



Rover P6 3500 (1974)

- 1. Nya Nissan Micra på prov**
- 2. Provkörning av BYD Atto 3 Evo Excellence**
- 3. Superbilen från De Tomaso levererad**
- 4. Betala begagnat-priser för nästan nya bilar**
- 5. Koenigsegg har dunkat in nya världsrekord**
- 6. Rover P6**
- 7. Damilla Special**
- 8. Grattis Suzuki Jimny**
- 9. De viktigaste bilarna**

1. Första testet: Vi satte nya Nissan Micra på prov

Av Jürgen Voigt 08.06.2026, 13:01

Nissan Micra är tillbaka: helt ny, helt elektrisk och med fransk accent: den delar teknik och livlig karaktär med den ikoniska Renault 5 E-Tech. Så här presterar den i testet!



Designen bygger på Micra-utseendet från K12-generationen (2003 till 2010)

Innehåll:

- [Den nya Nissan Micra i testet](#)
- [Lättanvänd och snabbsvarande pekskärm](#)
- [De kompakta dimensionerna på Nissan Micra blir tydliga baktill senast i bakdelen](#)
- [Räckvidden är mer än tillräcklig för en liten bil](#)
- [Slutsats](#)
- [Tekniska data och mätvärden för Nissan Micra 52 kWh](#)

Den nya Nissan Micra i testet

Vi har på något sätt snabbt glömt bort [Nissan Micra](#) sedan produktionen upphörde i slutet av 2022 vid Renaults franska fabrik i Flins nära Paris. Den klassiska lilla bilen, senast i K14-generationen, ansågs vara en billig introduktion till [Nissan-världen](#) redan 1982.

Efter fyra år är Micran nu på väg tillbaka, krympt med 25 mm i längd och under helt andra beskydd. Den [nuvarande Nissan Micra i K15-generationen](#) är en mycket, mycket nära släkting till [Renault 5](#) – och därmed helt elektrisk. Den kommer från samma Renault-fabrik i Douai i norra Frankrike som R5, och även om den skiljer sig mycket i utseende är Nissan Micra i grunden en teknisk tvilling till [Renault](#).



Den lätthantliga funktionaliteten i cockpit delas mellan Nissan Micra och Renault 5

Detta blir tydligt senast under det första sätestestet i nya City Flea, som här testas med den kraftfullare av de två eldrivna drivsystemen (110 kW/150 hk, 52 kWh batteri) och i toppmodellen Evolve, som höjer det ganska låga grundpriset på 27 990 euro för Micra Engage med 90 kW (122 hk) och 40 kWh batteri till 34 900 euro för testbilen. Vi känner redan till de bekväma, väldimensionerade sportstolarna täckta med högkvalitativt, blågrått imitationsläder från **Renault 5**, samt den fullständiga funktionaliteten i cockpit.

Till och med Renaults radiostyrda satellit på ratten, som har varit känd i årtionden, har tagit plats i Nissan här. Den enda funktionella skillnaden från R5 är plus- och minuspaddlarna på ratten, vilka kan användas för att variera återhämtningsbromseffekten i flera steg – upp till enpedalstopp, dvs. bromsning, stopp och acceleration endast via höger pedal.

Lättanvänd och snabbsvarande pekskärm

Den höga driftskomforten i Nissan/Renault i Micra är snabb och okomplicerad. Innehållet och grafiken i cockpitdisplayen kan varieras snabbt och logiskt i dialog via rattknapparna, såsom körlägesvalet (Comfort, Sport, Eco, Perso) via den finjusterade vridknappen i ratten. Strömbrytarremsan under de två centrala luftventilerna för de viktigaste uppvärmnings- och luftkonditioneringsfunktionerna är också positiv.

Så du behöver inte nödvändigtvis använda den centrala pekskärmen. Den stora, mycket lättillgängliga och laggfria displayen med en logiskt uppdelad menystruktur inklusive de permanent visade snabbåtkomstknapparna är tillfredsställande. Precis som i Renault går den digitala onlinedatatrafiken i Nissan Micra via Google. Även om inte alla uppskattar kontakten med datajätten har man lärt sig att använda Google Maps för navigering, till exempel inklusive blixtsnabb planering av laddningsstopp, och fungerar snabbt och pålitligt. Detta gäller även andra integrerade tjänster som Google Assistant och Google Play röststyrning.



De bekväma och långdistanssätena är klädda i konstläder i topplisterna

De kompakta dimensionerna på Nissan Micra blir tydliga baktill senast i bakdelen

Så du känner dig bekväm och avslappnad i cockpit på Nissan Micra direkt. Dock flyttar mycket långa personer sätet långt bak och sätter sig sedan i nivå med B-stolpen, vilket begränsar rörelsefriheten åt sidan. Ett större justeringsområde för ratten i längdriktning vore också önskvärt. När det gäller kvalitetsintrycket ser karossen väldigt torsionsstiv ut, inget knarrar eller gnisslar. Som brukligt i klassen används mycket hård plast i interiören, men här med stilfulla ytstrukturer, kompletterade av ett smalt imitationsläderskum i instrumentpanelen.

Att Micra är en av de kortare bland småbilarna märks sedan på baksätet – efter att du har gått in genom den ganska smala dörröppningen. Det finns tillräckligt med utrymme ovanför huvudet, men det är trångt för ben och fötter, även om framsätena inte låser stolarna längst bak. Bakom den finns en hyfsad koffert på 326 l.

Räckvidden är mer än tillräcklig för en liten bil

I körlägen visar Comfort- eller Eco-lägena vanligtvis sitt värde, genom att begränsa hastigheten till 110 km/h, där du också kan nå maximalt möjliga 150 km/h (155 km/h enligt hastighetsmätaren) via kickdown-kommandot. Drivmomentet och bromseffekten kan väl modularas, och med stabilt grepp och det goda greppet från standarddäcken på 18-tums däck insätts en livlig körstil nästan automatiskt. Den riktningstabila Micra stödjer detta med diskreta ESP-ingrepp i snabba kurvor och en bra känsla i styrningen.

Det ganska fasta, men inte alltför hårda chassit och den goda ljudisoleringen möjliggör också avslappnad långdistanskörning – med en testförbrukning på 16,3 kWh/100 km, maximalt 319 km åt gången tills nästa laddning. Här når Micra snabbt den maximala laddningseffekten på 100 kW (se ovan), men detta sjunker sedan stadigt, så att laddningsprocessen från tio till 80 procent tar 30 minuter. Det är okej för en liten bil, och det begränsar inte Nissans användningsområde till staden ensam. Detta gäller även den nästan kompletta assistansutrustningen – i toppklass – inklusive den intelligenta ProPilot-versionen för automatiserad longitudinell och lateral styrning.



Tillräckligt med takhöjd i den annars smala baken

Tekniska data och mätvärden för Nissan Micra 52 kWh

AUTO ZEITUNG 12/2026

Nissan Micra 52 kWh

Teknologi

| | |
|---|---|
| Motor | Externt exciterad synkron maskin (fram) |
| Systemprestanda | 110 kW / 150 hk |
| Max. vridmoment | 245 Nm |
| Kör | Konstant utväxling, framhjul |
| Batteri | Litiumjon (NMC) |
| Spänning | 400 V |
| Kapacitet brutto/netto. | 55 / 52 kWh |
| Laddningseffekt AC / DC (fabrik) | Ej / 100 kW |
| Vikt | |
| Egenvikt | 1475 kg |
| Tillåten totalvikt | 1930 kg |
| Effektiv nyttolast. | 455 kg |

Mått

Övergripande mått (L/W/H) 3974 / 1774 (2020)* / 1490 mm

Hjulbas 2541 mm

Stamvolym 326 – 1106 l

Körprestanda

0 – 100 km/h 8,2 s

Toppfart 150 km/h

Bromsväg

100 – 0 km/h (kallt / varmt) 34,0 / 34,4 m

50 – 0 km/h / 150 – 0 km/h 8,9 / 79,4 m

Konsumtion och utbredning

WLTP-utbudet 416 km

WLTP-förbrukning per 100 km 14,7 kWh

Testområde 319 km

Testförbrukning per 100 km 16,3 kWh

Pris

Baspris € 32 990 (52 kWh); € 27 990 (40 kWh bas)

Testbilspris €32 990

Rabatt -

Skatt och försäkring

Motorfordonsskatt per år 0 €

KH / VK / TK Typklasser 15 / 21 / 17

KH / VK / TK försäkring -

Slutsats:

Nissan Micra är en intelligent tillverkad liten elbil som är mycket körglädje. Vuxenhanteringen samt den omfattande digitala och assistansutrustningen begränsar den skarpa speedsterns användningsområde inte bara till staden.

Jürgen Voigt



DC-snabbladdaren har högst 100 kW laddningseffekt



326 till 1106 liter lastutrymme – mer än sin föregångare



Jürgen Voigt

Teknikens Värld

2. Provkörning av BYD Atto 3 Evo Excellence

Av Erik Wedberg Publicerad 12 jun 2026 kl 09.35

Massor av effekt, fyrhjulsdrift, höjd laddeffekt och bättre interiör borde väl kunna få oss alla på fall? Men hur stor skillnad gör det för BYD Atto 3 som nu tar steget till Evo.



BYD:s privatleasingsuccé Atto 3 har uppdaterats med mycket ny teknik. Vi provkör!

Knappast någon som har kört **BYD Atto 3** har tänkt: "hmm, den är ganska bra men skulle behöva 449 hästkrafter så att den kan göra 0 till 100 km/h på 3,9 sekunder". Ändå är det precis vad som har hänt. Avsevärt höjd effekt är en av nyheterna när **BYD** uppdaterar sin storsäljare Atto 3 och ger den tillägget Evo.



Inte mycket nytt i fejsset, men BYD Atto 3 Evo har delvis ny design runt luftintagen fram



Ny ratt, ny mittkonsol och sobrare linjer invändigt avslöjar Evo-modellen

På utsidan är det svårt, nästan omöjligt, att se att det är en uppdaterad och omdesignad modell vi har fått tag i för provkörningen, Atto 3 Evo ser nästan exakt ut som utgående Atto 3. Nedre delen av fronten har delvis ny form på luftintagen, sidotrösklarna har ny skärning och på bakluckan står det inte längre BUILD YOUR DREAMS, utan bara BYD, kort och gott. Det sägs att den har nya fälgar också, men vad vet vi. Så långt sträcker sig nyheterna.

Tacksamt nog har det hänt mer på insidan där en smärre reovering var välbehövligt, om ni frågar undertecknad. Den hiskeligt fula och onödigt stora växelväljaren som tog upp stort utrymme på mittkonsolen är nu borta och ersatt av en enkel och smidig spak på höger sida av rattstången. Mycket bättre! Inte bara mer intuitiv att använda utan också mer utrymmeseffektivt eftersom det nu finns plats för två mobiltelefoner. Tyvärr är det bara den vänstra platsen som ger trådlös laddning.



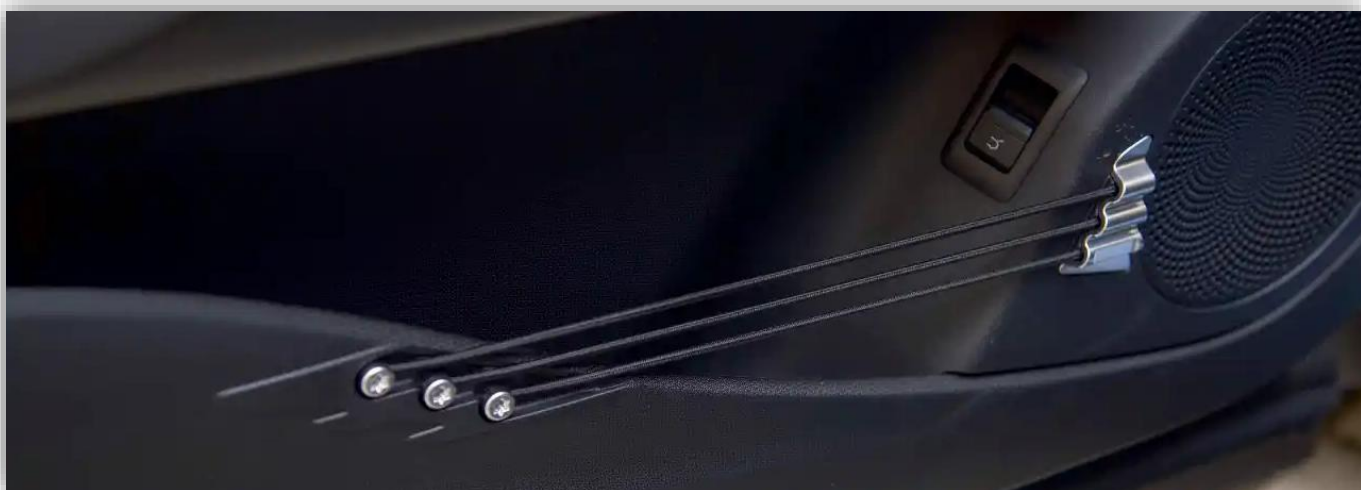
Ingen gör dörrhandtag som BYD. Greppvänliga, blinkande och roliga att titta på.



Ful växelspak ut! Praktisk mobilplats in!

Välkommen är också den nya ratten och de nya stolarna med justerbara nackstöd. Dörrhandtagen har dock fortfarande en skivstångestetik och luftutsläppen är fortsatt inspirerade av fria vikter. De interiöra nyheterna kan sammanfattas som att BYD har tagit ett steg från det obegripliga gymtemat och anammat en mer Europatillvänd design. Men lugn, gitarrsträngarna i dörrsidorna finns kvar och låter bättre stämda än någonsin.

Förvirrande är att bilen måste startas med ett tryck på startknappen. Förvirrande, eftersom man till en början har mycket svårt att hitta någon startknapp. Den visar sig till slut sitta bakom mugghållarna där den smälter in diskret i en rad av andra knappar man sällan behöver bry sig om.



Gitarrsträngarna har bytt färg från rött till svart. Tonen är densamma.



Fram finns ett välkommet extrautrymme på 101 liter

Väl igångsatt visar sig Atto 3 Evo vara riktigt rask. Grundmodellen har 308 istället för de tidigare 204 hästkrafterna och har motorn bak istället för fram. Vi kör toppversionen Excellence som även har en motor fram, för totalt 449 hästkrafter och har riktigt bra kursstabilitet vid fullt pådrag. Men varför ska man ha så bråttom? Hur snabb den än är blir Atto 3 Evo aldrig engagerande att köra. Skyll det på den döva styrkänslan, den struttiga chassissättningen och den okänsliga gaspedalsmappningen. Det hjälper inte att BYD till och med har uppdaterat bakvagnen till en mer avancerad femlänkad multilänk och justerat styrservon – Atto 3 Evo har fortfarande svårt att engagera sin förare till annat än korta och snabba fullgasaccelerationer rakt fram. Det är svårt att se varför man skulle välja den fyrhjulsdrivna versionen när det inte finns mycket körglädje i att utnyttja dess kraft. Grundmodellen med motor endast bak är sannolikt tillräckligt snabb och har längre räckvidd. På papperet har Excellence-versionen alla förutsättningar, men i praktiken gör den ingenting av dem.

Det samma får tyvärr sägas om laddningen. BYD har bytt 400-voltssystemet till 800 volt och därmed hoppar den möjliga laddeffekten upp från 88 till 220 kilowatt. 10-80 procent ska nu kunna gå på 25 minuter.

Det gör det inte. Vid laddning med förvämt batteri i cirka åtta plusgrader utomhustemperatur når vi aldrig över en laddeffekt på 108 kilowatt och en laddning från 20 till 80 procent tar närmare 40 minuter.

På skärmfronten är en del nytt. Skärmen framför ratten är en ny 8,8-tumsdisplay som liknar den i nyare BYD-modeller och har ett bättre gränssnitt än tidigare. 15,6-tumsskärmen i mitten är densamma som tidigare, men här har BYD – liksom i andra modeller – slopat den meningslösa roterande funktionen och introducerat ett nytt användargränssnitt med Google-funktioner inbyggda. Det här är en förbättring jämfört med det tidigare systemet men det är fortfarande frustrerande att använda och även om det finns genvägsknappar är de begränsade till en tunn rad längst ner på den annars tomma skärmen.



Kommer du ihåg vad BYD står för? Företagsnamnet skrivs inte längre ut i text på bakluckan

Elen till motorerna kommer från andra generationen av BYD:s så kallade Blade batteri, av LFP-typ. Lagringskapaciteten ökar från 60 till 76 kilowattimmar och räckvidden från 42 till 51 mil om man kör den bakhjulsdrivna versionen. Med fyrhjulsdraft stannar räckvidden på 47 mil enligt WLTP-körcykeln, vilket är en bit efter de flesta konkurrenter.

Utöver den extra motorn får Excellence panoramaglastak, uppvärmt baksäte och head up-display. BYD säger att de lyssnade på kunder och media när de uppdaterade Atto 3 till Atto 3 Evo. Det märks i förbättrad räckvidd och laddhastighet tillsammans med vissa ergonomiska och praktiska förändringar. BYD gör det tydligt att de inte längre vill vara någon medelmåtta i Europa. De kommer med flera produktnyheter och en helt ny organisation i Sverige som ska få ordning på de klena försäljningssiffrorna här. Än så länge har vi dock inte sett något som tyder på att deras bilar håller måttet. På papperet ser de imponerande ut, Atto 3 Evo har bättre specifikationer och lägre pris än flera konkurrenter, och det spelar ingen som helst roll.

Det finns nämligen andra konkurrenter, däribland Tesla, som erbjuder billigare och bättre bilar. Vi kan till exempel inte se någon som helst anledning att välja BYD Atto 3 Evo framför en **Tesla Model 3** eller **Model Y**. För bara 449 000 kronor får man någon av dem i bakhjulsdrivet utförande och trots avsaknad av fyrhjulsdraft ger de så mycket mer användbarhet och värde än Atto 3 Evo.

Atto 3 kan säkert uppfattas som en rapp och pigg bil, men det är bara för att den är eldriven, effektstark och har styrning, gaspedalsmappning och fjädring uppskruvat till hårda lägen. Den som tycker att Atto 3 är rolig eller bra att köra borde tvingas ner i stolen i en **Skoda Elroq** för att få känna hur bra det kan vara i en bil i den här klassen.

BYD Atto 3 Evo Excellence**Pris:** 524 900 kr.**Motor:** El. Max systemeffekt 449 hk (330 kW), sammanlagt vridmoment 560 Nm. Batteri 76 kWh varav 74,8 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 11 kW/220 kW. Värmepump.**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.

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

Styrning: Elmotor driven servo. Vändcirkel 11,0 meter.**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.**Hjul:** . Fälgbredd 7 tum. Däck 235/50 R18.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 272, längd 446, bredd 188, höjd 162, spårvidd f/b 158/159. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 085, maxlast 435, max släpvagnsvikt 1 500. Bagagevolym (VDA-liter) 490–1360 liter+101 liter frunk.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 3,9 s, toppfart 200 km/h.Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,78 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 470 km.

Garantier: Nybil 4 år, rostskydd 12 år, lack 4 år, batteri 8 år/25 000 mil, vagnskada 3 år.

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

Rivaler:**Volvo EC40 Twin Motor Performance**

En dyr grip med bra räckvidd men sämre lastegenskaper men betydligt bättre vägegenskaper.

Pris: 599 900 kronor.**Skoda Elroq 85x**

Sämre prestanda men betydligt bättre räckvidd, köregenskaper och komfort.

Pris: 565 900 kronor.

3. Sju års väntan över – unika superbilen från De Tomaso levererad

Av Emil Karlsson Publicerad 04 juni 2026 Uppdaterad 04 juni 2026

En milstolpe är nådd för De Tomaso. Deras första P72 har avtäckts för allmänheten och levererats till kund.



De Tomasos första P72 –Auralian night – inspireras av nattens färger.

Klassiska superbiltillverkaren De Tomaso hade precis nybildats när man 2019 visade upp P72 som koncept på Goodwood Festival. Bilen – inspirerad av 60-talets racingmodeller – överöstes av positiv kritik, och sedan har det varit förhållandevis tyst.

Första leveransen avklarad

Men så i slutet av april publicerades ett meddelande på De Tomasos sociala medier: "Vår första P72 förbereds för leverans."

Lite mer än en månad senare kunde den **specialdesignade skönheten avtäckas**, alltså sju år efter att bilen först premiärvisats i Storbritannien. Auralian night döptes den till, med sina midnattssvarta toner och roseguldsdetaljer.

Kundens önskemål var att fånga känslan i det där magiska ögonblicket när kvällen går över till natt.

Utsidans tema går sömlöst vidare in i kupén där blått läder varvas och blandas med detaljer i blänkande rosé. Infotainmentsystem är det inte tal om. Enligt **Top Gear** som fick en smygitt i vintras har Auralian night inte ens en radio.



Kundens önskemål var att fånga känslan i det där magiska ögonblicket när kvällen går över till natt.

700 hästkrafter, manuell låda

Under den spektakulära karossen döljer sig ett kolfiberchassi och en drivlina med pondus: En Roush Performance-förberedd 5,0-liters kompressormatad V8 från Ford, som producerar cirka 700 hk och mer än 800 Nm vridmoment.

0–100 km/h rivs av på mindre än 3 sekunder, toppfarten uppges vara omkring 360 km/h – den sexväxlade lådan: Manuell.

Första av 72 planerade

För De Tomaso markerar leveransen den första i produktionen av de 72 planerade. Top Gear skriver att frånpriset ligger omkring 1,6 miljoner euro (cirka 17 miljoner kronor) – men att alla 72 bilar är tingade sedan länge.

Huruvida det kommer ta lika lång tid för övriga kunder att få nycklarna till sina specialdesignade P72:or – varje bil ska nämligen tas fram i nära dialog med respektive kund – återstår att se.



*0–100 km/h rivs av på mindre än 3 sekunder,
toppfarten uppges vara omkring 360 km/h – den sexväxlade lådan: Manuell.*

Läs mer: [Maseratis nya superbil hyllas](#)

Läs mer: [Sällsynta tjänstebilen säljs av vd:n själv](#)

Läs mer: [Dammsugarjätten sätter raketmotorer på ny superbil](#)



Emil Karlsson

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.



4. Betala begagnat-priser för nästan nya bilar (under 1000 mil)

Av Christoffer Gullin

11 juni 2026

Beggat med Carla EP08

Kostnader

| | |
|------------------|-------------------|
| Totalt | 416 096 kr |
| Per månad | 11 558 kr |
| Per mil | 93 kr |

Jag räknar som
 Privatperson Företag

Drivmedel

Ägandetid (år)

Årlig körsträcka (mil)

Driftkostnader
Alla värden är förfyllda med uppskattningar. Räkna direkt eller justera med mer exakta värden om du vill.

Elåretsutvinning: kWh/mil elpris

Inköpspris och restvärde
OBS! Det automatiska restvärdet är en grov uppskattning och baseras på ägandetid, körsträcka och drivmedelstyp. Du kan alltid justera värdet manuellt.

Automatiskt restvärde Ange restvärde själv

Inköpspris: kr kr

Lån

Lånebelopp: kr %

Observera att ett traditionellt billån högst kan täcka upp till 80% av bilens pris vid inköp (avräknat restvärde).

Övriga kostnader

| | | | |
|-------------------|---|--------------------|--|
| Försäkring | <input type="text" value="8292"/> kr/år | Fordonskatt | <input type="text" value="360"/> kr/år |
| Service/underhåll | <input type="text" value="2700"/> kr/år | Däck och tillbehör | <input type="text" value="0"/> kr/år |

Kostnader för att äga bilen (3 år):

- Räntekostnad: 1,335 kr/mån
- Värdeminskning: 8,778 kr/mån
- Försäkring: 691 kr/mån
- Fordonskatt: 30 kr/mån
- Service/underhåll: 225 kr/mån
- Däck och tillbehör: 0 kr/mån
- Drivmedel: 500 kr/mån

Per månad Totalt

Total månadskostnad (inkl. värdeminskning):
11,558 kr

FILM: <https://youtu.be/ctXmZiBUMu4>

ANNONS: Köp eller sälj din el- eller laddhybrid på Carla.se

Se alla elbilar som gått under 1000 mil: <https://www.carla.se/kopa-bil?type=BE...>



Christoffer Gullin

Feber

5. Koenigsegg har dunkat in några nya världsrekord

Av Bobby Green

2026-06-14 kl 21:45

På självaste nationaldagen!



FILM: <https://youtu.be/oPO08EJoCJM>

Medan vi andra kanske smygstartade med sill och nubbe eller nibblade på lite prinsstårta kokade det i Ängelholm. På självaste nationaldagen så drömde nämligen Koenigsegg till med ett gäng nya världsrekord.

Fabriksföraren Markus Lundh rattade en Jesko Absolut och lyckades med bedriften att sätta snabbaste tiden för både en kvarts och en halv engelsk mil - 8,54 sekunder respektive 12,76 sekunder. Som grädde på moset lyckades han även pressa upp bilen till 305 km/h på kvartsmilen vilket också var nytt rekord för gatlegala produktionsbilar.



Bobby Green



**Christian och Halldora är Årets företagare 2025
Grattis Koenigsegg**



**Koenigsegg har nu tillverkat 100 Jesko
Koenigseg25 kvar**



**Koenigsegg sätter varvrekord på Laguna Seca
Med Sadair's Spear**



6. Köparguide för Rover P6

Av James Howe 2 april 2024 / 18:00 BST 4 april 2024 / 14:45 BST

Rover P6 låg före sin tid på 1960-talet och är fortfarande ett bra köp idag. Så här säkrar du en bra sådan.



1963 var valet enkelt. Du körde antingen en Riley 4/72 eller en **Rover P5** om du ville visa att du klarat det. Om du inte hade råd med den stora Rover- eller Humber-motsvarigheten var familjens översta skikt lösningen.

Men Rovers ingenjörer var inte med. De identifierade marknaden däremellan som mogen att rikta in sig på med en ny 2,0-litersklass av executive sportsedaner. Storbritannien hade börjat se **Rover P4** som stel, men den låg före sin tid när den lanserades, och den nya bilen skulle följa den formeln perfekt.

Tidiga planer på att utrusta den nya bilen med hydropneumatisk fjädring och gasturbinmotor övergavs, men basmodellen med obelastade paneler speglade Citroën DS i sitt koncept. En ny motor utvecklades från grunden efter att turbinprogrammet övergavs – en överliggande kamaxel på 1973cc, som i de första exemplen skulle utrustas med en enda förgasare, lanserad som Rover 2000.

Rover P6 Buying Guide



FILM: <https://youtu.be/rVSNNxY7k-E?t=48>

En tvåförgasarsversion 2000TC introducerades under 1966 och den definitiva 3500 från 1968 hade den 3,5-liters helaluminium-Rover V8-motorn kopplad till en treväxlad automatlåda, med 160 hk och 200 km/h. År 1971 gjorde en fyrväxlad manuell version av V8:an ett sent framträdande – dessa var märkta som 3500S men var i övrigt samma som automatlådan. För 1973 växte fyrcylindriga motorerna till 2205 cc, vilket gjorde modellerna 2200 och 2200TC. Produktionen avslutades 1976 med 77 stycken 3500 'VIP'-bilar – en för varje brittisk Rover-återförsäljare – som var utrustade med nästan alla tillgängliga alternativ med specialfärger och inredningsfärger från den kommande SD1.





David Bache hade ritat en enkel form som ändå var aktuell – och det fina med rymdrums-konceptet var att om det behövdes kunde Rover utföra utåt heltäckande ansiktslyftningar utan att ändra det mest grundläggande under. Moderna material dök också upp – förutom de första var trälisten i själva verket Formica, som användes på alla de bästa 1960-talets kökspaneler.

Trots en mindre ansiktslyftning 1970 visade sig den övergripande formen vara så korrekt att den förblev oförändrad tills produktionen upphörde 1977 efter en 14-årig produktionsperiod. Totalt byggdes 322.302 P6, och med efterföljaren SD1 utvecklad under Leylands ägande, med Triumph-baserade raka sexcylindrar och som ett teknologiskt steg tillbaka vad gäller drivverket, ledde många till att betrakta P6 som den sista verkliga Rover-produkten. Men nästan 60 år efter introduktionen, är Rover P6-serien fortfarande en av de bästa familjeklassikerna du kan köpa?

Kaross

Karossen på en Rover P6 kan vara vilseledande på grund av hur bilen är byggd. Det är inte vad som är på toppen som spelar roll, och de vackraste bilarna kan dölja riktiga skräckhistorier under ytan. De synliga panelerna hänger från ett stålskelett, vilket betyder att det du ser ovanpå är irrelevant. Allt går att bulta upp, så en snygg bil som är som en spetsduk är lika trolig som ett rufsigt men stabilt exempel.

Kolla D-stolparna där de möter trösklar för rost, vilket enkelt görs genom att öppna bakdörrarna. All rost här tyder på att resten av basenheten kan ha problem, eftersom detta är en av få platser där du kan se basenheten utan att plocka isär bilen. Kolla även B-stolparna och se till att dörrarna inte faller ner. En vanlig P6-dörr bör klicka igen utan ansträngning, allt annat tyder på problem. När du är runt baksätet, ta bort baserna – en skarp hävning framifrån – och dra tillbaka ljuddämparen. All rost här under eller i brunnarna på båda sidor är dåliga nyheter, och det är en känd problemzon.



Framfrådningen är uppvevad mot skottet istället för att verka mot de inre vingarna, så rost i skottet är en strukturell oro. Kontrollera detta område mycket noggrant, i framvalven och under motorhuven. Om den släpps, gå därifrån; det kommer att finnas andra P6 och det är dyrt att göra ordentligt. Reparationer här kan inte bara vara kosmetiska, och det finns tillräckligt många bra för att det ska vara bättre att leta någon annanstans.

Om den har 'Continental'-kitet med reservhjulet på bagageutrymmet, kolla noga in detta, för många gillar utseendet men inser inte att det finns mer bakom det. Det ska finnas en korsstag under bagageluckans skinn för att bära hjulets vikt. Om inte, kan du få problem med panelskador.

Motor och växellåda

Varken fyrkopparen eller V8:an är kända för att vara särskilt svaga motorer, men det är värt att komma ihåg några tips. Fyrcylindriga motorn kan hålla 100 000 miles mellan ombyggnader ganska enkelt. De kan läcka vatten från motorns sidoplattdor, vilket om det ignoreras kan leda till överhettningssproblem. Avgasgrenrörsflänsarna på de enskilda förgasbilarna kan spricka – de dubbla förgasarna hade ett annat topplock och olika insugrör. Ett ringande ljud antyder att den nedre kamkedjan behöver bytas ut, medan ett klirr kan tyda samma sak för den övre kamkedjan.

För V8:an, kolla att den har bytt olja var 3000:e mil och årligt kylvätskebyte – kylvätskan är särskilt viktig eftersom det är en aluminiummotor och den behöver ha en bra andel kylvätska i kylvätskan. Vi skulle satsa på 50/50, enligt fyra-potten. Att ignorera oljebyten kan leda till för tidigt slitage på kamaxeln, tillsammans med det medföljande slitage på följarna och vippaslagarna. En bullrig topp tyder på att bilen inte har tagits om hand så noggrant i detta avseende som man kanske hade hoppats.

Treväxlade Borg-Warner-automater är standarden i 2000 års automat, 2200 auto och 3500, boxar som är väl beprövade och finns med i flera av P6:s samtida modeller. De är starka, även om fel har förekommit – det finns en stor expertis hos nästan vilken automatlådasspecialist som helst om du skulle behöva det. De fyrväxlade manuella alternativen använde alla samma växellåda, men uppgraderade i 3500S. Trevligt att använda och inte benäget för tidigt svikt, kan regelbundna vätskebyten hjälpa till att förlänga deras liv.



Fjädring, styrning och bromsar

De servoassisterade skivorna runt om var utmärkta enligt sin tids standard, och bilen skulle stanna snabbt och dra rakt upp. De inombords bakbromsarna kan dock ofta försummas av hemmekaniker med intrycket att de är komplicerade. Bromsok kan fastna, vilket resulterar i liten eller ingen bakbromskraft. Detta påverkar också handbromsen, som fungerar på bakre skivorna. Kontrollera om det finns tecken på regelbunden bytesvätska.

Interiör och inredning

De flesta kläder kan skaffas, men om du tittar på en bil med Toledo Red-interiör bör du vara medveten om att denna färg är svår att hitta och att eventuell ersättningsutrustning kan behöva färgas för att passa. Läder och Ambla (lyxig vinyl) kan göras av nästan vilken trimmare som helst, även om många senare bilar var utrustade med säten i nylonmaterial som kan vara svårt att få tag på eller reparera. Originalmaterial från specifikationen finns inte längre tillgängligt, så du måste hitta en kompromiss om dina säten är skadade.

'Träet' är Formica, så du behöver inte oroa dig för lack- eller fanérproblem förutom på de första bilarna från 1963 och 1964. Dessa Formica-remsor skjuts dock på plats och kan flyttas när dörrar stängs; Kontrollera att ingen har knäppt av. Ersättningar kan göras, men det är bättre att bevara originalen. På samma sätt kan original- men slitna läderbeklädnader återupplivas med rengöringsmedel eller färgämnen, och detta är mer kostnads-effektivt än en omklädning om det inte finns några revor eller hål.

Rover P6: vårt omdöme

Det är lätt att förstå varför P6 fortfarande har en så stark dragningskraft, inte bara bland dem som älskade den ny, utan även bland generationer av yngre entusiaster som dras till en unik blandning av egenskaper. Och ännu bättre, det är en av de bäst betjänade 1960-talssalonerna när det gäller reservdelar och kunskapsstillgång, med flera specialister och klubbar som gärna hjälper den oinvigde.

Det kanske inte är en [Citroën DS](#), men dess förlust är också dess vinst i det avseendet. Där DS entydigt talar om Frankrike, tar Rovern dess positiva egenskaper och ger dem en unikt brittisk twist. Inte för stor för ett vanligt garage, men med plats för fyra plus bagaget gör Rover P6 ett övertygande argument för sig själv som den ultimata familjeklassikern från den tiden.



Rover P6-tidslinje

1963

Rover P6 meddelades inför Earls Court Motor Show

1966

Tvåförgasarversionen 2000TC anländer

1968

3500 anländes med 3,5-liters Rover V8

1970

Den ansiktslyfta Mk2-bilen kommer med små uppdateringar både interiör och exteriör

1971

Fyrväxlad manuell version av V8 introducerad

1973

Fyrcylindriga motorer växer till 2205cc, vilket gör modellerna 2200 och 2200TC.

Rover P5 production ends

1976

Production ends with 77 3500 'VIP' cars – one for each UK Rover dealer.

Rover SD1 anländer

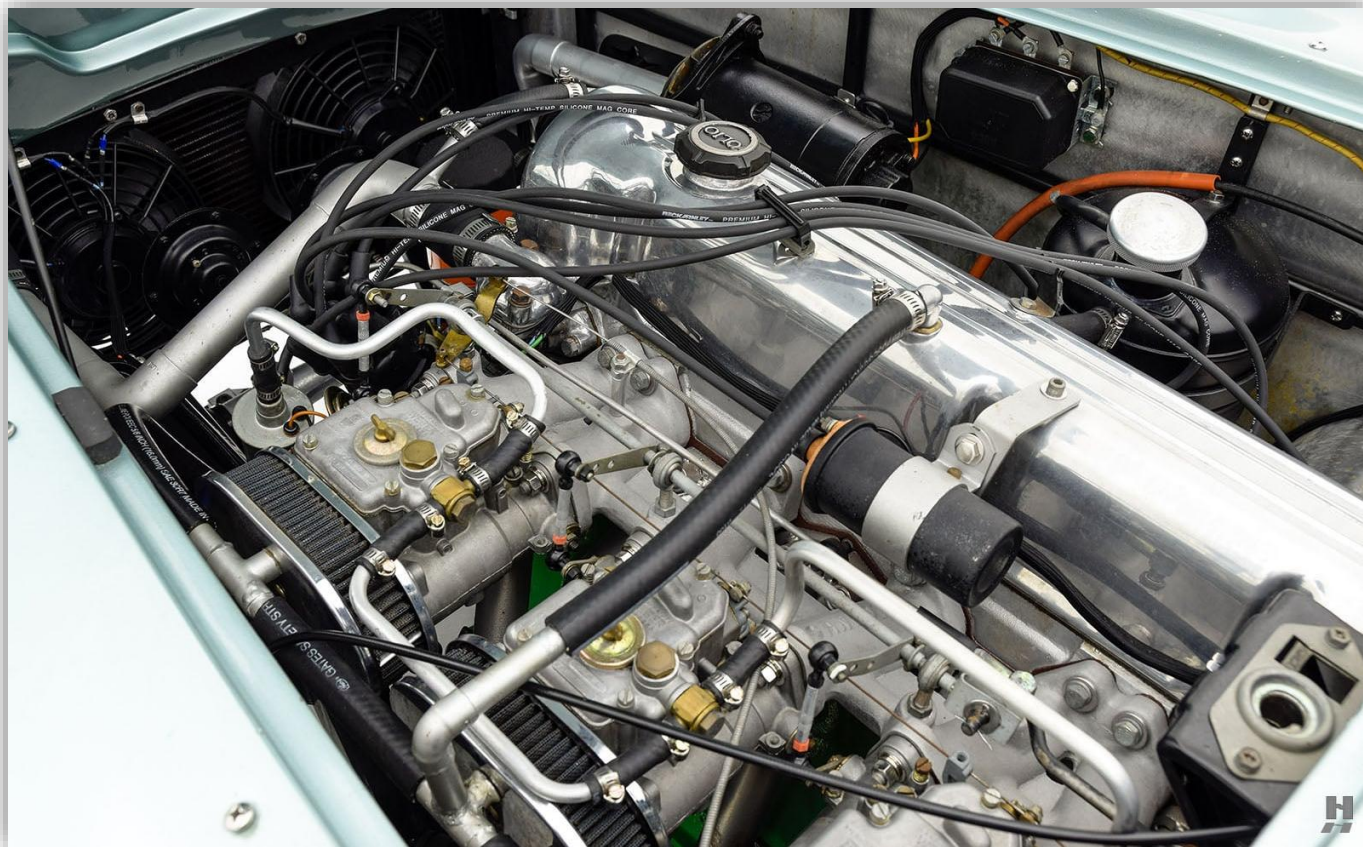


7. Damilla Special Roadster 1953

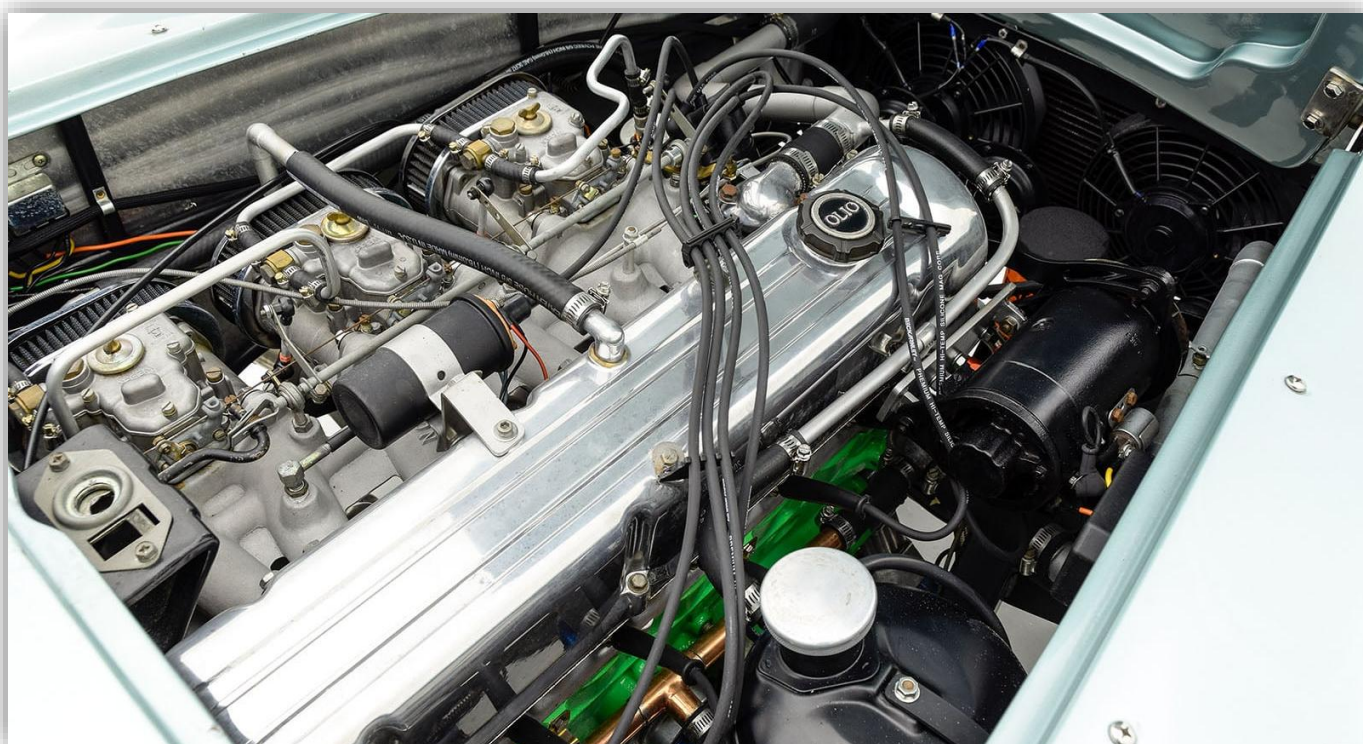


1950-talet var en rik och fruktbar tid i bilhistorien. Världsmästerskapets Grand Prix och sportvagnsracing var tillbaka i full gång efter efterkrigstidens återhämtning, och tillverkarna satsade återigen stora summor pengar på utvecklingen av nya maskiner och teknik. Exotiska tvåkammotorer blev nu normen och bilarna blev lättare och snabbare än någonsin. Sportvagnsracing hade särskilt stort inflytande på gatbilsdesign och bilar som Mercedes Benz 300SL, Jaguar XK och Aston Martin DB MkIII hade starkt påverkats av sina Le Mans-tävlingsmodeller. Några av de mest eftertraktade sportbilarna föddes under denna era – Ferrari Testa Rossa, Aston Martin DBR1, Maserati A6GCS samt Jaguar C- och D-typer. Idag är dessa bilar värda tiotals miljoner dollar, även om de fortsätter att inspirera generationer av bilentusiaster med sin skönhet och prestanda.





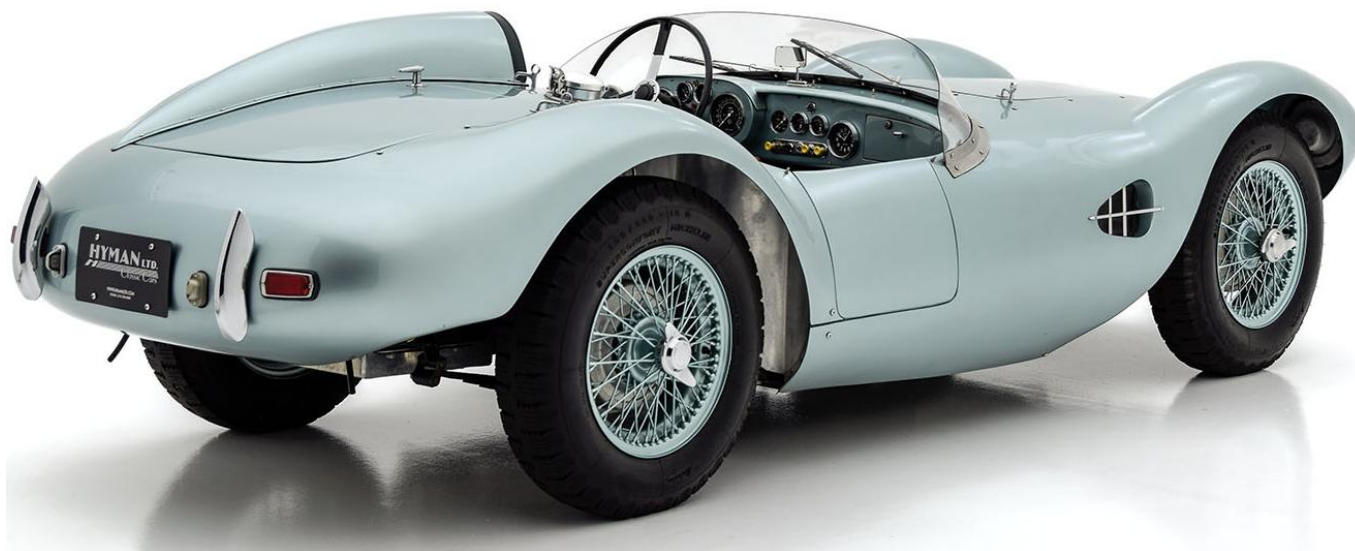
I mitten av 1990-talet blev en Kalifornienbaserad grafisk designer, bilrestauratör och entusiast vid namn Ron Lawless så inspirerad av de stora Le Mans-racarna från 50-talet att han bestämde sig för att bygga en egen. Han hade länge känt en särskild förkärlek för Maseratis omöjligt vackra Fantuzzi-karosserade A6GCS-spyder, men med tanke på deras sällsynthet och värde var en rekreation det enda sättet han kunde komma nära upplevelsen. Det fanns åtminstone en hyllning tillgänglig i byggsatsform, men den saknade originalens finess och renhet, och Ron nöjde sig helt enkelt inte med att låta någon annan tolka sin drömbil på en fri.





Med det bestämdes han sig för att bygga en bil från grunden. Han skaffade en glasfiberrekonstruktion av en A6GCS-kaross från Maserati-reservdelsleverantören MIE i Washington. Karossen sadades tillverkad med en äkta A6GCS som mall, och den fångar vackert originalets renhet och kompakta proportioner. Att anpassa ett befintligt chassi skulle utan tvekan innebära för många kompromisser, så ett specialtillverkat chassi tillverkades av Specialty Cars i Artesia, Kalifornien för att passa perfekt ihop med karossen. Det robusta chassit är byggt av fyrkantigt stålrör och rymmer en smalare Ford 9" bakaxel och Mustang II oberoende framfjädring. Ett rörformat stålskelett tillverkades och fästes på chassit, vilket fungerade som stöd för karossen, på liknande sätt som originalet med Fantuzzi-kaross. En Datsun 240Z donatorbil anskaffades för sin 2,4-liters motor och fyrväxlad manuell växellåda. Den uppgraderades med tre Weber DCOE-förgasare, utrustade med ett ventillock i aluminium och utrustade med specialtillverkad sidoutgångsavgas. Den klassiska radsexan följer manus samtidigt som den levererar gott om kraft i ett pålitligt och lättservat paket.

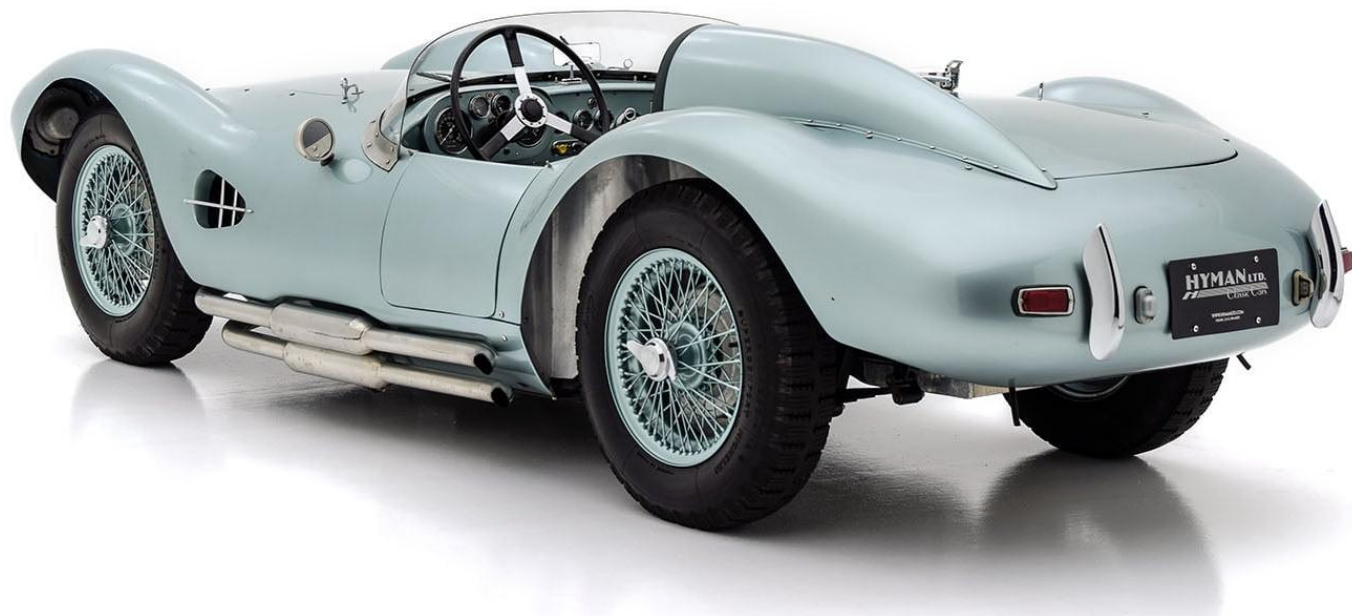
Ron Lawless gick långt för att säkerställa att hans skapelse fångade 1950-talets essens och prydde kroppen med många noggrant utvalda detaljer. Lampor, stötfångare, Monza-påfyllnadslocket och andra karosstillbehör valdes från andra bilar och på loppmarknader. Andra handgjorda föremål av Ron inkluderar äggglädans grill, DBR2-liknande skärmventiler och testa Rossa-liknande lockhållare. Kanske den viktigaste detaljen pryder näsan: ett handgjort emblem med namnet "DML Special." Namnet kommer från Rons frus initialer, vars smeknamn var "Damilla." Anmärkningsvärt nog kunde Ron registrera och registrera bilen i Kalifornien som 1953 års Damilla Special.



Idag presenteras DML Damilla Special i mycket gott skick, med en måttlig patina genom åren i Ron Lawless kollektion. Den högkvalitativa kroppen är avslutad i en tilltalande Aston-liknande nyans av ljus metallisk grön som vackert framhäver dess kurvor. Färgen är i stort sett i gott skick, även om några justeringar och mindre brister kan hittas. Interiören är lika välskött och genomtänkt detaljerad. Sätena och ratten valdes noggrant ut för sitt utseende – hämtade från en Austin Healey respektive Aston Martin DB2. Ron designade och byggde den specialbyggda kromgrinden och låsanordningen för fyrväxlad växelspaken. Han hämtade klockan och oljemätaren från en Chrysler från 1934, och resten från Classic Instruments, som han sedan anpassade med nya nålar och "DML Special"-skrift på uravna. Både för karossen och interiören samlas samlingen av delar och specialdelar i ett sammanhängande och övertygande paket.

Damilla lever upp till sitt stämningsfulla utseende och är mycket rolig att köra. På vägen är den ganska snabb och anmärkningsvärt välbalanserad med ett fantastiskt sexcylindrigt morrande från sidoavgaserna. Tack vare den pålitliga Datsun-motorn och enkla understäl- len skulle det utan tvekan vara en fantastisk bil för rallyn och evenemang som California Melee. Långt ifrån en samling av funna delar är Damilla en verkligt unik collage av noggrant utvalda och specialbyggda komponenter sammansatta till en vacker bil som påminner om Le Mans glansdagar, samtidigt som den behåller sin egen unika karaktär.

För mer information om hur du hittar en klassisk bil eller för att lära dig mer om vårt [bilkommissionsprogram](#), kontakta oss idag. Vi är här för att hjälpa dig.



Klassiker

8. Grattis Suzuki Jimny!

Publicerad 24 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag på Johannes Döparens dag vill vi även uppmärksamma Jimny!



Suzuki Jimny (LJ10) 1970–72

Namnet Jimny dök upp i Suzukis modellprogram 1970 på en liten terrängbil med luftkyld tvåtaktsmotor på 359 kubik. Bilen var ursprungligen utvecklad, byggd och sålde under namnet HopeStar ON360 av Hope Motor Company, ett japanskt bolag som köptes av Suzuki 1969.

Med tiden utvecklades modellen och fick större fyrtaktsmotorer och vattenkylning men Jimny har förblivit en liten offroadbil. Den kallades också LJ (Light Jeep) på många marknader och namnet Jimny dök inte upp i Sverige förrän i slutet av 1990-talet.



Suzuki Jimny (LJ20-2) 1973–76



Suzuki Jimny (SJ20) 1977–81



Suzuki Jimny ZA-spec (JB43) 2006–12



Dagens Jimny kom 1998 och är marknadens minsta jeep. Den säljs inte längre i Sverige



Suzuki Splash



Suzuki har haft en del roliga namn genom åren. Nyligen lanserade Splash är ett exempel och så denna Mighty Boy från 1992. Mighty Boy!





9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Ford Capri 1969

Det är ett halvt sekel sedan Ford Capri gjorde sin debut, och medan de flesta av dess samtida modeller nu i stort sett är bortglömda har denna eleganta coupé en profil som är lika hög som någonsin. Capri skapades efter den massiva (och oväntade) framgången med Ford Mustang i USA och mellan 1969 och 1987 fanns det tre generationer av Capri med ett urval av fyr- och sexcylindriga motorer med en cylindervolym på mellan 1,3 och 3,1 liter. Totalt tillverkades **1,9 miljoner** Capri.

Mest spännande av alla var den extremt sällsynta Tickford Capri med sin turboladdade 2,8-liters V6; bara **100** eller så byggdes.

Hedersnämmanden för 1969: Austin Maxi, Fiat 128, Renault 12, Chevrolet K5 Blazer



