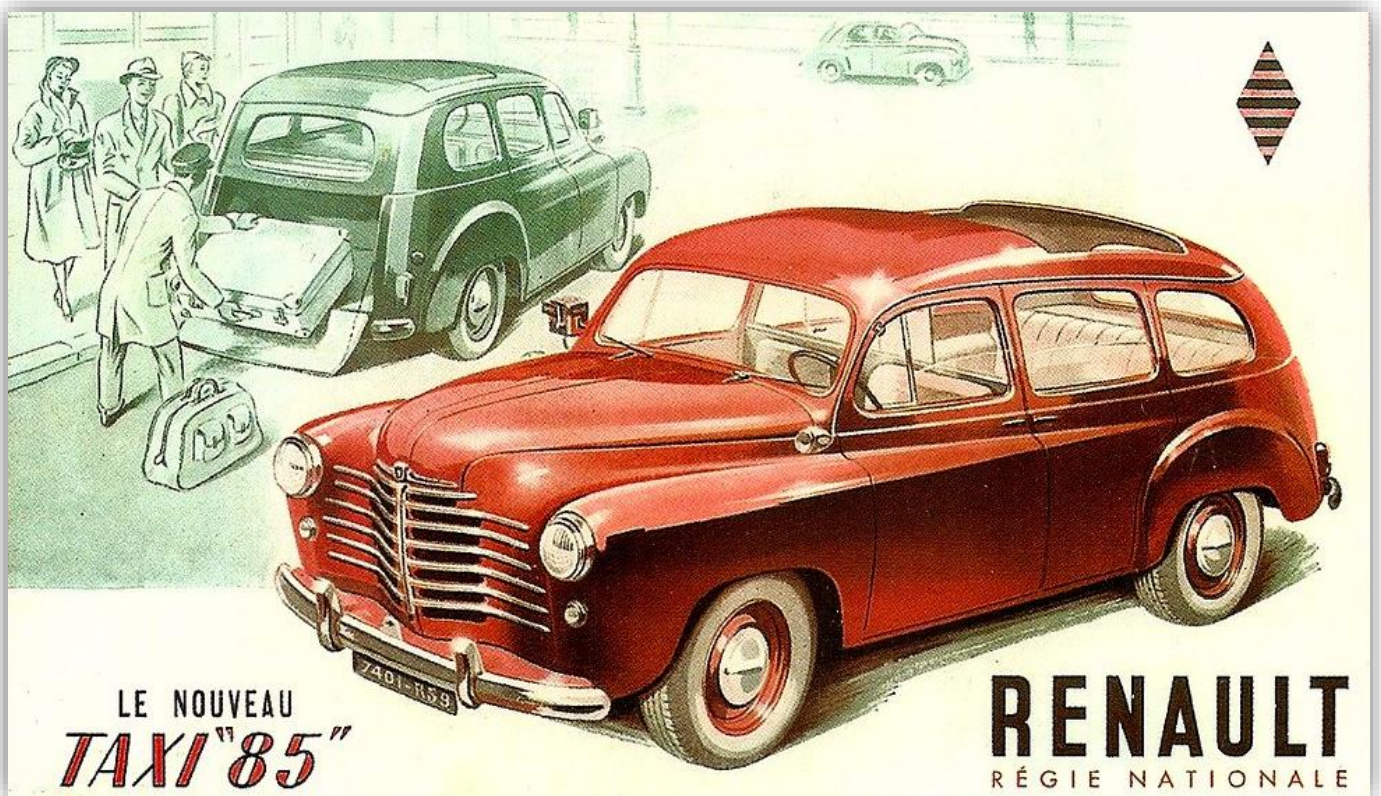
*Nästa Prairie kom 1998 och den har vi i Sverige ingen som helst relation till*



LA NOUVELLE VOITURE  
**PRAIRIE**  
6-7 PLACES

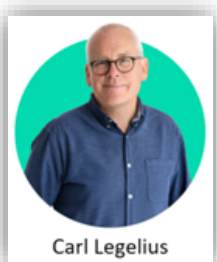
**RENAULT**  
RÉGIE NATIONALE

Även *Renault* har haft en *Prairie* på programmet



LE NOUVEAU  
**TAXI "85"**

**RENAULT**  
RÉGIE NATIONALE





## 12. Saab 9-3X 2002



Den fyrhjulsdrivna 9-3 ser vid första anblicken ut att ha fått en försmak av ett koncept som presenterades sex år tidigare.

I själva verket var Saab 9-3X, som också hade fyrhjulsdrift, en SUV/coupé crossover, en typ av fordon som ingen internationell bilutställning var komplett utan i början av 2000-talet.

Den var inte helt olik föregående års 9-X-koncept, men betydligt mindre radikal, och hade en bensinmotor som, med tanke på den tidens preferenser, helst skulle ha ersatts av en dieselmotor om 9-3X hade gått i produktion.



Roger Warolin