



Essex Model A Tourer 1920

1. Kia visar EV4 GT i extra synlig kostym
2. ikonen Renault 5 E-Tech
3. Det här är Nissans AI-drivna digitala assistent
4. Kris för ryskägdd bensinkedja
5. Tesla-strejk i två år
6. GFG Style Kangaroo Lifted Electric Supercar
7. Essex Modell A Tourer
8. Kissel 6-55 Gold Bug Speedster
9. Grattis Montego
10. Utskällda Saab 9-2X
11. Saab 9-2X



## 1. Kia visar EV4 GT – i extra synlig kostym

Posted by Kristofer Rask

oktober 27, 2025

Tidigare i år hade Kia EV4 premiär. Märkets första elektriska halvkombi som dessutom kommer att tillverkas i Europa. Nu släpper Kia också bilder på denna halvkombi som kommer i ett mer kraftfull GT-utförande.



Några detaljer om prestandan eller så får vi inte. Det Kia nu visar upp är en ny GT-dekor som pryder Kias prototyper i serien. Den ska spegla bilens emotionella karaktären och dynamik.

Folieringen tar avstamp i Kias GT-arv och är tänkt att spegla hur Gran Turismo-begreppet kan omtolkas i en elektrisk era.

Mönstret bygger på skarpa linjer och geometriska former som ger en känsla av rörelse. Neonfärgade accenter används för att framhäva den elektriska drivlinan och skapa kontrast mot den mörkare grundtonen.

Designen ska samtidigt fungera som en visuell identitetsbärare. Till skillnad från traditionell kamuflage är dekoren en del av formspråket och används för att knyta samman olika GT-modeller under utveckling.

Kias GT-serie består i dag av EV6 GT och EV9 GT. EV4 GT kommer att lanseras under 2026.



Kristofer Rask

## 2. Vd:n om framtiden för ikonen: Den får en uppföljare

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 21 okt. 2025 Publicerad: 21 okt. 2025

Den retroinspirerade elbilen har tagit Europa med storm, och framgångarna är så stora att tillverkaren redan nu hintar om en efterföljare.



*En bil med hållare för en baguette är alltid en vinnare*

Att låta succén dö ut vore ett misstag, enligt en av företagets nyckelpersoner.  
**En elbil som väcker nostalgi och säljer i rekordtakt**



*Sötnosen.*



*Detta lille knippe charm har fångat Europa och säljer som attan.*

Renault 5 E-Tech har blivit mer än vad tillverkaren kunnat drömma om. På bara ett år har den lilla elbilen, som kombinerar nostalgi och modern teknik, fått ett enormt genomslag i Europa och återupplivat kärleken till originalmodellen från 70-talet.

Enligt Renaults marknadschef **Arnaud Belloni**, skriver brittiska **Autocar**, är designen en stor anledning till att försäljningen går så bra. Belloni menar att den retroinspirerade formgivningen bidragit till att nå helt nya kunder som tidigare inte kört en Renault.

#### **Succén är mätbar.**

Under årets första sex månader registrerades drygt 34 000 exemplar av Renault 5 i Europa, vilket gör den till en av kontinentens mest registrerade elbilar.

Bara i Frankrike såldes omkring 5 000 bilar i september, vilket var nästan lika många som bensinutgåvan av Renault Clio.

“R5 dundrar fram på många marknader – i Frankrike, Storbritannien, Tyskland ... till och med i Belgien, där Renault var nästan osynligt tidigare. Och häromdagen ringde vår avdelning i Turkiet och bad om tusen bilar till”, säger Belloni.



*En fräck detalj på bilen*



*Du kan ladda saker med bilen så klart*

### **Ikonstatus: Jämförs med Porsche och Mini**

Trots att Renault 5 E-Tech bara nyligen lanserats, bekräftar Renault att en ny version redan är under utveckling.

Belloni jämför modellen med ikoner som Mini Cooper och Porsche 911, bilar vars design måste utvecklas varsamt utan att förneka sitt ursprung.

“Det skulle vara ett stort fel att inte förnya R5. Vår uppgift är att förbereda nästa generation så att vi kan sälja dem ytterligare en R5”, säger Belloni.

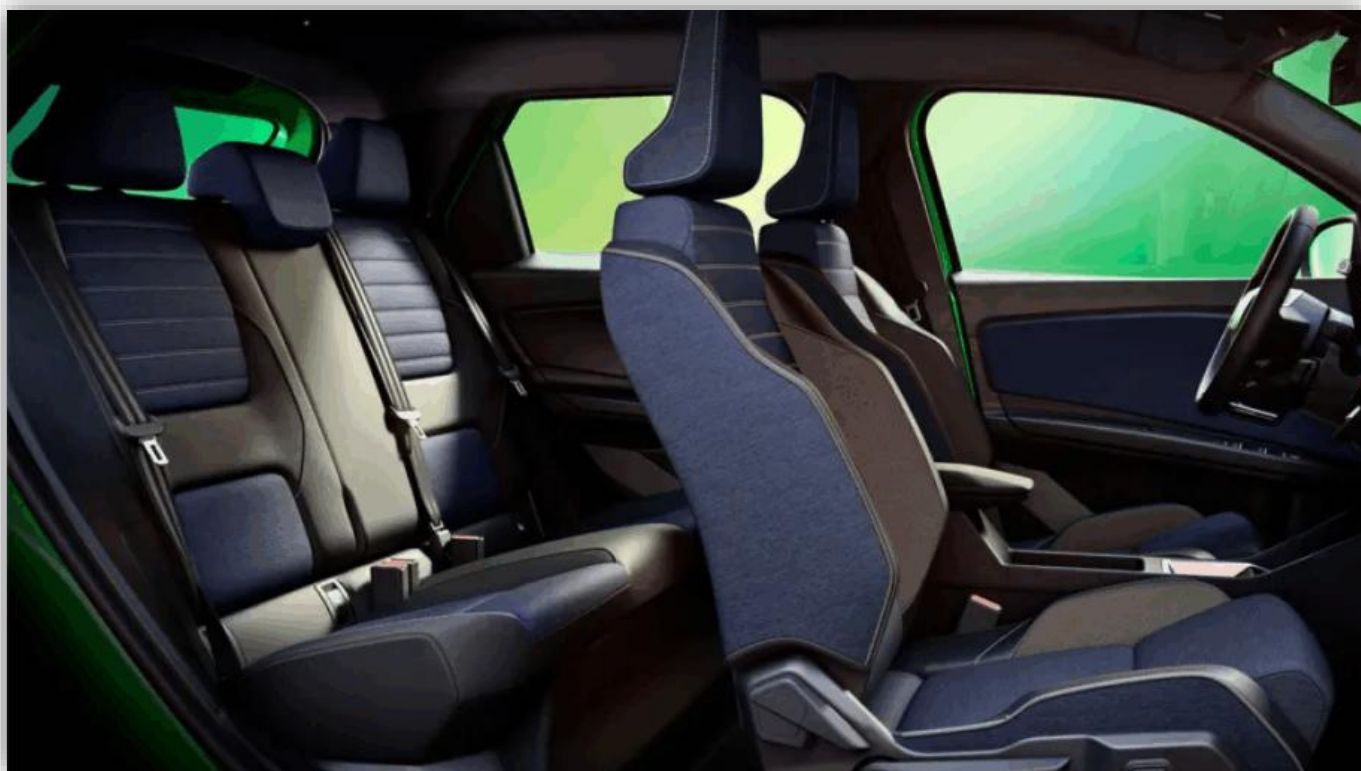
Nästa Renault 5 ska därför vara en “mjuk evolution” av den nuvarande modellen, en naturlig fortsättning som direkt kan kännas igen på sin klassiska siluett och fyrkantiga proportioner.



*Den väldigt kantiga indredningen*



*Väljer du gul inredning*



*Eller den mer grå-blåa*

### **Hur ser intresset ut i Sverige?**

I Sverige har intresset varit något svalare jämfört med övriga Europa. Trots det är Renault 5 med 876 registrerade exemplar fram till sista september den mest registrerade modellen från Renault hittills i år på den svenska marknaden, skriver [Elbilen](#).

I Danmark har succén varit större, delvis tack vare att bilen säljs billigare där än i många andra europeiska länder. Sedan lanseringen har det registrerats 2 205 exemplar i Danmark, skriver [Input](#).



## Det här är Nissans AI-drivna digitala assistent

Bobby Green 2025-10-27 kl 14:40

Vill bli kompis med sina användare



FILM: <https://youtu.be/LLdSyRsqup4>

På Japan Mobility Show kommer Nissan att visa upp och demonstrera sin nya AI-drivna digitala assistent Eporo. Denna ska bland annat kunna ge dig förslag på hur du ska köra när du navigerar och du ska även kunna få information om platsen du ska besöka genom en slags AI-baserad "radiokanal". Assistenten har formen av en liten knubbig fågel och det finns även en fysisk figur som det är tänkt att man ska bli kompis med. Nissan säger följande om sin nyhet:

"Den använder generativ AI utan att vara bunden av digitala gränser. Samtidigt ger Eporos maskot systemet en känsla av fysikalitet, vilket gör att användarna känner sig mer familjära." [just-auto.com](https://www.just-auto.com)



Bobby Green



**Nissan säger att deras självkörningssystem är bättre än Teslas**  
**Demonstrerar nästa generation med AI-teknik**



**Nissan Ariya får nytt ansikte**  
**Och Vehicle-to-Load**



**Vi har provkört nya Nissan Leaf**  
**Pionjär har växt upp och blivit kortare**

## Kris för ryskägad bensinkedja – leveranser stoppade

Av Andreas Jemn 27 oktober 2025, 08:45

Ryskägda bensinkedjan med 430 bensinstationer i kris. Alla leveranser stoppades i Finland. – Det var rätt beslut av USA att rikta in sig på Rosneft och Lukoil. Dessa åtgärder är avgörande, säger Finlands statsminister Petteri Orpo enligt Helsinki Times.



Teboil är en av Finlands stora bensinjättar. Med 430 mackar över hela landet är det den tredje största aktören på den finska marknaden. De ägs genom ett österrikiskt dotterbolag av den ryska oljejätten Lukoil. Sedan USA beslutade om sanktioner mot ryska oljebolag har Teboil inte fått bränsleleveranser. Raffinaderiet Neste har med bakgrund av det amerikanska beslutet stoppat alla leveranser till Teboil.

– Om det uppstår fördröjningar är det i nuläget omöjligt att uppskatta hur långa de blir, skriver företaget på sin hemsida.

Den finska regeringen har inga planer på att ingripa i nuläget. Istället sitter de lugnt i båten och hoppas att de bensinmackar som inte är ryskägda kommer att sköta bränsledistributionen när Teboil nu har blivit bortsopad.

– De första rapporterna tyder på att vårt bränslenät fungerar bra. Det finns ingen storskalig kris i nuläget. Vår uppgift är att säkerställa bränsledistributionen i hela Finland. Om flaskhalsar uppstår kommer vi att leta efter lösningar, säger Finlands statsminister Petteri Orpo enligt [Helsinki Times](#).

Den finska regeringen stöttar det amerikanska beslutet att klämma åt de ryska oljebolagen. Trots att det kan slå hårt mot den inhemska marknaden. När över 400 bensinmackar nu inte får leveranser. Kan det slå hårt mot alla privatpersoner som behöver tanka sina bilar. Därför kommer de inte att lägga sig i Nestes beslut att stoppa alla leveranser till Teboil.

– Det var rätt beslut av USA att rikta in sig på Rosneft och Lukoil. Dessa åtgärder är avgörande.

Det amerikanska beslutet att införa sanktioner mot ryska oljebolag väcker ilska i Moskva. Donald Trumps regering antas klämma åt Vladimir Putin för att tvinga fram en fred i Ukraina. Då får finska bilägare planera bättre när de ska tanka sina bilar.

### LÄS MER:



### Ferrari och Lamborghini stoppar försäljningen i Ryssland



### Volvo startar utredning av ryska landslagets lastbil



### Ryska hämnden: Staten tar Porsche Center i beslag



### Rysk biljätte i kris – förnekar alla problem



### Volvo Cars stoppar all försäljning av nya bilar i Ryssland

## Tesla-strejk i två år – så mycket har det kostat

Av Maths Nilsson 27 oktober 2025, 09:19

Nu har Teslastrejken pågått i två år. IF Metall har lagt ut 100 miljoner kronor på strejken som omfattar 70 strejkande. För Tesla kan det ha kostat ännu mer. – Men man måste också säga att vi har ett väldigt stort stöd, både från allmänheten, fackföreningsrörelsen och från våra medlemmar på Tesla, säger IF Metalls ordförande Marie Nilsson.



I dag har strejken på Teslas verkstäder pågått i prick två år. IF Metall har lagt ut 100 miljoner på den längsta strejken i Sveriges historia. Men positionerna tycks lika låsta som för två år sedan. Och Tesla har lyckats runda de flesta blockader. De säljer och servar bilar som vanligt. Men försäljningssiffrorna i Sverige är nu bland de sämre i Europa. Många företag köper inte längre in Teslas bilar. Så även för Tesla är strejken mycket dyrköpt.

– Det är en utdragen konflikt som saknar motstycke, både i Sverige och för IF Metall. Vi var väl medvetna om att det här skulle bli en svår konflikt och att det skulle kunna ta tid. Men om någon hade sagt till mig då att vi inte skulle ha hittat en lösning på två år, då hade jag inte trott på det. Men man måste också säga att vi har ett väldigt stort stöd, både från allmänheten, fackföreningsrörelsen och från våra medlemmar på Tesla, säger Marie Nilsson på IF Metall till [Dagens Arbete](#).

Elon Musk tycks inte ha några planer på att teckna kollektivavtal i Sverige.

För IF Metall är 100 miljoner kronor inte särskilt mycket. De har en strejkkassa på 10 miljarder kronor. German Bender som är utredningschef på Arena Idé har skrivit en bok om den rekordlånga konflikten. Han tror att inte någon av parterna tänker ge upp.

– Jag tror att strejken kan hålla på länge, kanske i flera år till, säger han till [SVT](#).



*Elon Musk tycks inte ha några planer på att teckna kollektivavtal i Sverige.*

För Tesla har strejken sannolikt kostat 10-tals miljoner kronor, troligen mer i tappad försäljning och anseendet. Även om Tesla i Sverige skulle vilja avsluta strejken blir det stopp ovanifrån. Elon Musk har inga planer på att skriva kollektivavtal med IF Metall.

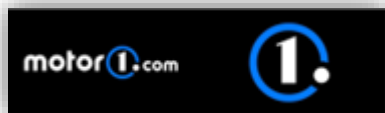
– Jag kan väl i och för sig förstå att Elon Musk och Tesla är skeptiska till fackföreningsrörelsen. De har en erfarenhet av amerikanska fackföreningar som verkar i en helt annan miljö och som måste vara militanta på ett annat sätt. Jag skulle säga: Jämför inte svenska fackföreningar med amerikanska. Låt oss få en chans. Att teckna ett kollektivavtal i Sverige innebär inte heller att man förbinder sig till kollektivavtal i resten av världen, utan det är det praktiska systemet vi har här för att reglera villkoren, säger Marie Nilsson till Dagens Arbete.

#### LÄS MER:

- [IF Metall utesluter Tesla-anställda: "Aldrig hänt tidigare"](#)
- [IF Metall: Så många strejkar på Teslas verkstäder](#)
- [Stor förvirring – hur många strejkar egentligen?](#)
- [Facket beredda driva Tesla från Sverige: "Jajamän"](#)
- [IF Metall höjer strejklön: Teslas anställda får 130%](#)
- [Kryphål kan lösa Tesla-strejken: "Skulle acceptera"](#)



Maths Nilsson



## GFG Style Kangaroo Lifted Electric Supercar Packs 483 hk

Författad av Adrian Padeanu 4 mars 2019 kl. 03:21 ET

Fyrhjulsdraft, fyrhjulsstyrning och tre fjädringslägen



FILM: <https://youtu.be/w0uHa2xQWjk>

Det var på bilsalongen i Genève 2013 som Italdesign Giugiaro introducerade den intressanta **Parcour** – en superbil som drivs av Lamborghini Gallardos motor, men med den markfrigång som man vanligtvis förväntar sig av en lyft vagn eller en crossover. Coupé- och roadsterkoncepten applåderades för sin ovanliga konfiguration, men såg i slutändan aldrig dagens ljus som produktionsmodeller.

Varför tar vi upp det här? Giorgetto Giugiaro och hans son Fabrizio är nämligen grundarna av GFG Style och för årets Genève-mässa har de förberett något liknande inom filosofin. Kangaroo är ett försök att kombinera prestandan hos en superbil med användbarheten hos fordon med en generös markfrigång och är en futuristisk elbil med fyrhjulsdraft och fyrhjulsstyrning.

Den eleganta karossen är helt tillverkad av kolfiber för att hålla vikten i schack, medan den trickjusterbara fjädringen har tre valbara lägen: Racing (markfrigång på 140 mm / 5,5 tum), Road (190 mm / 7,5 tum) och Off-Road (260 mm / 10,2 tum) för när det blir tufft. De massiva 22-tums lättmetallfälgarna kanske inte verkar vara terrängmaterial, men förmågan att höja karossen avsevärt gör att Kangaroo kan ta sig an svår terräng.



Batteripaketet på 90 kWh har tillräckligt med juice för mer än 450 kilometer (280 miles), även om det är oklart vilken testprocedur för bränsleförbrukning som ska tillämpas. Kraften tillhandahålls av ett par elmotorer som var och en utvecklar 180 kW, så den kombinerade effekten motsvarar 483 hästkrafter (360 kW).

Det du ser här är mer än bara ett vackert ansikte eftersom bilen redan har utvecklats till en körprototyp baserad på en elektrisk plattform som utvecklats i samarbete med CH Auto. "Hyper SUV", som den beskrivs av dess skapare, lovar att göra 0-62 mph (0-100 km/h) på bara 3,8 sekunder och toppa på elektroniskt styrda 155 mph (250 km/h).

Förutom att visa upp den körande prototypen kommer GFG Style också att visa upp en lermodell med tak och huv i exponerat kolfiber på [bilsalongen i Genève](#). Dessutom kommer Kangaroo att göra sig av med hjul och däck för att ge plats åt spår eftersom personerna bakom bilen tror att den skulle vara en fröjd att använda på isiga och snöiga vägar.

*Källa: GFG Style*



## Essex Modell A Tourer 1920

Av Jack Harrison

7 april 2024



Den första Essex-modellen introducerades 1919 och hade en kraftfull fyrcylindrig motor med en slagvolym på 180 kubiktum och 55 hästkrafter. Essex fick snabbt ett rykte om sig att vara högpresterande och pålitligt och uppnådde en genomsnittlig hastighet på över 60 mph (100 kph) under 50 timmar i sträck i december 1919. Efter denna bedrift gav sig företaget ut på en framgångsrik transkontinental resa 1920, med fyra Essex-fordon som reste från San Francisco till New York City. Den snabbaste genomförde resan på bara 4 dagar.





Essex spelade också en banbrytande roll i att introducera prisvärda slutna karosserier i USA. År 1922 var deras tvåsitsiga sedan, som var den mest budgetvänliga slutna bilen i landet, bara något dyrare än tourerversionen, och 1925 blev den marginellt billigare. Denna prisvärdhetsfaktor fick resonans hos den amerikanska allmänheten, vilket gjorde Essex till ett mycket populärt val.

En viktig utveckling för Essex 1924 var övergången från fyrcylindriga till sexcylindriga motorer. Från och med då skulle alla Essex-modeller ha sexcylindriga motorer. Detta skifte markerade ett avgörande ögonblick i Essex historia, eftersom det inte bara förbättrade prestandan och kraften hos deras fordon utan också återspeglade den bredare trenden inom fordonsteknik mot mer robusta och effektiva motorkonstruktioner under 1920-talet.





Övergången till sexcylindriga motorer markerade ett betydande framsteg för Essex, och anpassade dem närmare de amerikanska konsumenternas preferenser som i allt högre grad krävde kraftfullare och mer raffinerade bilar. De nya motorerna gav jämnare prestanda och högre vridmoment, vilket förbättrade körupplevelsen och ytterligare befäste Essex rykte om ingenjörskonst.

Med introduktionen av sexcylindriga motorer fortsatte Essex att förnya och förfina sitt sortiment och erbjöd en rad modeller som passade olika smaker och budgetar. Trots dessa framsteg förblev företagets engagemang för överkomliga priser orubbligt, vilket säkerställde att Essex-bilarna förblev tillgängliga för ett brett spektrum av kunder.

Trots att Essex stod inför hård konkurrens från andra biltillverkare fortsatte det att blomstra under hela 1920-talet, tack vare sitt rykte för kvalitet, prestanda och överkomliga priser. Företagets framgång stärktes ytterligare av dess effektiva marknadsföringsinsatser, som betonade hållbarheten och tillförlitligheten hos Essex-fordon, vilket stärkte dess position på bilmaknaden.

I slutet av decenniet hade Essex etablerat sig som ett av de ledande bilmärkena i USA, med en lojal kundbas och ett rykte om sig att vara utmärkt. Företagets innovativa anda och engagemang för att möta sina kunders behov säkerställde dess fortsatta framgång under de kommande åren.

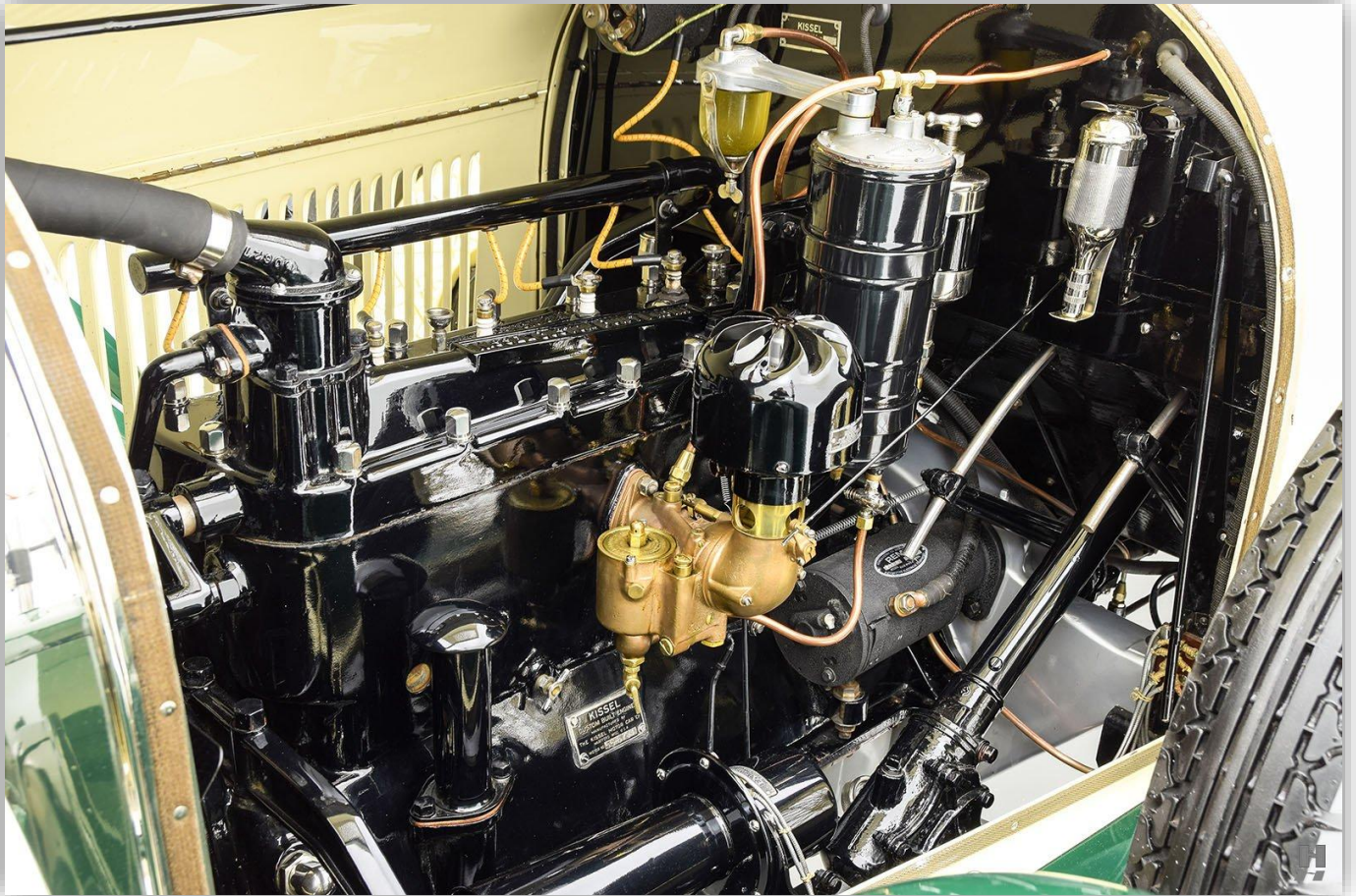


## Kissel 6-55 Gold Bug Speedster 1925

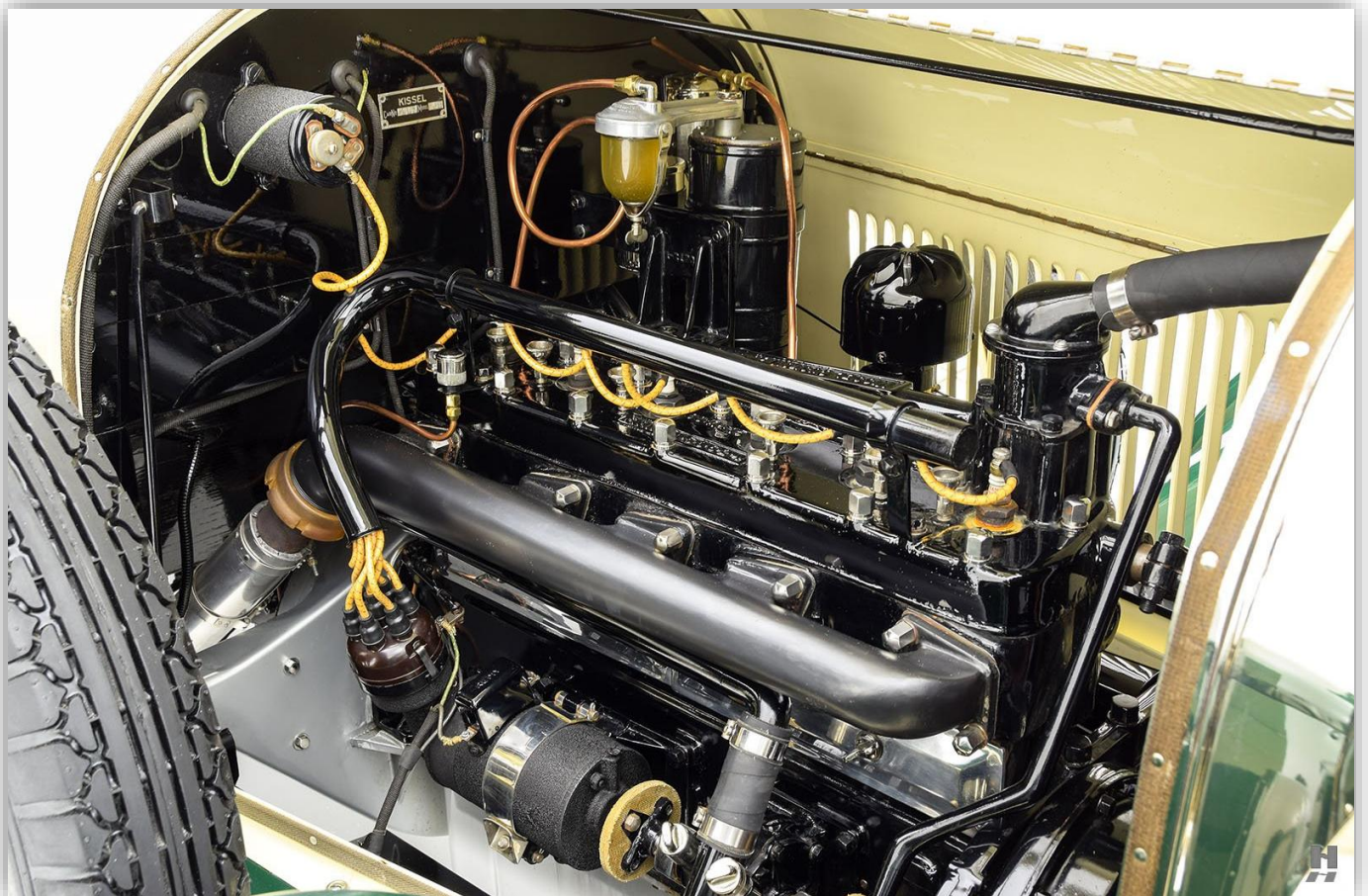


Kissel Motor Car Company grundades 1906 av två ambitiösa unga bröder, George och Will Kissel. Familjen Kissel, som hade emigrerat från Tyskland till Wisconsin, utökade gradvis sin jordbruksverksamhet till att omfatta bland annat livsmedel, järnvaror, timmer och husbygge. Familjens generösa förmögenhet bidrog säkert till Wills och Georges entusiastiska planer på att bygga en bil. Den första prototypen var ganska avancerad; En axeldriven, fyrcylindrig runabout byggd 1905. År 1907 var produktionen av "Kissel-Kar" igång, med hjälp av Beaver-motorer och karosser som levererades av Zimmerman Brothers, slädbyggare från Waupun, Wisconsin. Snart tillverkade bröderna Kissel en bil helt egentillverkad, och beställningarna från distributörerna strömmade in. Kissel var känd för att vara hög när det gällde kvalitet, värde och prestanda – samt för sina smarta funktioner som "året runt-toppen" som i princip var den första avtagbara hardtoppen. Kissels blev mer komplexa och lyxiga, med en tolvcyldrig "Double Six" som så småningom anslöt sig till sortimentet.





Efter en nedgång i försäljningen under de omedelbara efterkrigsåren tog saker och ting fart för Kissel och de övergick till det *glada tjugotalet* med en rad sportiga bilar av hög kvalitet.





År 1919 introducerade Kessel sin mest kända modell – "Gold Bug" Speedster. Denna sportiga tvåsitsiga roadster hade sexcylindriga motorer av Kessels egen tillverkning kopplade till en låg kaross med cykelskärmar och inga fotsteg som gav intrycket av en racer för vägen.

Den flamboyanta och eleganta Gold Bug visade sig vara mycket populär bland några av de största namnen på den tiden – Emelia Earhart, Fatty Arbuckle, Ralph DePalma, Greta Garbo och Al Jolson räknades alla bland listan över Kessel Gold Bug-ägare.

Många körförändringar gjordes under produktionen, med den kraftfulla 6-55-motorn som dök upp 1923 och en Lycoming-härledd åtta som dök upp två år senare. Idag finns bara en handfull Gold Bugs kvar, var och en en rullande hyllning till den glamorösa och spännande jazzåldern.

Vår utvalda **Kessel 6-55 Gold Bug Speedster** är ett fantastiskt exemplar med välkänd historia från nya; En av bara en handfull överlevande från detta esoteriska märke. Just den här Gold Bug köptes ursprungligen av Edwin Johnson från Crystal Falls, Michigan. Johnson var en av tre bröder, som alla ägde Kessels, även om det var Edwin som valde den sportigaste modellen. År 1925 hämtade Edwin, tillsammans med sin bror Emil, sin nya bil direkt från Kessel-fabriken i Hartford, Wisconsin. Basmodellen 6-55 kostade 1 795 dollar och Johnson specificerade ett antal alternativ, bland annat hydrauliska bromsar på fyra hjul, vajerhjul, Clymer strålkastare med pistolgrepp, dubbla reservdelar, vindvingar och många andra saker för att få upp priset till inte obetydliga 2 305 dollar. Det tillgängliga rumble-sätet undveks av Edwin Johnson till förmån för det sportigare bagageutrymmet med dubbla fack för sköldpaddor. Edwin Johnson var tydligen ganska förtjust i sin Gold Bug, eftersom han behöll den under de kommande tjugosju åren.



Edwin Johnson ska ha sålt bilen 1952 till en lokal bilhandlare för 200 dollar. Året därpå köptes det av Lawrence Wescott, även han från Crystal Falls. År 1954 övergick det till Carl Arthur Johnson från Wabeno, Wisconsin som ägde det fram till 1976. Från 1976-1984 ägdes Kissel av fru Mary Gillou innan den gick med i den berömda Imperial Palace-samlingen från 1984-1988. Efter ytterligare en kortvarig ägare köptes den av den berömda bilkonstnären och skulptören Stanley Wanlass 1991. Slutligen, 1994, blev Kissel en uppskattad medlem av den senaste ägarens samling, som skulle beställa den omfattande restaurering av concours-kvalitet som den bär idag.

Presenterad i en stilig färgskala av grädde med skogsgröna stänkskärmar, chassi och läderinredning, är denna Kissel 6-55 Gold Bug Speedster fortfarande i mycket fint skick idag, efter att ha underhållits väl som en del av en större samling viktiga bilar. Den behåller sin myriad av originaltillbehör som inkluderar de fantastiska Clymer-strålkastarna med pistolgrepp som monteras *genom* vindrutan, originalvingar, Moto-Meter, dubbla sidomonterade reservdelar, trådhjul och ett par tidsenliga golfbagar med matchande T. Stewart-klubbor med träskaft monterade i sina signaturhölster på bakskärmen. Den unika suffletten, i brun canvas av hög kvalitet, fälls snyggt bakom sätena i ett lågt läge, och ett par matchande sidogardiner ingår för att du ska kunna åka runt i alla väder.

Mekaniskt sett är denna Gold Bug i gott skick, även om begränsad användning de senaste åren kan kräva en del mindre underhåll. Den sexcylindriga Kissel-motorn på 55 hästkrafter är vackert detaljerad i svart med korrekt nickelhårdvara och kopplingar. Motorn bär fortfarande en Stromberg-förgasare av originaltyp som kompletteras med tillvalet Stewart Vacuum Gasoline System för att säkerställa ett jämnt bränsleflöde vid hög hastighet.

Sedan restaureringen har denna Gold Bug visats flitigt av sin entusiastiska ägare vid prestigefyllda evenemang som Meadowbrook Concours, 1997 Pebble Beach Concours d'Elegance, samt många AACA- och CCCA National och Grand National-evenemang. Som ett bevis på kvaliteten på restaureringen och dess skötsel har denna Kissel fortsatt att vinna utmärkelser långt efter restaureringen, med en utmärkelse vid Glenmoor Gathering som kommer 2010. Restaureringen har mjuknat något även om den fortfarande är mycket attraktiv, och bilen skulle säkert vara välkommen i regionala concours eller CCCA- och AACA-evenemang.

Denna härligt sportiga och distinkta bil är ett enastående exempel från detta sällan skådade märke. Erkänd som en CCCA Full Classic och vackert presenterad i attraktiva färger, är denna Kissel 6-55 Gold Bug ett underbart exemplar som är utmärkt för njutning på vägen, på ett concours-fält eller för löpningar till country club.

## Grattis Montego!

Publicerad 5 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag i Klassikerkalendern. I dag när Eugen och Eugenia har namnsdag tänker vi på och grattar Montego. Austin, MG och Mercury Montego!



*Austin Montego (1984-1994)*

Montego Bay är Jamaicas näst största stad och en populär semesterort i Karibien.

Många engelsmän semestrar där och därför kändes Montego som ett positivt namn för den tredje av de nya konstruktioner, alla med modellnamn som började på M, som skulle rädda det som en gång var British Leyland men som nu i början på 1980-talet hette Austin-RoverGroup.

Montego exporterades till flera länder men inte till Sverige varifrån British Leyland drog sig tillbaka 1980-talets början.

I likhet med Maestro (namnsdagsbil den 2 oktober) fick Montego vid introduktionen 1984 ett ganska svalt mottagande.

Tillverkarens rykte var inte det bästa efter 1970-talets kvalitetsproblem. Engelska bilar förlöjligades av en grupp inhemska motorjournalister anförda av Jeremy Clarkson på ett sätt som många engelsmän ansåg vara rena landsförräderiet.

AustinRover försökte återvinna förtroendet med ny teknik och förbättrad kvalitetskontroll. Problemet med Montego var att den uppfattades som en Maestro med längre överhäng fram och bak, vilket den i princip också var.



Maestro hade formgivits av David Bache men han hade slutat och Montego ritades av Roy Axe. Det var inte lätt att trola bort släktskapet med Maestro men ett försök var med bakrutan som gick i ett med tredje sidorutan på var sida - ett stildrag som hämtat från Studebaker Starlight 1947.

Precis som Maestro såldes Montego till en början både som Austin och MG. Redan innan företaget bytte namn till Rover Cars blev namnet Austin ansett som ålderdomligt och lades ned som bilmärke. Montego kvalificerade sig inte för att kallas Rover varför de versioner som förut pryts med Austinnamnet från 1988 såldes rätt och slätt som Montego.

Montego skulle konkurrera på den lukrativa tjänstebilsmarknaden i den lägre mellanklassen där volymerna fanns. Good news för Montego var att Ford Sierras geléartade formgivning inte slog men bad news var att det blev Vauxhall Cavalier som tog det mesta av Fords tappade försäljning.

Trots allt hängde Montego med i över tio år och lades ned först efter BMW:s övertagande av den engelska biltillverkaren. Den bästa och mest populära Montegon blev kombin som var lika rymlig som en Volvo 245 men betydligt billigare.

Även Mercury har använt modellnamnet Montego på sina varianter av Fords modeller. Det skedde under två perioder, först 1968-1976 och sedan 2005-2007.

Montego kom i ett stort antal utrustningsvarianter och med flera motoralternativ inklusive en diesel. Första åren kunde man till och med få den motor på 1275 cc som var känd från Mini. Bakifrån gick det inte att förväxla Montego Saloon med någon annan bil på marknaden. Den märkliga bakrutan var ett säkert kännetecken. De manuella växellådorna köptes in från Honda.



# MONTEGO



# TURBO

Prestandamodellen med turbo såldes enbart under MG-namnet. Den hade 152 hkr och sprintade till 60 mph på 7,4 sekunder. De röda säkerhetsbälten betraktades med skepsis av den traditionella engelska motorpressen som ändå höll MG Montego Turbo för en kompetent sports saloon.



Kombiversionen var mycket rymlig tack var sitt ganska lådbetonade yttre. Den fanns i alla varianter, även som GTI med sportigt svärtad dekor.



Kombin hade ett bakåtriktat tredjesäte där ganska stora barn kunde sitta. Pressfotona togs gärna i en vinkel som framhävde likheten med Volvo kombi som på den tiden var en verklig statusbil i UK.



Nu är det 1990 och Montego som inte fick bli en Rover har ändå ett märke på motorhuven som är till förväxling likt Rovers sköld. Montego hade nu mognat och köptes knippvis av kostnadsmedvetna vagnparkägare.



MG Montego fanns också med den vanliga tvåliters sugmotorn på 115 hkr med nästan samma utvändiga attribut som turbomodellen. Båda börjar få samlarstatus i England men inte särskilt många finns kvar.



En Mercury Montego Brougham från 1976 i epokens svulstigt utsvävande stil, bortglömd systerbil till Ford Gran Torino som blivit odödlig genom Clint Eastwoods film med samma namn.



Den (hittills?) sista Mercury Montego (2005-2007) är intressant ur svenskt perspektiv för det är Mercurys variant av Ford Five Hundred. Båda var baserade på plattformen utvecklad av Volvo för S80.



### Saab 9-2X 2005-06



9-2X var i nästan alla avseenden en Subaru Impreza Wagon, Saabs enda bidrag var att tillämpa sin egen styling på frontändan. 9-2X är en av Saabs mycket få fyrhjulsdrivna produktionsbilar.

**ViBilägare**

**Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde**

Publicerad 28 juni 2020 (uppdaterad 2025-04-08 14:35)

Text Calle Carlquist

Saabs utskällda 9-2X kunde ha varit början på någonting mycket spännande





**Utan att nämna** något annat om Saab: Nog var 9-2X ett förlorat tillfälle? En av det senaste decenniets mest utskälda modeller fick alltför mycket och orättvis kritik.

För bara några år sedan ägde GM hela Saab och 20 procent av Subaru. GM:s varumärkes- och säljchef Bob Lutz, ja han, såg en möjlighet att öka märkeskännetiden på två perifera märken i USA och Kanada – med en enda bil.

**Fram alltså med en** Impreza Turbo, på med Saabgrill, en del modifierade karosspaneler, annan ratt, andra stolar, trimmade chassikomponenter och ett par andra Saabdesignade detaljer. Vips borde 8 000 köpare i USA och Kanada årligen komma springande till de två versioner som erbjöds.

Tack vare höga rabatter sprang de visserligen det första året, men sedan störtök säljet till drygt 1 800 bilar och 2006 lades bilen ned. Sörjd och saknad av ingen tycks det, för så fort man nämner bilens namn rynkas näsorna.

**Men varför? Impreza**, som en gång tog världen med storm och totalt förändrade bilden av varumärket Subaru, hade då som nu fyrhjulsdraft och boxermotor. Det är teknik som borde ha tilltalat Saabköpare och -freaks. Impreza var då som nu snabb, sportig urkul att köra och egenartad i designen. Dessutom ganska praktisk. Allt som en Saab borde vara, inte sant? Och! Subaru är stryktålig som få. Det kanske också är Saab?

Några få har bemödat sig om att importera en 9-2X från USA. Jag är övertygad om att de gillar sina bilar. Tänk tanken att det funnits uthållighet i giftermålet, vad hade inte nya, superheta Subaru BRZ kunnat heta då?





Roger Warolin