5 okt MOTOR-NYTT 2026



Reliant Sabre

1. Körrapport Geely E2
2. Provkörning av Leapmotor B05 ProMax
3. Skoda Epiq är svår att inte tycka om
4. Nya Nissan Pixo är en Renault Twingo
5. Bentleys första elbil
6. Ceer i Saudiarabien lanserar elbilar
7. Porsche med boxer-åtta
8. Reliant Sabre
9. Facel-Vega Facel II
10. Grattis Chevrolet Biscayne
11. Framtida klassiker
12. Superbilen som världen glömde bort

1. Körrapport Geely E2

Av Holger Preiss23.09.2026, 05:10

Geely gör mycket annorlunda med E2 än med de etablerade konkurrenterna. AUTO BILD körde den kinesiska elbilen.



Geely är nästa kinesiska tillverkare som stormar den tyska marknaden. Varumärket är inte helt okänt. I bakgrunden blev den ägare till . De har en andel på 9,69 procent, har tagit över från Stuttgart, och för att täcka den sportliga potentialen har de även köpt in sig i 14,08 procent. **(Volvo Mercedes Smart Aston Martin Geely Galaxy Cruiser 700: SUV med över 1000 hk.)**

Och hemma? I Mellanriket säljer koncernen miljontals bilar varje år och – tack vare sitt engagemang utomlands – är den sjunde bästa bland inhemska tillverkare i rankingen.

Dock är allt detta sannolikt mindre spektakulärt för kunden än den helt elektriska E2 city runabout, som erbjuds i detta land från 19 990 euro. För detta ändamål finns ett 35 kWh-batteri som ska bära den 4,13 meter långa lilla bilen 252 kilometer (WLTP).

Mycket plats i den lilla Geely E2

Med denna data har den lilla redan sorterat sig i B-segmentet. I interiören ser saker och ting lite annorlunda ut. Tack vare en hjulbas på 2,64 meter finns det mycket utrymme i rad två – jämfört med konkurrenterna i segmentet. Och även på första raden behöver föraren och passageraren inte lida.



Mycket har investerats i att justera styrningen på Geely E2.
Resultatet är en styrkänsla som inte alls känns syntetisk.

De läderklädda sätena är förvånansvärt bekväma, sidostöden ger bra stöd och ratten känns bra i handen. Detta gäller i två avseenden: för det första är den också klädd med konstläder, och för det andra har styrning och chassi justerats i Tyskland (Raunheim) och Sverige (Göteborg) för den europeiska marknaden.

Subjektivt verkar chassit inte vara särskilt stelt eller svampigt

Vid första körningen märktes detta av att den irriterande slingringen från mitten efter en kort kollision – som ibland upplevs i kinesiska bilar – inte uppstod, vilket gav föraren en mer precis styrkänsla och inte helt koppling från vägen. Subjektivt verkade chassit varken för stelt eller svampigt, utan rörde sig på något sätt i mitten och lämnade ett balanserat avtryck. **(Första körningen i Geely E5 och Starray EM-i.)**

Men den som tror att denna godkända kombination kan leda till sportliga överdrifter har fel. Detta förändras inte även om du märker att spårbredden på bakaxeln skiljer sig med två centimeter från den på framaxeln. Anledningen till detta förklaras snabbt och har inget att göra med mer lateral stabilitet eller en mer direkt körupplevelse. Det handlar helt enkelt om att bakmotorn behöver mer utrymme.

I detta avseende är E2 bara en liten bil – mätt i dess prestandadata. I instegsversionen driver en 81 hk bakmotor bakhjulen och accelererar dvärgen, som väger strax under 1,4 ton, till landsvägshastighet på knappt 14 sekunder.

Toppfarten är endast 130 km/h

Även i den något kraftfullare Max-varianten är prestandan fortfarande begränsad. Elmotorn – som drivs av ett 47 kWh-batteri – producerar 116 hk. Standardspurten tar 11 sekunder, och i slutändan är maximalt 130 km/h möjlig i båda fallen.



Utrymmet i andra raden i Geely E2 är generöst för segmentet

En anledning att spendera de 23 990 euro som efterfrågas på denna variant kan dock vara att den här anges som 345 km. I båda fallen måste 26 minuter planeras för väntetider vid DC-uttaget. Den mindre laddar med 60 kW, den större med maximalt 80. Det finns en 11 kW-laddare ombord, vilket förlänger laddningstiden vid väggboxen till cirka fem till sju timmar, beroende på batteristorlek.

De bästa väggboxarna
Komplett lista: De bästa väggboxarna

Detta kanske inte räcker för en avslappnad semesterresa, men det borde räcka för den dagliga pendlingen till jobbet. Särskilt eftersom förvaringsutrymmet bakom bakluckan på E2 också är generöst dimensionerat med 375 till 1320 liter. Om det inte räcker hittar du ytterligare 28 liter under dubbelgolvet och en 70-liters frunk under motorhuven.

Om allt detta inte räcker för dig, om du värdesätter hela utbudet av fina ingredienser, kan du beställa Geely E2 Ultra för 26 990 euro. Det finns 16-tums lättmetallfälgar, metalliknande sidokjolar, en elektrisk baklucka, en kamera som verkligen täcker alla vinklar vid parkering – Geely talar om 540 grader här. Dessutom finns en regnsensor, omgivningsbelysning och ett ljudsystem med sex högtalare, för att nämna de viktigaste.

Oavsett detta erbjuder kineserna också en , som börjar på 99 euro för instegsvarianten av E2. Elbilen kan finansieras från 69 euro per månad till en effektiv årlig ränta på 0,99 procent. Och det finns en åttaårig garanti upp till en mil på 200 000 kilometer. Med tanke på dessa erbjudanden bör det vara tydligt vilken kundkrets Geely har i sikte.



Förarens arbetsplats i Geely E2 saknar mekaniska justeringsskruvar och verkar därför mycket reducerad, men också modern på ett visst sätt.



Geely E2 erbjuder gott om förvaringsutrymme: under huven finns 70 liter i frunk, i bagageutrymmet med bakre ryggstödet nedfällt 1320 liter.



Med fem stjärnor i Euro NCAP rekommenderas Geely E2 också som en mycket säker bil.

Tekniska specifikationer Geely E2 Max

- **Motor**: Synkronmotor
- **Prestanda**: 85 kW (116 hk)
- **Max. vridmoment**: 150 Nm
- **Kör**: Bakhjulsdrift
- **L/V/H**: 4135/1805/1580 mm
- **Egenvikt**: 1440 kg
- **Koffert**: 375–1320 l
- **0–100 km/h**: 11,5 s
- **Maxhastighet**.: 130 km/h
- **Konsumtion**: 15,5 kWh/100 km
- **Batterikapacitet**: 47,14 kWh
- **Laddningseffekt**: 6,6 kW (AC)/80 kW (DC)
- **Laddningstid**: 26 min. (10-80 %)
- **Pris**: från 23 990 euro

Slutsats av Holger Preiss

Geely E2 är varken en sportbil eller en touringbil – utan en otroligt rymlig stadselbil. Med ett leasingavtal som börjar på 99 euro och åtta års garanti fångar han kunder. Hur som helst är det ganska tydligt var Geely vill jaga på sig.


Holger Preiss

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Provkörning av Leapmotor B05 ProMax

Av Peter Klemensberger

Publicerad 17 sep 2026 kl 10.35

En vanlig bil med eldrift. Dessutom fullutrustad och till lågpris. Låter det inte lockande? Toppen på papperet, men hur är den i verkliga livet? Vi kör Leapmotor B05, en bil i C-segmentet som siktar på att bli Årets bil 2027.



Leapmotor B05 är en elbil i golfklassen, fullutrustad till ett lågt pris. Kan det bli bättre?

Kinesiska **Leapmotor,** som tas in till Europa tillsammans med Stellantis-koncernen, fortsätter sin offensiv. Nyast i ledet av modeller är en helt vanlig bil. Förvisso eldriven men hemmahörande i det klassiska C-segmentet, golfklassen i folkmun.

B05 heter modellen och är i mångt och mycket en lägre version av suven **B10** som vi kört tidigare, senast testade vi den i nummer **14 och 15/2026**. Bilarna bygger på samma plattform – LEAP 3.5, ämnad för bakhjulsdrivna elbilar även om B10 också finns i utförandet EREV där en bensinmotor agerar räckviddsförlängare.

Det här är nytt

Segment. Leapmotor tar sig nu an det klassiska C-segmentet.
Sport. B05 lanseras som sportig… och komfortabel.
Launch control. Funktion för maximal acceleration.
Europa. Modellen har finslipats av Stellantis ingenjörer för att passa Europa.



Fin känsla i materialen. Det mesta sköts via skärmen som har många menyer men är tämligen lättarbetad.

B05 har samma motoreffekt och batterikapacitet som eldrivna B10, 218 hästkrafter och 67,1 kilowattimmar men har bättre laddeffekt och längre angiven räckvidd – 174 kilowatt och 48,2 mil mot suvens 168 kW och 43,4 mil. Axelavstånden är de samma, 272 centimeter, men B05 är nio centimeter kortare men framför allt 14 centimeter lägre.

Den lägre höjden märks direkt bakom ratten – på gott och ont. Borta är naturligtvis den luftiga känslan i kupén som finns i B10 men samtidigt har tyngdpunkten sänkts vilket har eliminerat de tydliga karossrullningar som suven dras med. Stellantis ingenjörer har även styvat upp bilens fjädring men B05 är ändå ganska mjukt satt, bilen ska ge en sportigare känsla än B10 men ändå ha komfort som ett trumfkort.



Benutrymmet är prima och takhöjden räcker till för en 178 cm lång Peter. Dålig benvinkel.



Okej sett till utrymme men var finns finesserna?

Men liksom B10 är detta inget för den som gillar att köra bil. Styrkänslan är bättre men ändå diffus och filhållningsassistansen jobbar bryskt och till synes slumpmässigt. På kurviga 70-sträckor under provkörningen bråkar den mest hela tiden och möten med bussar ger svettningar under armarna. Med fart- och filhållaren påslagna fungerar det bättre på motorvägen. Där märker vi dock ett luftbrus uppe vid A-stolpen – precis som hos den högre B10. Det kan möjligen tillskrivas att dörrarna här är karmlösa, något som ger en lite småLyxig känsla.

Fina material invändigt

Materialen invändigt känns solida och mjuka på ställen där andra, även dyrare bilar, nöjer sig med hårdplast med billig känsla. Designen är avskalad och känns igen från B10. De flesta funktionerna är förvisade till pekskärmen på 14 tum med snabbt och tydligt upplägg och framför ratten finns en liten skärm på 8,8 tum med små siffror och symboler.

Den upprätta och lite framåtlutade sittpositionen från B10 finns inte här, man sitter lågt och helt enkelt skönare. Runtomsikten är inte lika fin och inte heller här finns det någon torkare till bakrutan – som fort blir oanvändbar vid regn.

Det bästa med B10 är baksätet som bjuder på fina utrymmen, riktigt lika bra är den naturligtvis inte i låga B05. Benutrymmet bakom min egen förarposition är förvisso rejält och takhöjden räcker till. Värre är det för fötterna som får det trångt under framstolen. Det gör också att jag inte kan skjuta fram fötterna och få ett bekvämt lårstöd. Här finns dock samma bekvämligheter som i B10: mittarmstöd med mugghållare, laddkontakter (USB A och C), fack och lucka för förvaring.

Brister som lastare

Utrymmesmässigt har även bagageutrymmet drabbats. Vi kan ta det för själva volymen men varför finns det inga funktioner att tala om? Inga krokar på sidorna och under golvet är det extra utrymmet så grunt att det inte ens rymmer laddsladdarna. Inte heller här finns någon genomlastningslucka på den tvådelade sätesryggen. Luckan låses upp med en liten dold knapp vid höger baklampa men öppnas med muskelkraft i nederkant och inte elektriskt som hos B10.



Ljusrampen bak liknar den på suven B10. Vad Peter gömmer bakom ryggen vet vi inte.

Utrymmet under huven fram tycks man ha glömt bort. Här finns bara behållare och komponenter sporadiskt utspridda. En bättre disponering hade gett en i alla fall liten frunk för exempelvis laddsladdarna.

B05 kommer bara hit i det mest omfattade utförandet som innehåller i princip allt. Fem kulörer för karossen finns att välja på och tre interiört men bara ett tillbehör finns att kryssa för – extra vinterhjul. Alltså ingen dragkrok, för B05 får inte dra släp. Men allt kommer till ett riktigt attraktivt pris: 359 900 kronor, emellertid bara 10 000 kronor mindre än för motsvarande B10. För det får du en mindre praktisk bil som dock ligger bättre på vägen.

Leapmotor själva pekar inte ut någon konkurrent med tydlig hand men nämner Volkswagen ID.3 Neo i förbifarten. En bil som startar på 409 900 kronor men som då inte kan mäta sig med B05 utrustningsmässigt. B05 är även riktad mot dig som vill ”gå ner” till klassiskt snitt från en suv. B10 är dock fortsatt volymmodellen och kommer att börja byggas i spanska Zaragoza.

B05 ska kandidera till utmärkelsen Årets bil i Europa 2027 men jag har svårt att se att den kommer att nå hela vägen. Leapmotor som märke kan vi dock räkna med framöver. I dag har man 30 återförsäljare i Sverige och satsar på att vara lokalt närvarande med fysiska handlare. Samarbetet med Stellantis öppnar upp för en god framtid och de andra märkena i koncernen får nog se upp med sin nya kollega från öst.

2028 ska en ny Opel-modell presenteras. En suv i det populära C-segmentet där **Leapmotor är inblandade**. Modellen kommer att få komponenter från Leapmotors senaste elbilsplattform och batteriteknologi medan Opel kommer att ansvara för bland annat chassiutveckling och säteskomfort. Det kan bli en vinnande kombination och jag undrar just hur Leapmotor B05 hade varit om samarbetet hade skett redan här?

Leapmotor B05 ProMax Design
Pris: 359 900 kr.
Motor: El. Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 240 Nm. Batteri 67,1 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/174 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 10,3 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum fram, 8 tum bak. Däck 225/45 R19 fram, 235/45 R19 bak
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 274, längd 443, bredd 188, höjd 152, spårvidd f/b 161/161. Markfrigång 15,4. Tjänstevikt 1 855, maxlast 370, max släpvagnsvikt 0. Bagagevolym (VDA-liter) 345–1400 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,6 s, toppfart 170 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,59 kWh/mil. CO2 0 g/km. Räckvidd 482 km.
Garantier: Nybil 4 år/10 000 mil, rostskydd 8 år, lack 4 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.
Visa mer

Rivaler:



Volkswagen ID.3 Neo Style
Prisförsprånget för Leapmotor blir tydligt när vi börjar kryssa för extra tillbehör för Folkan som ingår hos B05. Här har vi 190 hästar och en räckvidd på 48 mil. Bättre köregenskaper och assisterande system. Rymligare bagageutrymme med sätesryggarna uppfällda.
Pris: 550 800 kronor.



MG4 EV Urban 54 kWh Premium
Mer mogen än MG4 som modellen nu ersätter – och dessutom billigare. Bättre köregenskaper och lugnare assisterande system än föregångaren. 160 hk och blygsam prestanda, 0-100 km/h på 9,4 sekunder. Max laddeffekt 85 kW, räckvidd 40,5 mil. Detta är toppversionen.
Pris: 349 900 kronor.

3. Skoda Epiq är svår att inte tycka om

Av Peter Esse

14 sep. 2026



FILM: https://youtu.be/VQKppj6gwj0

Skoda Epiq är Skodas nya kompakta elbil, syskon till Volkswagen ID. Polo, ID. Cross och Cupra Raval – men med längst kaross (4,17 m), högst markfrigång och Skodas klassiska "simply clever"-lösningar. Peter Esse provkör toppversionen med 155 kW och 52 kWh batteri i Tyrolen.

Priser för alla varianter går jag igenom i en separat video på Studio Esse – länk i beskrivningen när den är klar.

— Mer innehåll från Peter Esse ————————————

/ @studioesse

/ @essetech

/ @elbilveckan

RECHARGE

4. Nya Pixo är en Twingo med japanskt pass

Av John Sempill

2026-09-23

Utvecklad med Renault ska nya eldrivna Nissan Pixo erövra Europas städer. Leveranserna beräknas starta i början av 2027.



Med 50 kW DC-laddning fylls batteriet från 15–80 procent på cirka 28 minuter

Nissan utökar sitt elbilsutbud med helt nya Nissan Pixo – en renodlad elbil i det kompakta A-segmentet, framtagen särskilt för europeiska storstäder. Modellen har utvecklats i partnerskap med Renault och ska tillverkas vid Renaults fabrik i Novo Mesto i Slovenien. Kort och gott blir det en ”nissanifierad” **Renault Twingo**.

Pixo är anpassad för stadsliv med en längd på minimala 3,8 meter och en vändcirkel på 9,9 meter. Trots det kompakta formatet erbjuder bilen en bagagevolym på 356 liter, eller upp till 1 221 liter med nedfällda baksäten.

Drivlinan levererar en motoreffekt på 60 kW och drivs av ett LFP-batteri på 27,5 kWh – det första i sitt slag för Nissan i Europa.

Räckvidden uppges till upp till 259 km enligt WLTP medan snabbladdning på 50 kW möjliggör laddning från 15–80 procent på cirka 28 minuter. AC-laddning på 11 kW är standard.

Invändigt och tekniskt är nya Pixo utrustad med avancerade förarassistanssystem samt Google built-in med integrerad Gemini för ruttplanering och uppkoppling.



Den nya eldrivna stadsbilen ska börja levereras till europeiska kunder i början av 2027. Priserna presenteras i december.



Mycket påminner om Renault-motsvarigheten.
Notera växelväljarspaken, på höger sida om rattkolumnen.

Kommer den till Sverige?

Pressmeddelandet specificerar att Pixo är utvecklad för den europeiska marknaden övergripande. Exakta landsspecifikationer, priser och lanseringsplaner för enskilda marknader – inklusive en eventuell bekräftelse för den svenska marknaden – kommer att offentliggöras från och med december. Att det finns ett pressmeddelande på svenska får i sammanhanget ses som en första ledtråd.

Leveranserna till europeiska kunder planeras starta i början av 2027.


John Sempill

5. Lyxmärkets första elbil läckte ut – chock för många

Av Maths Nilsson23 september 2026, 05:17

Bilderna läckta. Bentleys första elbil chockar många. Tidigare Volvo-designer bakom.



Det var tänkt att bli en hårt regisserad världspremiär. Men nu har bilderna på Bentleys allra första elbil redan läckt ut på nätet. Den nya SUV-modellen Bentley Torcal bjuder på en kontroversiell design. För den som förväntat sig de klassiska, strama och eleganta linjerna från ikoniska modeller som Continental GT eller Flying Spur blir mötet med Torcal något av en chockerande upplevelse.

Fronten domineras av en vräkig, belyst grill och delade strålkastare – ett formspråk som för tankarna direkt till den våg av nya kinesiska lyx-SUV:ar som sköljer över marknaden. Tidigare Volvo-designern Robin Page är en av hjärnorna bakom formen.

Taklinjen och formerna visar påtagliga likheter med den kommande eldrivna Porsche Cayenne Electric. Att Bentley lånar Porsches dedikerade elbilsplattform ger dock utdelning under motorhuven. Bentley har tidigare bekräftat att Torcal ska bli den mest kraftfulla modellen i märkets historia.

Exakta specifikationer är inte officiella ännu, men eftersom plattformssyskonet Porsche Cayenne Turbo Electric väntas få runt 1 156 hästkrafter lär Bentleyn landa på minst samma nivå. Det kan jämföras med dagens kraftfullaste förbränningsmodell, Continental GT Speed, som levererar 782 hästkrafter.







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

LÄS MER:



Hela listan bil för bil – Sultanen av Brunei äger…



Kostade 1,6 miljoner – nu får du superlyx för en bråkdel



Ultralyxiga Mansory Flying Spur W12 toppar 340 km/h



Kostade 1,6 milj – säljs nu billigare än en beg Volvo



Kostade tre miljoner – nu billigare än en beg Volvo



Lyxmärkets pinsamma reträtt på elbilar

PS Motor

6. Oljeriket lanserar elbilar:"Får Cybertruck att se ut som en Civic"

Av Emil Karlsson

Publicerad 22 sep. 2026

Uppdaterad 22 sep. 2026

2022 grundades det statligt backade bilbolaget Ceer i Saudiarabien, syftet var att diversifiera oljenationens pengaflöden – och till 2034 håller man tummarna för att bilaffären ska generera strax under motsvarande 80 miljarder svenska kronor per år in i statskassan. Men först behöver man några bilar att sälja.



Ceer visar upp två versioner av Exobot, en SUV och en sedan.

Och under gårdagen **visade företaget upp vad man jobbat på de senaste fyra åren**: Två modeller – en sedan och en SUV – med uppsyn som sällan skådats på bilmarknaden.

Gemensamt mellan de båda är den kilformade karossen: Vassa framändar och plötsligt avsnoppade akterut. På den högre SUV:en blir den unika utformningen extra påtaglig.

Modellinjen har man döpt till Exobot och bilarna beskrivs båda som högteknologiska och fullproppade med hyllningar till Saudiarabien och dess regenter.

670 km per laddning

Båda modellerna verkar vara utrustade med samma 112 kWh-batteri, är byggda med 800 V-system och kan ladda upp till 80 procent på 30 minuter. Sedanen – döpt Sedan – får dock en något längre räckvidd, i och med att SUV:en helt enkelt är en större bil. Toppräckvidden anges till 670 km per laddning, då dock enligt den äldre NEDC-standarden som ofta anses vara lite mer generös än exempelvis WLTP.

SUV:en – döpt SUV – har en motsvarande siffra på 560 km. Båda uppges ha motorer som levererar 850 hästkrafter, och sedanmodellen ska kunna riva av 0–100 km/h på 2,6 sekunder.



SUV:en – döpt SUV – har en motsvarande siffra på 560 km. Båda uppges ha motorer som levererar 850 hästkrafter, och sedanmodellen ska kunna riva av 0–100 km/h på 2,6 sekunder.

Måsvingedörrar och världens största vindruta

Som om formen inte vore nog som unikum har båda modellerna också utrustats med måsvingedörrar – i tillverkarens egna ord så påminner de båda siluetterna om en ”falk redo att flyga”.

Också vindrutan ger man extra utrymme, både i marknadsmaterialet och rent fysiskt på bilarna. Med sina 2,4 meter på längden skriver Ceer att det är de största i världen.

Fram och bak har man stora ljusramper, antalet lampor (32) är en blinkning till år 1932 då Saudiländerna enades.

Bilarna ska kunna fås i fem signaturkulörer, även de inspirerade av Saudiarabien men då sett till landskap och kulturarv.

Att sätta fingret på den övergripande looken är utmanande. Sedanen drar tankarna till någon slags futuristisk superbil medan SUV:en känns som en blandning mellan månlandare och tv-spel. En skribent hos **Inside EVs** konstaterar att den får Teslas Cybertruck att se ut som en liten Honda Civic.

Om insida och infotainment

På insidan fortsätter Ceer det futuristiska temat. Kupén domineras av en avlång längsgående skärm som täcker instrumentpanelens hela bredd – vid mittkonsolen finns ytterligare en infotainmentskärm och ett fåtal fysiska reglage.

Kupén är samtidigt ganska avskalad, med stora rena ytor och olika material- och färgkombinationer. Ratten är av yoke-typen, vilket varit en kontrovers i Kina tidigare i år.

Ceer lyfter dessutom fram en AI-baserad assistent som ska kunna hjälpa till med bilens funktioner och anpassa upplevelsen efter föraren.



”Skräddarsydda för Saudiarabien”

Några priser har man inte gått ut med ännu – och det verkar inte heller säkert att bilarna kommer att säljas på andra marknader än den inhemska och de närmast gränsande.

På Ceers hemsida går det nämligen att utläsa att bilarna är ”Skräddarsydda för Saudiarabien och GCC-regionen”.



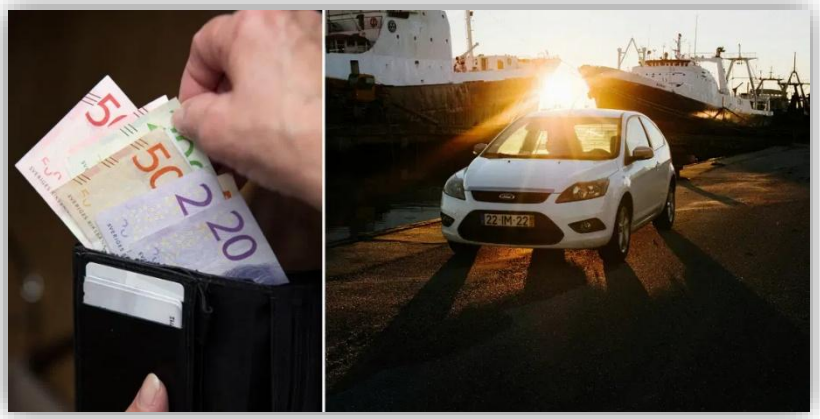
LÄS ÄVEN:



AUDI får inte säljas i Tyskland – märket borttaget från hemsida



Hemligheten bakom en miljon km: ”Aldrig över 3000 varv”



Svensk bilhandlare bröt internationella sanktioner – köpte ryssens bilar



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.

Feber

7. Rykte Superbil med boxer-åtta på väg från Porsche

Av Bobby Green 2026-09-22 kl 15:00

Något som kan fajtas med Ferrari och liknande?



Nu går det rykten som säger att Porsche håller på att utveckla en ny superbil som kommer fungera som flaggskepp. Och då måste man ju hitta på något speciellt såklart. Därför sägs det att bilen får en nyutvecklad boxer-åtta och det låter ju onekligen spännande. Projektet ska gå under kodnamnet S1.

Konceptet **Le Mans Living Legend** visades upp 2016 och den hade faktiskt boxer-åtta under skalet, men stannade alltså bara på konceptstadiet. Kanske är det en vidareutveckling av denna som återigen väckts till liv? **thesupercarblog.com**





Aerfal Automotive ska bygga nytolkning av Porsche 904
Komplett med luftkyld boxer-åtta



Great Wall Motor släpper motorcykel med boxer-åtta
Maffig



Här är den gatlegala versionen av Porsche
Komplett med mugghållare!



HAGERTY

8. Bilar som tiden glömde: Reliant Sabre

Av Richard Dredge

9 oktober 2025

4 min läsning



Det är lätt att tänka på Reliant som producenten av **Robin** och **Scimitar GTE**, och inte mycket mer. Detta lilla brittiska företag hade dock ett mycket mer varierat produktutbud än man kanske tror, och dessutom ett långt liv; De började tillverka trehjulingar 1935 och tjänade mycket bra på att producera dessa fram till början av 2000-talet.

En sak som Reliant är mindre känt för är att utveckla ett par plastkarosserade familjefordon för det israeliska företaget Autocars Ltd, Carmel-sedanen och Sussita-godset. Dessa utvecklades i slutet av 1950-talet, och redan 1960 hade Autocars bestämt sig för att de ville erbjuda en sportbil. Den visste precis vem den skulle arbeta med för att förverkliga idén. Reliant skulle konstruera hela bilen, även om det skulle ligga till grund ett omdesignat Leslie Ballamy-chassi som ursprungligen skapats för EB Debonair. Karossskalet var inte heller nytt; den hade skapats av Ashley Laminates för montering på Ford-baserade specialbilar.

Inom bara nio månader hade Reliant modifierat chassit, karossen och drivverket, så att istället för den tidigare 1172cc sidoventilsmotorn fanns en 72 hk 1703cc motor hämtad från Ford Consul, med kraften överförd till bakhjulen via en ZF fyrväxlad växellåda. Vid det här laget hade den nya bilen också ett namn: Sabra. Det fanns oberoende framhjulsfjädring med spiralfjädrar och teleskopdämpare, medan bak fanns en stel axel placerad via en Watts-länk, med fjädring återigen med spiralfjädrar och teleskopdämpare. Styrningen skedde med kuggstycke, medan skivbromsar fram var standard.

Autocars plan var att montera Sabras i sin fabrik i Haifa och sälja dem i USA, som var världens största marknad för sportbilar med stor marginal. Kampanjen inleddes med en avtäckning på New York World Trade Fair 1961, och en distributör vid namn Sabra Motors Inc startades i Beverley Hills (Kalifornien) för att importera tvåsitsigaren.



För att få igång allt tillverkade Reliant de första 100 bilarna och skickade dem till USA. Efter denna punkt var planen att tillverka kit med delar som Autocars skulle sätta ihop och sedan exportera till Amerika. Men som ett joint venture behövde Reliant inte låta Autocars ha all action, så de konverterade ett par Sabras till högerstyrning och med en klok omdöpning till Sabre fick Storbritannien en ny sportbil med plastkaross. I oktober 1961 presenterades Reliant Sabre 4 på Earls Court bilmässa, där den fick en mycket blandad reaktion tack vare sin nästunga design, med överdimensionerade 'boomerang'-kromöverstyrningar, vilket Autocars-chefen Yitzhak Shubinsky hade krävt.

Den enda motorn som erbjöds var Ford 1703cc, men med viss justering från Alexander Engineering fanns det steg 1 och steg 2 tillgängliga i versionerna. Det förstnämnda innebar att en kraftigare Zenith-förgasare monterades och kompressionsgraden höjdes, medan det senare innebar att man införde dubbla SU-förgasare, och i denna form kunde Sabre bryta igenom den magiska 100 mph-barriären. Problemet var Reliants höga pris: med 1128 pund var Sabre betydligt dyrare än MGA 1600 för 940 pund, medan en Triumph TR3 bara kostade 991 pund.

Åtminstone var Reliant välutrustad; den kom som standard med värmeelement, läderinredning, full instrumentering och en Carlotti-ratt med träkant. Tillval inkluderade ett hardtop för £62, en stage 2-motor och trådhjul prissattes vardera till £52 10s, medan det fanns 'Aero-stil' bucket-säten för £14 11s.

När **Coach** Testade Sabre våren 1961 och ansåg att Reliants första sportbil var tekniskt intressant, lätt, ekonomisk, snabb, välutrustad och välbyggd, men kostsam. Avgörande var att denna hade en stage 1-motor så den var lite piggare än standard; Magasinet nådde 0-60 mph på 16,6 sekunder och en topphastighet på 90,1 mph.

Försäljningen fick en trög start, så Reliant bestämde sig för att ta Sabre i rally för att bevisa dess styrka och hållbarhet. Trots betydande konkurrensframgångar fortsatte potentiella köpare att motstå Sabres charm, så något behövde göras lite snabbare. Svaret blev att introducera Sabre Six på bilmässan i Earls Court 1962, med en Ford Zephyr-baserad 2553cc rak sexmotor och en Ford fyrväxlad växellåda. Viktigast av allt var att nosen designades om och priset sänktes; Sabre Six cabriolet var listad för £1015, plus ytterligare 60 pund i hardtop GT-version, och ytterligare £60 om du ville ha överväxel. Fyrcylindriga bilens pris hade sänkts till £966.



Med 109 hästkrafter på plats var Sabre Six långsammare än en Austin Healey 3000 MkII och en Daimler SP250, men snabbare än en Triumph TR4. Sabre kan nå 106 mph i full fart och kan även köra 0–60 mph på 12,2 sekunder. Med mer prestanda för mindre pengar och en mycket prydligare nos som hade förkortats med sju tum, kunde Reliant inte misslyckas med sin revitaliserade Sabre, som från juni 1962 fanns i GT (coupé) tillsammans med roadstern.

Sabre Six hade verkligen mycket att erbjuda om man skulle tro Autocar. De ansåg att den uppdaterade sportbilen var livlig, hållbar, sparsam, utmärkt att köra, lyxig och (äntligen) något av en snygging. Men trots denna högtstående tidnings stöd fortsatte Sabre-försäljningen i liten skala, och 1964 lades den ner efter att endast 55 Sabre Fours och 77 Sabre Sixes hade tillverkats. Av dessa 77 sexor var bara två cabrioleter och resten var GT.

Under tiden gick Autocars Ltd i konkurs 1971 efter att endast 153 Sabras tillverkats, även om ytterligare 50 byggsatser upptäcktes nästan ett decennium senare. Men åtminstone blev det ett lyckligt slut för Reliant, som utvecklade Ogle SX250-projektet till Scimitar GTE, vilket höll företaget sysselsatt från 1968 ända fram till 1990.



HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

9. 1965 års Facel-Vega Facel II Coupe



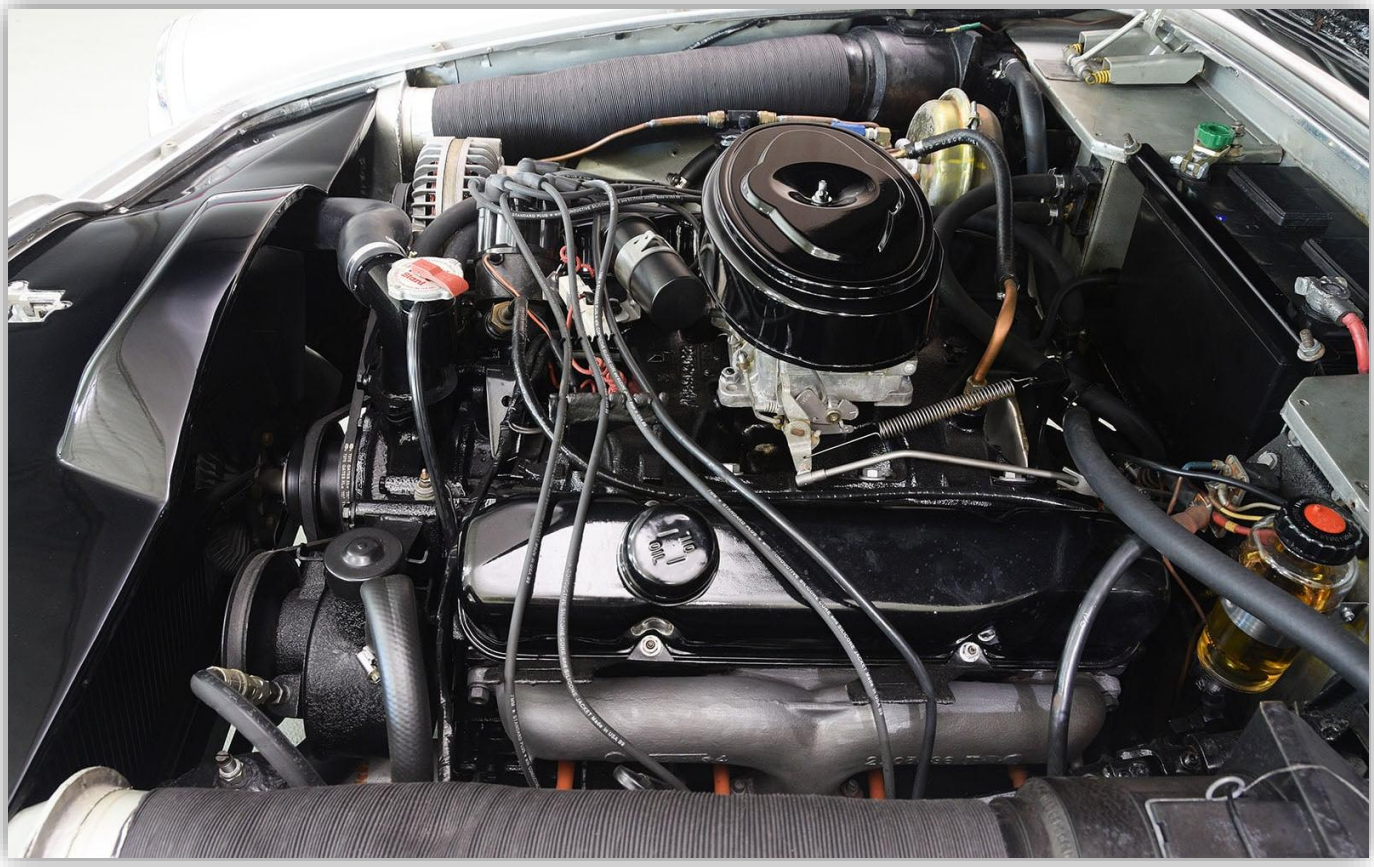
I bilens världshistoria har bilar från Frankrike en särskild plats för sin rikliga stil och mekaniska sofistikering. Under 1930- och 1940-talen producerade franska biltillverkare och *biltillverkare* några av de mest praktfulla och färgstarka bilarna genom tiderna. På 1950-talet handlade allt om Citroën och deras magnifikt sofistikerade, rymdålders-DS. Samtidigt byggde en liten fransk biltillverkare sina egna lyxbilar av hög kvalitet med en unik stil och ett bultande hjärta av amerikansk V8-kraft.

Forges et Ateliers de Construction d'Eure et de Loire, känt helt enkelt under sin sammandragning "Facel", bildades ursprungligen 1938 av Jean Daninos som leverantör av verktygsmaskiner till flygindustrin. Under andra världskriget diversifierade de till gasgeneratorer eftersom militär utrustning inte kunde byggas under den tyska ockupationen. Efter kriget återvände de till flygindustrin men lade också till köksutrustning i rostfritt stål och snart karosser, främst för Panhard, Simca och Ford France. På kort tid hade Facel samlat på sig en mycket mångsidig portfölj!

Daninos var en riktig bensinentusiast och hade en stark önskan att bygga en tydligt fransk lyxbil av egen design. Hans första bil, känd helt enkelt som Vega, tog sitt namn från den klaraste stjärnan i Lyra-konstellationen och hade en ytterst elegant coupékaross på ett tubformat stålchassi. Med tanke på att Delage, Delahaye och Talbo-Lago var borta, fanns det ett tomrum i toppen av den franska lyxbilsmarknaden. Vega sålde tillräckligt många exemplar för att uppdateras och förbättras genom ytterligare tre generationer. Den ultimata evolutionen, Facel II, använde Chrysler levererade 383 (6,3L) motorer med antingen en Torqueflite automatlåda eller den mycket sällsynta tillvalsmodellen Pont-a-Mousson fyrväxlad manuell. Dessa var mycket kapabla Gran Routiers, som kunde nå över 200 km/h i automatutrustade exemplar.



Faktum är att **Facel Vega-företaget** annonserade Facel II som "*Le Coupé 4-places le plus rapide du Monde*" ('Världens snabbaste fyrsitsiga coupé'). Totalt byggdes endast 182 exemplar innan Daninos bytte strategi för att bygga mindre sportbilar, ett beslut som ledde till deras konkurs 1965.





Enligt fabriksproduktionsregister som Amicale Facel förde levererades denna fantastiska 1965 Facel II ny till Facel-agenten i Düsseldorf, Tyskland. De första åren av dess liv är saknade, men den har en känd historia sedan 1973 när den köptes av JD Snapper från Las Vegas, Nevada. 1978 köptes bilen av Gary Overby i Washington som utförde restaureringen och 1996 köptes den av Geoff Eaton som ägde bilen tills den köptes av oss. Vid noggrann granskning har Facels restaurering hållit mycket väl och ser fortfarande mycket vackert ut, med minimal noggrann användning sedan den slutfördes. Lacken behåller en fin glans och panelpassningen samt gliporna är täta och konsekventa, vilket speglar den överlägsna standard som dessa bilar ursprungligen byggdes till. Precis som den rullade ut från Paris-verkstaden 1965, är vår bil färdig i sitt ursprungliga och slående färgschema med silvergrått över Rouge-läder.

En Facel-signatur, den runda instrumentbrädan var faktiskt metall men noggrant målad för att se ut som trä, med flygplansinspirerade strömbrytare, vilket är en av de häftigaste kabinerna någonsin. Den behåller sina ursprungliga nummer som matchar TY8 Chrysler Typhoon 383 kubiktums kilmotor med fyrportsförgasare och TorqueFlite automatlåda, och har alla tillval och servoassistanser inklusive luftkonditionering, servostyrning, servobromsar, dimljus och korrekta Borrani-fälgar. Motorutrymmet är fint detaljerat och alla detaljer inuti bilen och under huven är korrekta. Den är helt sorterad och redo för turné och evenemang, men har förberett den till en nivå som gör den lämplig för enstaka föreställningar också. Höjdpunkten av de franska grandes routieres, kapabel till stabil 100+ mph turcykling i nästan total tystnad, lyx och säkerhet, är denna Facel II kulmen på ett halvt sekel av stora franska bilar från Delahaye, Delage, Talbot-Lago, Bugatti, Hispano-Suiza och Facel.

För mer information om hur du hittar en 1965 Facel Vega II Coupe eller om vårt **bilkommissionsprogram**, kontakta våra bilspecialister idag! Vi är här för att hjälpa dig.

Tråkigt att den här bilen har sålts. Letar du efter att köpa eller sälja en bil som denna? Kontakta en representant

För omedelbar hjälp, vänligen ring oss på +1-314-524-6000 eller fyll i följande formulär så kontaktar en medlem av vårt team dig.

Klassiker

10. Grattis Chevrolet Biscayne!

Publicerad 5 oktober 2009 (uppdaterad 18 november 2013) Text Carl Legelius

Denna dag firar Bror namnsdag. Men även Biscayne är värd en hyllning. Grattis Chevrolet Biscayne!



1959 Chevrolet Biscayne 4-Door Sedan

Key Biscayne är en ö nära Miami, Florida. Biscayne var en billighetsversion av Chevrolets Impala och en mer jordnära bil med så kallad stolpe mellan fram- och bakdörrar. Eller med endast två dörrar och ändå stolpe. Biscayne var alltså en stor bil för den lika stora familjen men utan hardtop, tramsigt extrakrom eller finesser.



1962 års Chevrolet Biscayne hade samma grundkaross som dyrare Impala men var mer nertonad utan extra krom eller grälla färger. Navkapslarna var små och täckte endast hjulcentrum.



Biscayne följde modellbytena lika väl som de dyrare modellerna.
Här en Biscayne av1964 års modell.

Tillverkad mellan 1958 och 1972 hade Biscayne till en början nästan uteslutande den raka sexan på 145 hk. Med tiden valde köparna den lilla 283-kubiktums V8:an för framdrivning, bensinen var ju ändå så billig. Först 1970 blev servostyrning och skivbromsar fram standard på de tunga bilarna.

De som gillade att tävla med sin bil beställde sin Biscayne med 427-kubiktums V8 på 425 hk och fyrväxlad låda med golvspak. Ett mindre antal tillverkades och är verkligt eftersökta idag.



Biscayne 1965: Även en stationsvagn fanns i Biscayne-utförande med obligatoriskt små navkapslar och endast två baklysen per sida mot Impalas mer slösande tre baklysen.



Också Biscayne 1969 hade stora dimensioner. Man behövde således inte skämmas att ta bilen för ett besök hos släktingen med det där stora huset.



FILM: https://youtu.be/LbpSbgvjUAA



1972 Biscayne

ViBilägare

11. Framtida klassiker: Rover Streetwise

Publicerad 2026-09-13 06:30 Text Carl Legelius

Nödlösning eller genidrag? Rover Streetwise togs knappast emot med öppna armar 2003 men i efterhand kan vi se att den lilla fuskterrängbilen slog an en sträng hos bilpubliken.



Den sorgliga resten av brittisk bilindustri kämpade som vanligt för sin överlevnad. Efter att BMW år 2000 släppt företaget hade ett konsortium bestående av fyra brittiska affärsmän tagit över. Nu skulle MG Rover visa att man kunde själva, att den tyska inblandningen var en pinsam parentes som snart skulle glömmas bort.

Visserligen hade man förlorat Land-Rover och Mini men produktprogrammet var ändå – tack vare BMW – fortfarande tämligen fräscht. Eller ja, egentligen var det bara Rover 75 som kunde kallas en modern konstruktion. De mindre modellerna Rover 25 och 45 hade sina rötter i det tidigare samarbetet med Honda – men de hade i alla fall sminkats upp ordentligt under BMW-åren.

Första draget var att skapa sportigare MG-varianter av personbilarna och med designkonsulten Peter Stevens (McLaren mm) som ledare fick man snabbt till ännu ett modellprogram. Ganska läckert dessutom.

Fler modeller behövdes dock men några utvecklingspengar fanns inte. Tur då att nöden är uppfinningens moder och i juli 2003 lanserades Rover Streetwise, ”the Urban On Roader”. Det var i grunden en Rover 25 med något höjd markfrigång, biffiga rails på taket och större stötfångare som såg ut att tåla tuffa tag.



En greppvänlig läderratt, glada färger och skålade stolar gav de rätta vibbarna.

Trenden med påplastade och lätt höjda familjebilar hade tagit fart några år tidigare med Volvo V70 XC och Audi Allroad men de var dyra och stora i stan. Här kom en utmanare som kostade mindre än hälften, var betydligt enklare att parkera och som passade nästan lika bra till de dyra gummistövlarna i bagageutrymmet.

Den avgörande skillnaden var att XC och Allroad var fyrhjulsdrivna, Streetwise var enbart framhjulsdriven och detta fick den utstå hån för. Vad få förstod var att MG Rover identifierat ett segment där kunderna struntade i framkomligheten på nyplöjda fält, det var bara känslan av att bilen skulle klara det som man ville åt. I dag är alla småsuvar framhjulsdrivna.

Rover Streetwise lanserades med i princip samma motorutbud som 25-serien, till Sverige kom en handfull med 1,4-litersmotorn på 103 hk. Den utgjorde första pris i TV4-showen ”Sveriges värsta bilförare” men den började inte sändas förrän den 29 april 2005. Då var MG Rover-konkursen redan ett faktum så eventuella pr-vinster kunde inte skördas.

Rover Streetwise 2003–2005

- **Målbild:** Originalbil där ingen provat de obefintliga terrängegenskaperna.
- **Funkar också:** Bruksbil med dokumenterade kamremsbyten.
- **Missa inte:** Tillverkades även som MG 3 SW i Kina efter konkursen



AUTOCAR

12. Superbilen som världen glömde bort: Cizeta V16 (1989)



Om superbilar handlar om ytterligheter, måste detta vara det ultimata, tack vare en galen 6,0-liters 16-cylindrig motor! Inte undra på att Cizeta var så bred; den hade åtta cylindrar över hela omkretsen. Med 560 hk vid svindlande 8 000 varv/minut var ljudet imponerande vid full chatt, tack vare 64 ventiler som gjorde sitt jobb. Det påstods att V16T kunde köra i 320 km/h, men ingen testade någonsin bilen officiellt, så vem vet?

Trots att prototypen dök upp 1989 dröjde det till 1992 innan de första bilarna var klara; den sista tillverkades 2003.




Roger Warolin