

20 juli

MOTOR-NYTT 2026



Ferrari 125 S (1947)

1. Första provkörningen av Skoda Peaq
2. Dacia Striker snart i Sverige
3. Geely visar superbatteri
4. Saab Viggen
5. Ferrari 125 S
6. Oldsmobile Series 66 Woodie Wagon
7. Grattis Ford Granada
8. De viktigaste bilarna



1. Första provkörningen av Skoda Peaq

Av Christoffer Gullin

7 juli 2026

Tillräckligt med motoreffekt



FILM: <https://youtu.be/TcLXVA6I8Ik>

Jag har haft möjlighet att köra en förproduktion av nya Skoda Peaq. Detta betyder att material i bilen inte är som det kommer vara när den når kund men det som ska vara redo är drivlinan och därför är det fokus på just den i denna video. jag kör på både mindre landsvägar, motorväg samt inne i byar.



Teknikens Värld

2. Dacia Striker snart i Sverige – fakta och bilder

Av Mattias Rabe Uppdaterad 8 jul 2026 kl 15.05 Publicerad 8 jul 2026 kl 14.57

Dacia har snart ett fullmatat modellutbud. Med nya Striker uppgår antalet modeller till sex. I höst kommer den till Sverige med hybridteknik och fyrhjulsdraft.



Dacia Striker riktar sig till den som inte vill ha en traditionell suv utan en bil åt kombihållet.

Dacia utökar modellprogrammet med **Striker**, som vi fick ett smakprov på **redan i våras**. Enligt den rumänska biltillverkaren ska nya modellen kombinera flera biltyper i ett och samma paket. Striker sägs erbjuda suvens robusthet, kombins praktiska egenskaper och sedanens effektivitet.

Med en längd på 4,62 meter placerar sig Dacia Striker mitt i ett av Europas viktigaste men också tuffaste bilsegment, nämligen C-segmentet dit kombibilar av den här storleken hör hemma. Om Striker i stället ses som en suv ligger den på gränsen mot, eller till och med i, D-segmentet.





Höjden är 153 centimeter, vilket är klart lägre än många traditionella suvar i samma storleksklass. Den lägre profilen ska gynna de aerodynamiska egenskaperna, vilket i förlängningen kan ge lägre förbrukning. Trots att Striker är relativt lågbyggd har den en markfrigång på uppemot 20 centimeter. Det bör underlätta istället för den som inte gillar att kliva ner i en bil.





Invändigt har fokus lagts på rymd och användbarhet. Fem personer ska få plats utan problem och bagageutrymmet uppges svälja upp till 600 liter. Det placerar Striker bland de mer lastvänliga alternativen i storleksklassen. Exempelvis har ungefär lika stora **Peugeot 308 SW** mindre bagageutrymme, medan **Volkswagen Golf Sportscombi** är större. Baksätets ryggstöd kan fällas i två sektioner i 60/40-fördelning. Genomlastningslucka finns inte.

Tekniskt satsar Dacia på elektrifiering, men utan att ta steget till helelektriskt. Framhjulsdrivna Hybrid 155, med en 1,8-liters bensenmotor på 109 hästkrafter och en elmotor på 49 hästkrafter, ska enligt Dacia kunna köras upp till 80 procent av tiden på el i stadstrafik. Koldioxidutsläppen uppges till under 100 gram per kilometer.





En annan version är Hybrid 150 4x4, som precis som beteckningen avslöjar är fyrhjulsdreven. Framhjulen drivs av en 1,2-liters mildhybridmotor på 140 hästkrafter och bakhjulen av en elmotor på 31 hästkrafter. I normala fall driver enbart framhjulen, men bakhjulen kopplas in vid behov.

En mildhybrid med trecylindrig bifuel-motor erbjuds också till Striker. Den kan köras på både bensin och motorgas (LPG). Den 1,2 liter stora turbomotorn går under namnet mildhybrid-G. Detta motoralternativ är inte aktuellt för Sverige.

Dacia lyfter även hållbarhetsaspekten. Mer än 32 procent av materialen i bilen ska komma från återvunna källor, samtidigt som användningen av läder och krom minskas.

Sverige får inledningsvis två versioner: Expression Hybrid 155 och Extreme Hybrid 150 4x4. Några svenska priser finns ännu inte, men det europeiska grundpriset uppges ligga på under 25 000 euro. Svensk säljstart är planerad till hösten.



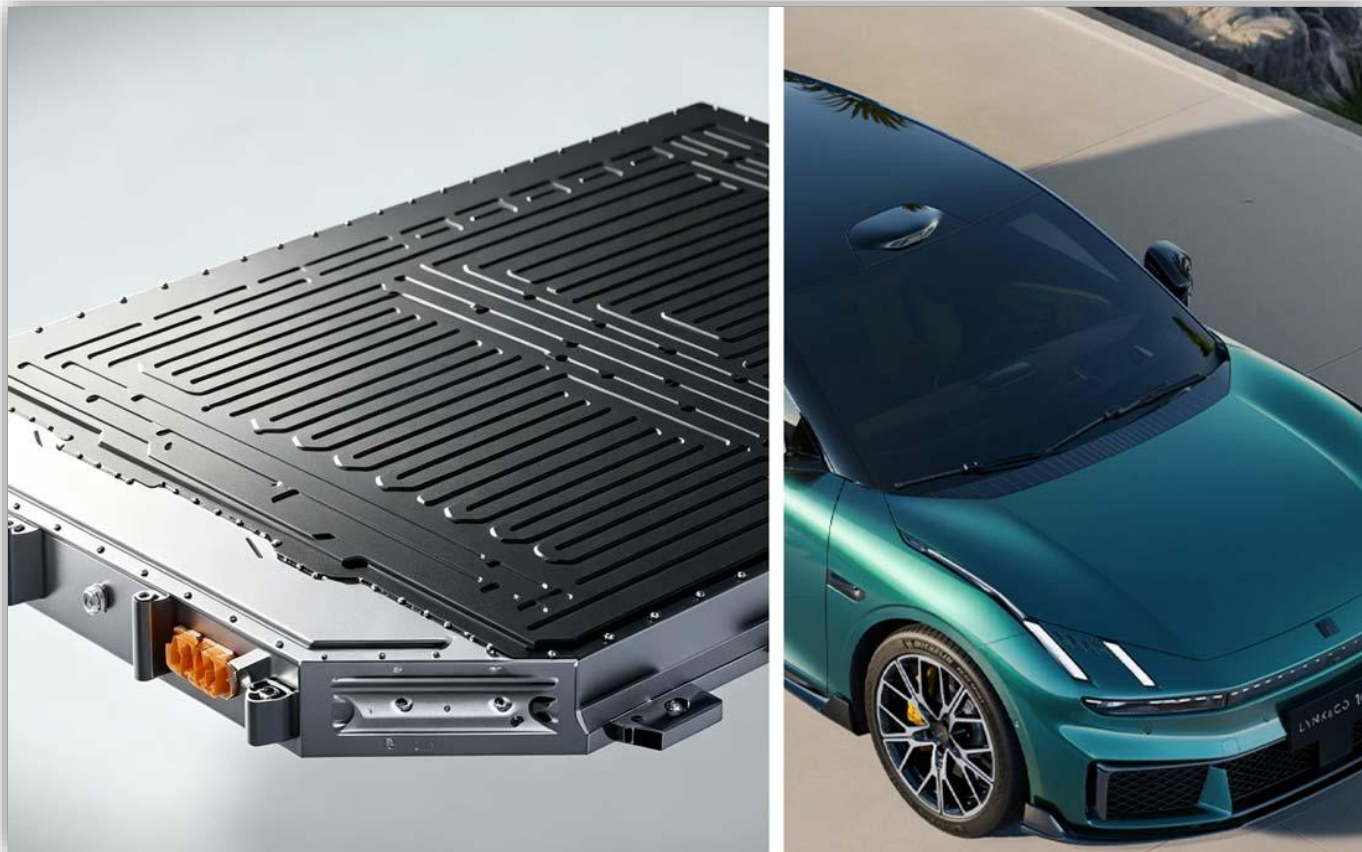


3. Geely visar superbatteri för elbilar

Posted by Kristofer Rask juli 8, 2026

5 kommentarer

Snabbladdas på under 5 minuter



Geely har presenterat nya detaljer om ett nytt superbatteri till elbilar. Batteriet Geely Aegis Gold Brick Battery är ett LFP-batteri som kombinerar laddning på megawattnivåer med ledande säkerhetsprestanda.

Det nya batteriet ska göra det möjligt att ladda batteriet på kortare tid än ett traditionell tankstopp. China Automotive Technology and Research Center (CATARC) har i tester uppmätt en topp effekt på 1 093 kW vid laddning. Samtidigt som temperaturen i batteriet aldrig översteg 64°C.

Det nya batteriet sitter i Geely-koncernens nya elbil Lynk & Co 10 och har vid demonstrationer laddats från 10 till 70 procent på endast fyra minuter och 22 sekunder. Det bredare intervallet 10 till 97 procent laddades på endast åtta minuter och 42 sekunder.

Därmed slår Geely konkurrenten BYD som behöver 9 minuter och 23 sekunder för att ladda den Sverigeaktuella elbilen Denza Z9GT med sin nya Flash Charging-teknik.

Bakom prestandan finns en 900-voltsplattform där den högre spänningen gör att samma effekt kan överföras med lägre ström. Det minskar värmeutvecklingen i både kablar och batteri vilket är en förutsättning för att kunna nå laddningseffekter på över en megawatt.



Upp till 4 500 laddcykler

Trots den extrema laddningsprestandan hävdar Geely att batteriets livslängd inte påverkas negativt. Batteriet ska klara upp till 4 500 laddcykler vilket motsvarar omkring en miljon kilometers.

Batteriet har fått ett nytt värmehanteringssystem med dubbelsidig vätskekyllning där varje battericell kyls från två håll. Det ger en dubbelt så stor kylvyta jämfört med traditionell enkelsidig kylning. Samtidigt övervakas temperaturen kontinuerligt i varje enskild battericell och kylningen justeras i realtid innan temperaturen hinner stiga.

Vidare berättar Geely att man arbetat med själva battericellerna för att minska värmeutvecklingen redan från början. Genom förändringar i batterikemin och konstruktionen ska både resistans och värmeförluster reduceras vilket gör det möjligt att hantera mycket höga spänningar vid laddning.

Det nya batteriet uppfyller också nya kinesiska säkerhetskraven GB 38031-2025 vilket beskrivs som världens tuffaste säkerhetskrav för elbilsbatterier. Den största förändringen är att batterier efter en termisk rusning inte får börja brinna eller explodera under minst två timmar. Standarden inför även nya tester för slag mot batteriets undersida, penetrering och nya säkerhetsnivåer efter upprepade snabbladdningar.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

4. Saaben som går genom ljudvallen – säljer jettesnabb Viggen

Av Anton Nordgren 26 juni 2026, 14:10

En av **Saabs** mest extrema prestandabilar ska få ny ägare. Säljs i ett skick man sällan skådar. Har en urstark **motor**. – Ett tillfälle för Saab-entusiasten att förvärva en Viggen som sällan ses på marknaden idag, skriver Bilweb Auctions.



Saab 9-3 Viggen kom till världen våren 1999. Redan då hade Saabs turbobilar en helt egen kultstatus, inte minst på hemmaplan i Sverige. Men ingen tidigare modell var döpt efter tidernas mest ikoniska stridsflygplan, Saab 37 Viggen. Modellen fick namnet 9-3 Viggen. Nu ska ett sådant exemplar få ny ägare. – En fantastisk Saab att köra, skriver **Bilweb Auctions**. FILM: <https://youtu.be/2YHqASb0rF0>





Modellen lanserades som en kraftfullare variant av tidigare toppmodellen 9-3 2.0T. Under huven satte Saab en kraftfull 2,3-litersmotor från storebror 9-5 Aero. Den starka motorn bjöd på hela 225 hästkrafter och ett maffigt vridmoment på 350 Nm. Allt detta ville ägaren bevara. I denna bil slipper man 2000-talets alla trimtrender.

– Det som särskilt utmärker bilen är att den är helt original och inte har trimmats eller modifierats. Motorn, drivlinan och bilens karaktär är således bevarade på det sätt Saab en gång avsåg, skriver säljaren via Bilweb Auctions.





Saab 9-3 Viggen har 225 hk och en toppfart på 250 km/h. Elektroniskt spärrad.

Bilen har en fin historia och bär spår av mycket kärlek. Allt började under 2016 då en känd Saab-entusiast tog sig an bilen och gjorde en skicklig renovering i exteriör och kaross. Efter det rullade den mycket sparsamt, ända fram till 2023 då den nuvarande ägaren slog till. Sedan ägarbytet har klassikern vårdats minst lika ömt. Den har bara fått komma ut på vägarna under soliga sommark dagar, och tack vare gott underhåll rullar den idag i ett absolut toppskick.

Totalt tillverkades endast 4 600 exemplar av Saab 9-3 Viggen. Det är en äkta samlarbil. Däremot har många fått skador under åren. Denna har knappt en enda skråma.

– Saaben lackerades 2016 och är fortfarande i mycket fint skick utan skador. Fina originalfälgar med bra däck, skriver Bilweb Auctions.

Det var inte bara den starka motorn som gjorde Viggen speciell. Saab uppgraderade bilen med en betydligt tåligare koppling, hårdare stötdämpare och unika fjädrar för att klara de vilda hästkrafterna. Vidare fick den ett gäng unika utseendeförändringar, som den klassiska bakre spoilern, som var specialdesignad för att ge bättre marktryck i höga farter. För den som vill uppleva känslan av att "gå genom ljudvallen", är det här ett unikt tillfälle att buda hem en äkta klassiker.



5. Ferrari 125 S

Publicerad 11 mars 2025

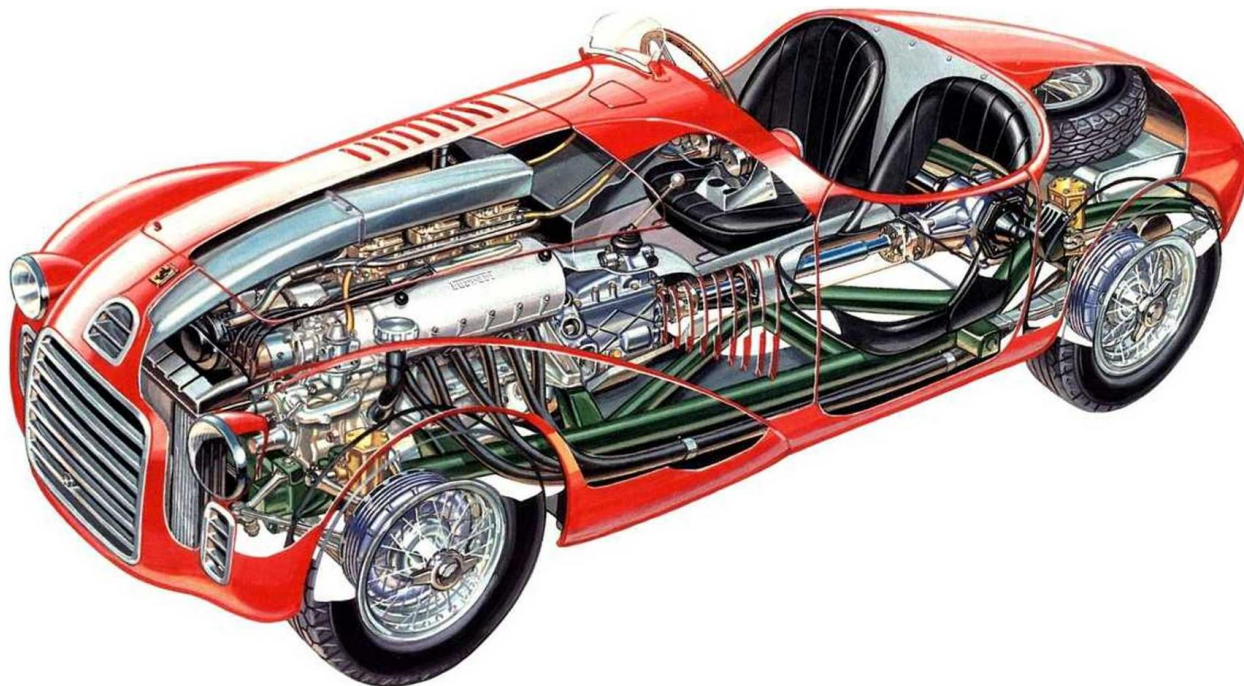
Den definitiva guiden



Introduktion

Ferrari 125 S står som en monumental milstolpe i bilhistorien: det första fordonet som bar Ferrari-namnet. Presenterad 1947 markerade denna racingprototyp början på Enzo Ferraris outtröttliga jakt på ingenjörsmässig excellens och motorsportdominans. Driven av en revolutionerande 1,5-liters V12-motor designad av Gioacchino Colombo var Ferrari 125 S inte bara en bil utan ett djärvt uttalande från en man som berömt deklarerade: "Jag säljer inte bilar; Jag säljer motorer." Med endast två enheter någonsin byggda är den fortfarande en av de sällsyntaste och mest betydelsefulla Ferraribilarna, och lade grunden för märkets anrika arv.

Född ur askan från andra världskriget växte 125 S fram när Enzo Ferrari gick från sin tid på Alfa Romeo till att bana sin egen väg i Maranello. Medan produktionen begränsades till ett par prototyper – en förstörd under tester, den andra demonterad för delar – bevisade Ferrari 125 S Colombo V12:ans livskraft och banade väg för Ferraris dubbla utveckling till gat- och racingbilar. Denna guide erbjuder en uttömmande utforskning av Ferrari 125 S, från dess tekniska briljans till dess racingtriumfer, och befäster dess plats som ursprunget till en global ikon.



Historisk kontext

Ferrari 125 S föddes i en smältdegel av ambition och motgångar. Enzo Ferrari, efter att ha lämnat Alfa Romeo 1939 efter en konfliktfylld relation, grundade Auto Avio Costruzioni för att tillverka verktygsmaskiner under krigstid. Förbjuden att använda hans namn på bilar på grund av en konkurrensklaukul väntade han till 1947 med att lansera Ferrari S.p.A. 125 S var hans första skapelse under denna flagg, en racingprototyp utformad för att visa upp hans ingenjörfilosofi och utmana Italiens motorsportelit.

Utvecklingen började i Maranello, där Enzo satte ihop ett talangfullt team, inklusive Gioacchino Colombo, hjärnan bakom V12-motorn, och Giuseppe Busso, som bidrog till chassidesignen. Projektet var ett direkt svar på motorsportens återuppståndelse efter kriget, där Enzo siktade på att homologera sin motor för tävling. Den 12 mars 1947 vrålade den första Ferrari 125 S till liv under ett test på Piacenzas allmänna vägar, dess karakteristiska V12-morrande ekade genom det italienska landskapet – ett ljud som skulle bli synonymt med Ferrari.

125 S debuterade tävlingsinriktat den 11 maj 1947 på Piacenza-banan, körd av Franco Cortese. Även om den tvingades bryta tidigt på grund av ett bränslepumpsfel markerade detta Ferraris inträde i racing under eget namn. Bara nio dagar senare, den 20 maj, körde Cortese 125 S till seger i Roms Grand Prix, vilket tände en rad framgångar som bekräftade Enzos vision. Ferrari 166 S och 166 Inter följde snart och byggde vidare på 125 S:s pionjärande.

Tekniska specifikationer

Ferrari 125 S var ett ingenjörskonstverk för sin tid, och förkroppsligade Enzo Ferraris besatthet av lättviktsdesign och kraftfulla motorer. Nedan följer en detaljerad översikt av dess Ferrari 125 S-specifikationer, som speglar dess status som en banbrytande racerbil.

Motor

I hjärtat av Ferrari 125 S fanns den Colombo-designade 1,5-liters (1 497 cc) V12-motorn, en konfiguration som skulle bli ett kännetecken för Ferrari. Med en 60-graders V-vinkel och en enda överliggande kamaxel per bank producerade denna sugmotormotor 118 hästkrafter vid 6 800 varv/min—en imponerande siffra för en efterkrigs-1,5-litersmotor. Ferrari 125 S-motorn hade en borrning och slaglängd på 55 mm x 52,5 mm, matad av tre Weber 30DCF-förgasare, vilket gav en balans mellan kraft och tillförlitlighet.



Prestanda

Även om de exakta prestandasiffrorna för Ferrari 125 S varierar beroende på prototyp-status, uppskattades bilen uppnå en topphastighet på cirka 241 km/h, vilket var anmärkningsvärt för sin tid. Acceleration från 0 till 100 km/h tog sannolikt 8–10 sekunder, begränsad av de rudimentära däckerna och aerodynamiken från 1947.

Chassi och fjädring

125 S körde på ett lätt tubformat stålchassi och vägde bara 650 kg torrt—ett bevis på Enzos fokus på smidighet. Framfjädringen hade dubbla triangelarmar med tvärställda bladfjädrar, medan bakhjulet hade en stel axel med längsgående bladfjädrar, tillsammans med Houdaille-hydrauliska dämpare.

Växellåda och bromsar

Kraften nådde bakhjulen via en 5-växlad manuell växellåda, osynkroniserad som var vanligt vid den tiden. Bromsningen hanterades med hydrauliska trumbromsar på alla fyra hjul, en progressiv funktion för 1947.

Specifikation Detaljer

Motor	1,5L V12, 118 hk @ 6 800 varv/min
Toppfart	~150 mph (241 km/h)
Vikt	650 kg (1 433 lbs)
Transmission	5-växlad manuell
Fjädring (fram)	Dubbel wishbone, bladfjädrar
Fjädring (bak)	Stark axel, bladfjädrar
Bromsar	Hydrauliska trummor

Design och design

Ferrari 125 S var en studie i funktionell minimalism, dess Ferrari 125 S-design styrdes av racingkrav snarare än estetiska detaljer. Som en sportbil i Barchetta-stil hade den en öppen cockpit och exponerade hjul.



Exteriör

125 S:s kaross var tillverkad av lätt aluminium, troligen av en karossbyggare som Touring eller Fontana. Dess låga profil och rundade nos optimerade aerodynamiken, även om Enzo berömt avfärdade sådana farhågor med: "Aerodynamik är för folk som inte kan bygga motorer."



Interiör

Invändigt erbjöd Ferrari 125 S en spartansk cockpit: en enkel bucket-stol, grundläggande mätare och en stor ratt. Det fanns inga lyxiga detaljer – bara en rå miljö designad för racingfokus.

Produktion och varianter

Ferrari 125 S var aldrig avsedd för massproduktion, med endast två enheter byggda 1947.

Produktionsdetaljer för Ferrari 125 S inkluderar:

Enhet 1: Debuterade i Piacenza, senare skrotad efter en testkrasch.

Enhet 2: Demonterades för delar som skulle stödja 166 S.

Inga officiella Ferrari 125 S-varianter finns, men dess design påverkade 166-serien. En replika finns på Museo Ferrari, byggd 1987.

Prestanda och racingarv

Ferrari 125 S:s racinghistoria började den 11 maj 1947 i Piacenza, följt av en debutseger den 20 maj vid Roms Grand Prix. Den säkrade sex segrar på 13 lopp 1947.

Datum	Evenemang	Förare	Resultat
11 maj 1947	Piacenza-banan	Franco Cortese	DNF
20 maj 1947	Rom Grand Prix	Franco Cortese	Första platsen
8 juni 1947	Parma Grand Prix	Franco Cortese	Första platsen

Ägande och marknadsvärde

Ferrari 125 S såldes aldrig, utan förblev en fabriksprototyp. Dess Ferrari 125 S-värde idag är spekulativt men skulle kunna överstiga 100 miljoner dollar om ett original fanns.

Kulturell påverkan

Ferrari 125 S:s arv ligger i dess roll som Ferraris ursprungshistoria, som visas i dokumentärer och symboliseras av dess replika på Museo Ferrari.

Jämförelser

Ferrari 125 S mot Alfa Romeo 158 ställer en 118 hk V12 mot en 300 hk kompressormatad rak åtta, medan Maserati A6GCS erbjöd en jämnare match.

Modell	Motor	Kraft	Vikt	
Ferrari 125 S	1,5L V12	118 hk	650 kg	~150 mph/240 kph
Alfa Romeo 158	1,5L rak åtta	300 hk	700 kg	~180 mph/290 kph

Vanliga frågor:

Vad var Ferrari 125 S?

Den första Ferrari-bilen, en racingprototyp från 1947 med en 1,5L V12.

Hur många Ferrari 125 S tillverkades?

Två, båda förlorade i historien.

Vilken motor hade Ferrari 125 S?

En 1,5L Colombo V12, 118 hk.

Vann Ferrari 125 S lopp?

Ja, sex vinster 1947.

6. Oldsmobile Series 66 Woodie Wagon 1941



Oldsmobile genomgick flera namnbyten för sin modellserie under 1930- och 40-talen. F-serien och L-serien ersattes 1939 av en numrerad serie, med start 60. För att förvirra allt ännu mer fick varje serie (60, 70 och 90) i Oldsmobile-serien också ett namn – Special, Dynamisk, Custom Cruiser. Och för att lägga till ytterligare ett lager av komplexitet kunde från och med 1941 vilken Oldsmobile som helst beställas med antingen sex- eller åttacylindrig motor. Nu betecknade "Series 66" en Special med en sexcyldrig motor och "Series 68" en Special med åttacylindrig motor. Självklart, eftersom en mängd olika karossstilar också kunde finnas med varje serie. Allt från den mest grundläggande tvådörrars business coupén till en åttapassagerarkombi kunde monteras på Series 60-chassit.





Som var traditionen vid den tiden var vagnens kaross byggd av trä. GM använde olika oberoende entreprenörer för att bygga sina träkarosser, nämligen Cantrell, Ionia och Hercules. Men det var Hercules som exklusivt valdes ut av Oldsmobile för att bygga deras karosser. Deras arbete var anmärkningsvärt för sin exceptionella kvalitet och distinkta exklusiva utseende med mahognypaneler i askramen, istället för den billigare björkpanelen som användes av Cantrell och Ionia. Självklart var allt det hantverket dyrt och det ökade priset på mellanklassen Oldsmobile mycket. Som ett resultat tror man att endast 604 serie 60-vagnar byggdes 1941, det sista hela produktionsåret innan andra världskriget bröt ut. Som med många liknande bilar med träkarosser var förlusten generellt hög och det är okänt hur många som överlevde väder och försummelse.





Sällsynt och exceptionellt väl presenterad är denna 1941 Oldsmobile Series 66-kombi ett av de finaste exemplen i sitt slag. Den fantastiska stilen är otroligt cool och sticker verkligen ut bland andra woodies. Den har noggrant restaurerats; en verklig mutter-och-bult-restaurering i alla bemärkelser. Karossen är klädd i en vacker tidsriktig cremefärg med vinröd interiör och Everflex-tak, en mycket stilig kombination kombinerad med det vackert restaurerade träet. Interiören är skickligt trimmad, med en fantastisk instrumentpanel och fin ullmatta. Färgfinishen och panelpassformen är exemplarisk, och träarbetet, som till stor del är original, har omsorgsfullt lackats till en varm glans. Den magnifika kromlisten är fantastisk och kostade säkert en förmögenhet att återställa till denna nivå. Under huven finns den robusta 238 kubiktums raka sexan kopplad till en Hydramatic-växellåda. Motorutrymmets detaljer utförs av samma höga standard som resten av denna fantastiska Oldsmobile.

Det är mycket ovanligt att se en Oldsmobile woody från denna period, och ännu mer ovanligt att hitta några Oldsmobile från denna era restaurerade med sådan omsorg. Efter sin senaste restaurering av en specialist i Connecticut skeppades bilen utomlands till sin ägare i Paris, Frankrike, där den deltog i några utvalda mässor och evenemang men återlämnades till USA mycket snart därefter. Den har faktiskt använts väldigt lite sedan den stod klar och är fortfarande helt ny. Såvitt vi vet har den inte visats på någon plats här i USA sedan restaureringen. Kvaliteten och detaljnivån i restaureringen gör den till ett utmärkt val som AACA-showbil eller toppklassig concours-deltagare.

För mer information om hur du enkelt säljer klassiska bilar från din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt klassibilskommissionsprogram. [Kommissionsprogrammet](#) är en smidig tjänst utformad för samlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.

7. Grattis Ford Granada!

Publicerad 20 juli 2009 (uppdaterad 20 juli 2023) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Margareta och Greta har namnsdag vill vi även uppmärksamma Granada!



Granada GXL, 1972 års vräkigaste version med mycket utöver det vanliga i utrustningsväg.

Granada är huvudstaden i den spanska provinsen med samma namn. Därifrån lånade Ford på 1970-talet namnet till sin nya stora bil. Syskonmodellen Consul bar ett traditionellt Ford-namn vidare till 1975.

Ford Granada tog 1972 över efter Ford 26M som europeiska Fords lyxigare bilmodell, samtidigt som versioner av betydligt sparsmakat snitt fanns att tillgå. Den fanns i olika karossvarianter som två eller fyradörrars sedan, kombi och tvådörrars kupé.

Basversionen hade en 1,7 liters V4-motor på 75 hk sedan fanns ett flertal varianter från rak 4-cylindrig till V6-motorer. En enkel Consul med mycket extra i tillval kunde bli dyrare än en Granada.

Granada 3000 GXL var den dyraste varianten 1972, motorn den engelska V-sexan på 3 liter och 138 hk och utrustningslistan var fullspäckad. Kupén hade en uppsvängd bakre sidoruta.



Kombi var en riktig storlastare

1974 skedde en utvärdering av nämnda sidorutas nerkant samtidigt som den lilla sexan på 2,3 l ersattes med en 2,6 l på 125 hk. Grill och fälgar ändrades och Granada Ghia blev toppmodell.

Mk II kom 1978 och visst gick det att känna igen den som en Granada trots åtstramningen i linjespelet. Rakare karossidor och skarpare vinklar över takets utformning var nya kännetecken.

Den raka fyran fanns kvar och V-sexan var förstörad till 2,8 liter och hade insprutning. Som kontrast till de 151hk den motorn utvecklade fanns en 63 hk klen diesel som alternativ.

Granada tillverkades fram till 1985 då den ersattes av den runt strömlinjeformade Scorpio.



Den nya profilen med rakskuren bakre sidoruta hade funnits ett år när denna bild på en Granada 2,6 Kupé togs.



Ford Granada 2.8 Ghia 1983



Amerikanska Ford Granada hade inget att göra med europeiska Ford Granada. Modellen tillverkades 1975-82 med rak sexa eller V8 och var en egen konstruktion aningen större utvändigt utan att generera mer plats åt passagerarna. Några ex hittade till Sverige.

8. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

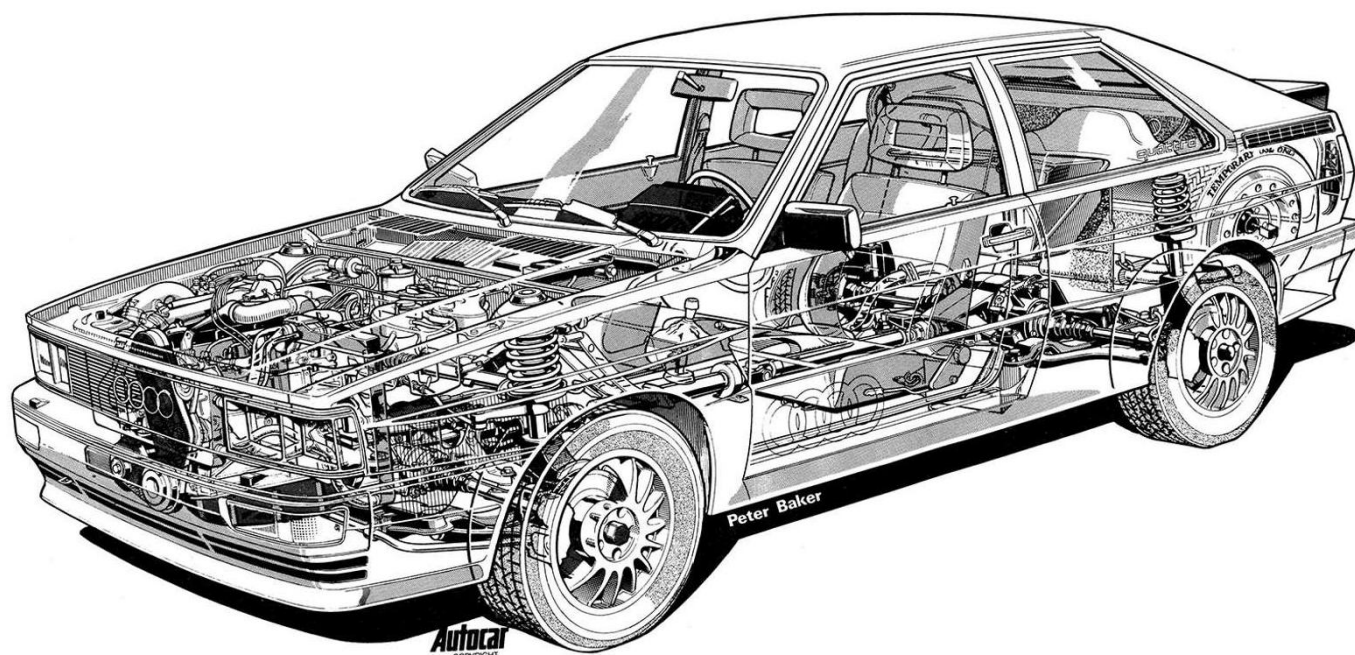


Audi Quattro 1980

Audi Quattro var inte den första bilen med turboladdare och den var inte heller den första produktionsbilen med fyrhjulsdraft. Men det var den första som kombinerade dessa två saker på ett **förödande sätt**, vilket gjorde Quattro till en av de mest användbara högpresterande bilarna som någonsin skapats, och det ledde till att fyrhjulsdraft blev mainstream. Den var snabb och fotriktig för att kunna användas året runt och kunde transportera fyra vuxna med bagage.

Quattro utvecklades för att dra nytta av regeländringar som tillät fyrhjulsdraft i tävlings-sammanhang och tog **hem** flera segrar i World Rally Championship samt **Pikes Peak Hill-climb**. Audis quattro-drivlina används fortfarande i hela modellprogrammet.

Hedersomnämningen för 1980: Austin Metro, Bentley Mulsanne, Fiat Panda, Ford Escort Mk3





Roger Warolin