# 23 okt MOTOR-NYTT 2026




Citroën C6 (2005)

**1. Test Audi A5 Avant e-hybrid quattro**

**2. Hyundai Bayon kommer som hybrid**

**3. Dodges Hellcat Hemi V8 gör comeback**

**4. Opel Astra blir billigare**

**5. BMW iX3 vinner 592 biltester**

**6. Citroën C6**

**7. Nash 998**

**8. Grattis Pontiac Star Chief**

**9. Döda amerikanska bilföretag**

**10. Superbilen som världen glömde bort**

**11. Fredagsfilmen**

M3 SVERIGES PRYLSAJT

# 1. Test: Audi har hittat formen igen med A5 Avant e-hybrid quattro

**Av Andreas Bergsman testredaktör M3, 13 okt. 2026**

**Audi A5 Avant e-hybrid quattro har 367 hästkrafter, fyrhjulsdrift och klarar nästan nio mil på el. Men det är framför allt bakom ratten som den imponerar.**




## Sammanfattning

M3 REKOMMENDERAR

### Expertbetyg

★★★★½

### Fördelar

- Stark och följsam drivlina
- Tyst och mycket bekväm
- Utmärkta förarhjälpmedel
- Snygg och genomtänkt förarmiljö
- Elektrisk räckvidd

### Nackdelar

- Litet bagageutrymme för att vara kombi
- Saknar vettig förvaring för laddkablarna
- Ingen möjlighet till dc-snabbladdning

### Omdöme

Audi A5 Avant e-hybrid quattro är en riktigt lyckad kombination av sportig familjekombi och bekväm långfärdsbil. Den är snabb, tyst och trevlig att köra, samtidigt som både förarmiljön och förarhjälpmedlen imponerar. Bagageutrymmet är i minsta laget och laddkablarna borde ha en bättre förvaringsplats, men det är svårt att inte gilla helheten.



*Klassiska Audi-linjer i modern tappning.*
*S line-utförandet med stora fälgar och röda bromsok gör sitt för det sportiga utseendet.*

Det är något speciellt med de tyska premiummärkena. För mig har Mercedes alltid varit lite mer av en direktörssläde, medan BMW står för attityd och sportighet och Audi är bilen för den aktiva livsstilen. Släng upp laggen på taket och åk till fjällen, liksom. Högst subjektivt förstås, men det är den känslan jag alltid haft.

Av någon outgrundlig anledning var det länge sedan vi testade en Audi på M3. Och det är lite synd, för för drygt tio år sedan var Audi förbannat heta på teknikfronten. Virtual Cockpit debuterade i tredje generationens Audi TT 2014 och Matrix-led-strålkastarna hade året innan gjort entré i A8. Lägg därtill det sedan länge etablerade fyrhjulsdriftssystemet quattro, som knappast behöver någon närmare presentation. Audi kändes under den här perioden som tillverkaren de andra jagade.

Sedan tycker jag att det hände något. Audi tappade lite fart, medan BMW och Mercedes sprang förbi på flera områden. E-tron var en stor satsning när Audi började elektrifiera på allvar, men jag blev aldrig riktigt övertygad. På senare tid har det däremot börjat hända grejer igen. Och nya A5 är ett bra exempel.

**Snygg, men utan att skrika efter uppmärksamhet**

Det här är en riktigt snygg sportkombi. Fortfarande omisskännligt Audi och lite anonym jämfört med vissa konkurrenter, men den som vet, den vet. Fronten domineras av de karakteristiska strålkastarna och baktill löper en sammanhängande led-ljusslinga över hela bakpartiet. När mörkret faller bjuds det dessutom på snygga ljusanimationer både när bilen låses upp och startas.

Audi har även tänkt till kring de små detaljerna. Bakluckan kan öppnas med en fotrörelse och bilen projicerar på marken var foten ska placeras. Även när dörrarna öppnas projiceras grafik på marken. Småsaker, absolut, men sådant bidrar till premiumkänslan.



*361 liter är snålt för en kombi i den här storleken.*
*Dessutom saknas ett separat utrymme för laddkablarna.*

Bagageutrymmet rymmer 361 liter, vilket inte är särskilt imponerande för en kombi i den här storleken. Dessutom saknas ett vettigt utrymme under lastgolvet för laddkablarna. Ett elastiskt nät hjälper till att hålla dem på plats, men kablarna får fortfarande ligga i själva bagageutrymmet och stjäla plats.



*Här sitter två vuxna riktigt bekvämt med gott om plats för både ben och huvud.*
*Stolsvärme och två usb-c-uttag är trevliga detaljer.*



*Audi har verkligen fått till förarmiljön i nya A5.*
*Tre skärmar, snygga material och en sportig ratt bidrar till ett riktigt lyckat helhetsintryck.*

Baksätet är desto bättre. Här sitter två vuxna riktigt bekvämt med bra lårstöd, gott om benutrymme och bra plats för huvudet. Testbilen har dessutom stolsvärme bak och två usb-c-uttag för laddning.

**Tre skärmar och betydligt bättre menyer**

Fram sitter jag riktigt bra i S line-versionens sportstolar. De ser bra ut, är bekväma även efter längre stunder bakom ratten och kramar åt kroppen på precis rätt ställen.

Instrumentpanelen domineras av tre skärmar. Framför föraren sitter Audis 11,9 tum stora digitala cockpit, som går att konfigurera efter vilken information du vill prioritera. I mitten finns den 14,5 tum stora infotainmentskärmen och framför passageraren finns ytterligare en display på 10,9 tum för bland annat navigation, media och appar.

Audi har dessutom lyckats göra menysystemet betydligt enklare och mer intuitivt än jag minns det från tidigare modeller. Det är lätt att hitta, lätt att förstå och grafiskt riktigt snyggt. Systemet lirar förstås även med trådlöst Apple Carplay och Android Auto.




*Även passageraren får en egen skärm på 10,9 tum. Här går det bland annat att sköta navigation och media utan att behöva använda förarens mittskärm.*




*Den programmerbara favoritknappen, markerad med en stjärna, är en av mina favoriter. Ett tryck räcker för att tysta hastighetsvarningarna.*

Ljudanläggningen i testbilen låter riktigt bra, med rejält tryck i basen, fint mellanregister och en klar och tydlig ljudbild även när volymen skruvas upp. Förarmiljön är överlag en av bilens starkaste sidor, med gott om teknik utan att det känns onödigt komplicerat.

Även förarhjälpmedlen imponerar. Audis adaptiva körassistent håller ett lagom avstånd till framförvarande trafik, anpassar hastigheten efter vägavsnitt och hastighetsbegränsningar och ser till att bilen ligger fint centrerad i körfältet. Inget vinglande mellan linjerna, som annars kan förekomma i liknande system. Det fungerar helt enkelt riktigt bra och gör framför allt längre motorvägsetapper betydligt mer avslappnade.




*Här väljer du vad favoritknappen på ratten ska göra. Att stänga av ljudet för hastighetsvarningarna är ett av alternativen.*



*A5 Avant har en snygg och ganska diskret profil.*
*Den sammanhängande led-ljusslingan ger bakpartiet lite extra karaktär.*

Varningen för döda vinkeln är också föredömligt effektiv och uppmärksammar tydligt när det finns trafik snett bakom bilen. En annan detalj jag verkligen gillar är hur enkelt det är att få tyst på de obligatoriska hastighetsvarningarna. En favoritknapp på ratten kan programmeras för olika funktioner. Kopplar du den till varningsljudet räcker det med ett enda knapptryck för att slippa otyget. Precis så ska det fungera.

Nästan nio mil på el och gott om pulver

A5 e-hybrid kombinerar en tvåliters bensinmotor med elmotor och fyrhjulsdrift. I den starkare versionen jag kör är systemeffekten 270 kW, motsvarande 367 hästkrafter, och vridmomentet 500 Nm. 0–100 km/h går på 5,1 sekunder.

Och ja, det finns bra med pulver. Det här är en sportig familjekombi som verkligen inbjuder till aktiv körning. När både bensin- och elmotorn hugger i finns det brutal kraft att plocka fram, samtidigt som fyrhjulsdriften ser till att kraften kommer ner i asfalten. Bilen känns stabil och trygg även när tempot skruvas upp.

Det fina är att A5 samtidigt är en riktigt bekväm långfärdsbil. Ljudisoleringen är mycket bra och kupén är behagligt tyst även i högre hastigheter. Övergången mellan eldrift och bensindrift sker dessutom i stort sett sömlöst. Det är sällan någon större dramatik när bensinmotorn vaknar till liv, och ofta får du snarare titta på instrumenteringen för att se vilken drivkälla som arbetar.

Via Audi drive select går det att anpassa bilens karaktär efter humör och körsituation. Det märks att den här bilen har två sidor. Ena stunden en tyst och bekväm familjekombi, nästa stund en riktigt pigg sportkombi som gärna bjuder upp till lite mer inspirerad körning.

Batteriet är på 25,9 kWh brutto och 20,7 kWh netto. Under min testvecka kom jag knappt nio mil på enbart el, vilket är riktigt användbart för en laddhybrid. För många pendlare innebär det att bensinmotorn kan få vila under merparten av vardagskörningen, förutsatt att du kan ladda hemma eller på jobbet.

Det är också så jag tycker att den här drivlinan ska betraktas. På kortare sträckor kör du elektriskt och på långresan finns bensinmotorn där när batteriet är tömt. Det här är ingen elbil där du svänger in vid en snabbladdare och fyller på längs vägen. Laddningen sker med upp till 11 kW AC och ett helt tomt batteri tar omkring två och en halv timme att ladda fullt.

Med urladdat batteri hamnade bensinförbrukningen under testveckan på omkring 0,7 liter per mil. Det är en fullt rimlig siffra för en så pass stor och stark fyrhjulsdriven bil, särskilt eftersom körningen inte direkt präglades av något försök att slå sparsamhetsrekord.

**Audi känns på gång igen**

Det är kanske det starkaste intrycket efter en vecka med A5 Avant e-hybrid quattro. Audi känns spännande igen. Tekniken är tillbaka i centrum, designen är snygg utan att skrika efter uppmärksamhet och bakom ratten finns den där kombinationen av kvalitet, trygghet och körglädje som jag förknippar med Audi när de är som bäst.

Visst finns det saker att anmärka på. Bagageutrymmet kunde ha varit större och ett separat fack för laddkablarna borde vara självklart. Och även om jag gillar den diskreta designen är det kanske inte en bil som får särskilt många att vrida på huvudet när den passerar.

Men veckan har framför allt varit fylld av lustfylld körning. A5 Avant e-hybrid quattro är snabb, bekväm, tekniskt kompetent och riktigt jäkla snygg, om än lite anonym. Fast det är nästan en del av grejen med Audi. Den som vet, den vet.

M3 REKOMMENDERAR

## Specifikationer:

**Tillverkare:** Audi
**Testad:** A5 Avant e-hybrid quattro S line
**Biltyp:** Laddhybrid, kombi
**Motor:** 2,0-liters turbobensinmotor och elmotor
**Effekt:** 270 kW / 367 hk
**Vridmoment:** 500 Nm
**Drivning:** Fyrhjulsdrift, quattro
**Växellåda:** Sjuväxlad S tronic-automat
**Batteri:** 25,9 kWh brutto, 20,7 kWh netto
**Räckvidd:** 109 km på el enligt WLTP
**Förbrukning under test:** Cirka 0,7 l/mil med urladdat batteri
**Laddning:** Upp till 11 kW AC
**Laddtid 0–100 procent:** Cirka 2,5 timmar
**0–100 km/h:** 5,1 sekunder
**Toppfart:** 250 km/h
**Bagageutrymme:** 361–1 306 liter
**Pris från:** 579 000 kr (grundversion)
**Betyg:** 4,5 av 5

1 2 3 4 5



Andreas Bergsman

ViBilägare

## 2. Hyundai Bayon görs om – kommer som hybrid

**Publicerad 2026-10-13 12:45  Text Erik Söderholm**

**Hyundai siktar rakt på Toyota när kompaktsuven Bayon kommer med hybriddrivlina. Dessutom får den flera ovanliga komfortfinesser.**




**Hyundai visar upp** en ny generation av den kompakta suv-modellen Bayon. Den ska konkurrera med bland andra Toyota Yaris Cross och Renault Captur.

Designen blir helt ny med kantiga linjer och sportpaketet N Line som tillval. Men det finns också flera komfortnyheter som är ovanliga i klassen, bland annat ventilerade framstolar och uppvärmt baksäte.

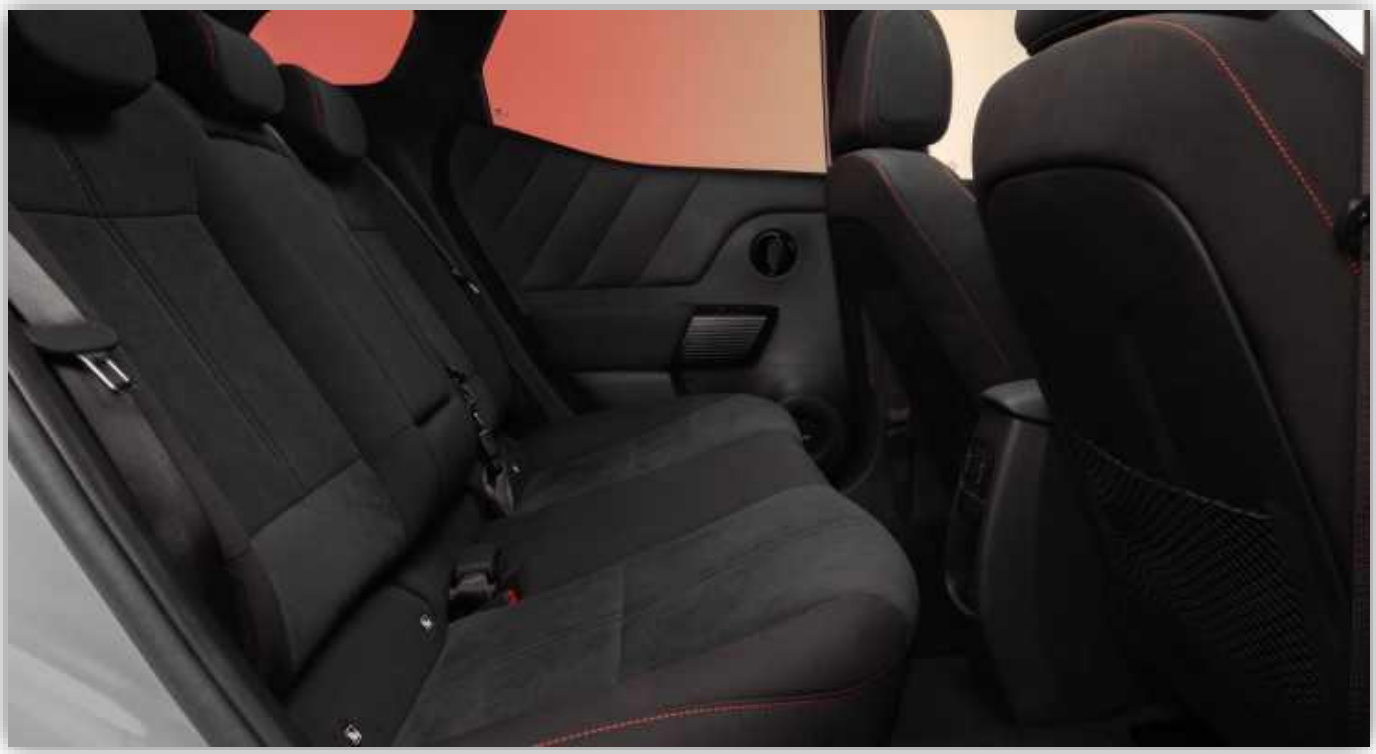
Även utrymmena ska ha blivit bättre, främst genom att både karossen och axelavståndet förlängts jämfört med förra generationen.

**Precis som tidigare** finns Hyundai Bayon med en 1,0-liters bensinmotor, men senare kommer modellen även som hybrid med en 1,6-litersmotor med 138 hästkrafter med ungefär samma beräknade förbrukning som Toyota Yaris Cross.

Hybridversionen får också en finess där föraren kan välja vilken regenereringsnivå bilen ska ha. På så sätt går det att ställa in olika nivå på ”motorbromsen” i exempelvis nedförsbackar eller stadstrafik.

Priserna är inte klara.






BAYON
OF HY 1071

## 3. Dodges vändning – Hellcat Hemi V8 gör comeback

**Av Maths Nilsson**

**13 oktober 2026, 13:24**

**Dodge övergav sin legendariska V8-motor för elbil och sexcylindriga motorer. Men nu avslöjar ett internt dokument att biljätten planerar en spektakulär comeback för den fruktade Hellcat-motorn.**




Det blev ett ramaskri bland amerikanska bilentusiaster när Dodge lade ner de klassiska V8-versionerna av Charger och Challenger. I stället satsade tillverkaren på en helt ny Charger med eldrift och en treliters rak sexa med dubbla turboaggregat. Men nu ser Dodge ut att vara på väg att ändra sig.

Enligt **MoparInsiders**, som tagit del av uppgifter ur ett internt dokument från Stellantis, planeras en ny Dodge Charger med den legendariska 6,2-liters Hemi V8-motorn. Det handlar om den kompressormatade Hellcat-motorn som tidigare gjorde Dodge till en av världens mest uppmärksammade tillverkare av muskelbilar.

Den nya versionen ska lanseras som årsmodell 2028. Dokumentet pekar ut både den tvådörrars Charger och den fyrdörrars sedanmodellen. Motorn ska kombineras med en åttastegad automatlåda från ZF och bakhjulsdrift.



*Detta är den elektriska versionen av Dodge Charger*

Det sista är en viktig detalj. Nya Dodge Charger med sexcylindrig bensinmotor har fyrhjulsdrift som standard, men den nya Hellcat-versionen ska återgå till klassisk bakhjulsdrift. Enligt MoparInsiders uppgifter är utrymmet under motorhuven för begränsat för att kombinera den stora V8-motorn med fyrhjulsdrift.

Ännu är det inte klart hur mycket effekt den nya Hellcat-motorn får. Den tidigare generationen blev världsberömd för sina extrema prestanda, och Dodge har använt versioner av motorn med över 700 hästkrafter. I nya Ram 1500 SRT TRX finns en vidareutvecklad Hellcat-motor med 777 amerikanska hästkrafter.

Enligt uppgifter som även **nederländska AutoWeek** rapporterar om planerar Stellantis en produktion på omkring 12 000 exemplar om året. Tillverkningen kan inledas i slutet av 2027. Bakom den oväntade återkomsten finns också ett tydligt försäljningsproblem. Dodge har haft svårt att locka köpare till den eldrivna Charger Daytona. Under årets första nio månader såldes bara 767 exemplar i USA, en nedgång med 89 procent jämfört med samma period förra året.

Samtidigt har de nya bensindrivna versionerna börjat sälja betydligt bättre. Det visar hur svårt Dodge haft att övertyga sina traditionella kunder om att byta den klassiska amerikanska V8-motorn mot eldrift. Men någon officiell bekräftelse på Hellcats återkomst finns ännu inte. Stellantis har inte presenterat den nya modellen och interna produktplaner kan fortfarande ändras. Enligt dokumentet finns dock både V8-motorn och den eldrivna Charger Daytona med i planerna för 2028.

Det innebär att Dodge kan komma att sälja både elbilar och några av världens mest extrema bensindrivna muskelbilar sida vid sida.

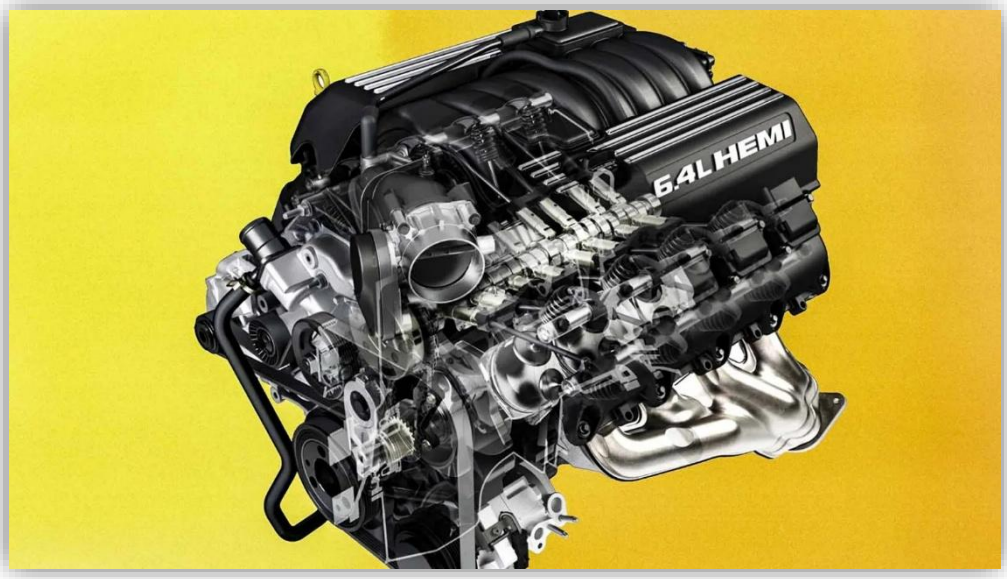
**LÄS MER:**




## Restomod-monstret har kolfiberkaross och 1014 hästkrafter




## Sista muskelbilen: Dodge SRT Demon kör ifrån Tesla Plaid




## Magiska Hemi-V8:an gör comeback



## Tar tillbaka 7-liters Hemi-V8 med 1000 hk




## Tredubblar Hemi V8:or – elbilar läggs ner



## Skrotar elektrisk muskelbil – efter 1 år



ViBilägare

## 4. Opel Astra blir billigare – men kommer inte till Sverige

**Publicerad 2026-10-14 13:01  Text Erik Söderholm**

**Opel lanserar den ovanligt välutrustade snikmodellen Astra Start. Men på två punkter får köparna hålla tillgodo med enklare utrustning.**




**Opel vill lyfta** försäljningen och lanserar därför en instegsversion av Astra. Den blir ungefär 18 000 kronor billigare än den lite lyxigare versionen.

Tiderna när en snikmodell saknade luftkonditionering och elhissar är dock förbi. Opel Astra Start, som modellen heter, har både klimatanläggning, ergonomiska stolar, pekskärm, nyckellös start och en hybriddrivlina med automatlåda.

Däremot får köparna hålla tillgodo med stålfälgar med fälgsidor i stället för aluminiumfälgar, och fyra högtalare i ljudsystemet i stället för sex.

Billiga instegsmodeller är sällan populära på den svenska marknaden och Astra Start ska inte säljas i Sverige, enligt Opels importör Wismo Automotive.


Erik Söderholm

PS Motor

## 5. BMW iX3 vinner 592 biltester – kostar 2 966 kronor i månaden

**Av Emil Karlsson  Publicerad 14 okt. 2026  Uppdaterad 14 okt. 2026**

**Toppbetyg, flertalet fina utmärkelser i bagaget och ett otroligt rimligt månadspris som tjänstebil. Här kikar vi på varför BMW iX3 rankas bäst av europeiska testare, och vilka alternativ som flåsar den populära modellen i nacken.**




*Årets bil, Årets elbil och klar vinnare i en rejäl genomlysning av europeiska räkningar: BMW iX3.*

När 592 olika biltester från åtta europeiska länder vägs samman står en segrare på toppen: BMW iX3 får högst snittbetyg – kanske föga förvånande efter att modellen knipit titeln som **både Årets bil OCH Årets elbil 2026**.

Sveriges vanligaste företagsbil däremot, **Volvo XC60**, hamnar på en sorgsen plats 32 av 37.

Testerna kommer från 21 olika biltidningar, bland dem **ADAC** och **Auto Bild** i Tyskland, **Top Gear** i Storbritannien och norska **Motor**. Respektive betyg är omräknat till en skala från 0 till 100, som justerats efter hur generösa respektive redaktion brukar var när de sätter sina betyg.

Toppen domineras tydligt av eldrivna bilar, plats 1–9 tilldelas elbilar. Populariteten syns också tydligt på företagssidan där **allt fler förmånsbilister väljer eldrift**.

”De allra flesta vill slippa att investera i en ny bil och komma undan osäkerheten med andrahandsvärdet”, sa tjänstebilsexperten **Ronny Svensson** på Ynnor när **Privata Affärer granskade** tio tjänstebilar på söndagen.




*Škoda Superb, här i laddhybridversion, kniper andraplatsen, en tiondels poäng efter iX3.*

**Årets bil förtjänar sin titel: ”Förbaskat bra”**

I den stora genomgången får BMW iX3 ett sammantaget betyg på hela 86,1 – detta efter att modellen har synats av 15 redaktioner i sex olika länder.

Hos **tyska Auto Zeitung** har bilen vunnit tre jämförelsetester sedan maj. ”BMW iX3 vinner välförtjänt tack vare den bästa helhetsbalansen av kvalitet, manövrering, komfort, köregenskaper, effektivitet och räckvidd”, skriver testaren **Michael Godde** i det senaste, från den 7 oktober.

**Gerald Czajka** på **Auto Bild kallar iX3** ”en förbaskat bra elsuv som tekniskt öser ur det fulla” men tillägger att ”förbrukning och pris får dock gärna ligga lägre”.

Trots goda betyg är modellen långt ifrån dyrast på listan. Skatteverkets nybilspris för iX3 40 Active Edition är 679 900 kronor, och efter **elbilsavdraget** blir förmånsvärdet 71 189 kronor om året, vilket vid 50 procents marginalskatt kostar föraren 2 966 kronor i månaden. Volvo XC60, som hamnar bland listans bottenskrap, är 1270 kronor dyrare per månad.

**Laddhybriden blir lite sämre, och lite dyrare**

**Škoda Superb**, här i laddhybridversion, kniper andraplatsen, en tiondels poäng efter iX3.

Superb Combi Selection iV kostar 137 900 kronor mindre än iX3, men en laddhybrid får bara 140 000 kronor avdragna från nybilspriset. För en ren elbil gäller upp till 350 000 kronor. Förmånsvärdet för Škodan landar därmed på 80 984 kronor och man betalar 408 kronor mer i månaden för den billigare bilen.

**Därför får EX60 bronsplats**

På tredjeplats hittar vi XC60-ersättaren, EX60. Modellen beskrivs alltjämt som en ödesmodell för Volvo, och nyligen uppdagades det **problem på produktionslinjen** som gör att man hittills bara levererat omkring 300 bilar. Men väl i händerna på en förare presterar el-SUV:en enligt förväntan.

Den är ”precis så bra som väntat, och som den måste vara”, skriver **Øivind Monn-Iversen** på **norska Motor**.

**Auto Express satte EX60 tvåa** efter iX3 i en jämförelse i augusti. ”Den är ett utmärkt alternativ till iX3, inte riktigt lika effektiv och dyr om du uppgraderar till det största batteriet”, skriver **Dean Gibson**.

En EX60 P6 Plus kostar föraren, efter avdrag, 2 996 kronor i månaden.




*På tredjeplats hittar vi XC60-ersättaren, EX60. Modellen beskrivs alltjämt som en ödesmodell för Volvo, och nyligen uppdagades det problem på produktionslinjen som gör att man hittills bara levererat omkring 300 bilar. Men väl i händerna på en förare presterar el-SUV:en enligt förväntan.*

**Så bra är Mercedes GLC**

Mercedes GLC i elversion är fyra på listan och har faktiskt slagit iX3 tyska jämförelser, bland annat hos **Auto Bild**. De båda sopade dock mattan med Audi Q6 e-tron quattro.

GLC kostar föraren 3 486 kronor i månaden.

Plats fem till tio går till Škoda Elroq, Tesla Model 3 respektive Model Y, Kia EV6, Škoda Enyaq och Kia EV3, alla med mellan 80,9 och 83,0 i betyg. Bakhjulsdrivna Model 3 ger lägst skatt av dem, 2 210 kronor i månaden.

**Favoriten får storstryk**

Företag och andra juridiska personer har registrerat 8 083 nya XC60 i år, flest av alla modeller **enligt Mobility Sweden**. I genomgången får laddhybriden en totalpoäng på 74,3, vilket säkrar plats 32 på listan.

”Även om komforten är fortsatt anmärkningsvärd är laddhybriddrivlinan mindre effektiv och presterar sämre än de närmaste konkurrenternas”, skriver **Alexandre Bataille** på **franska Caradisiac**. En XC60 T6 Core kostar föraren 4 236 kronor i månaden.

Kusinen Polestar 4 kommer på plats 34. **Michael Godde** på **Auto Zeitung** skriver att den ”övertygar när det gäller finish, sittkomfort och reglage men tappar i bromsförmåga”.

**BYD Sealion 7** är sist med 70,5.

”De nya bilmärkena har tveklöst uppförsbacke på företagsmarknaden. För företagen får inte tjänstebilarna bli stående i väntan på reservdelar”, konstaterade Ronny Svensson till Privata Affärers tjänstebilsgenomgång.



**Utredning vill trappa ner avdraget från 2028**

Avdraget på 350 000 kronor gäller även elbilar som tas i trafik 2027, under hela innehavet. I maj föreslog dock **en statlig utredning** att det sänks till 200 000 kronor för bilar som registreras 2028, för att sedan fasas ut och försvinna helt 2031.

”Utredningen anser att dagens nedsättning av förmånsvärdena för elbilar, laddhybrider och gasbilar är för hög”, skriver utredaren **Svante Mandell**. En iX3 som registreras 2028 skulle med förslaget kosta föraren 921 kronor mer i månaden.

Nästa år höjs prisbasbeloppet till 59 600 kronor. Statslåneräntan låg den 9 oktober på 3,07 procent mot 2,55 procent i årets förmånsvärden, och står den kvar i slutet av november blir iX3 57 kronor dyrare i månaden 2027.

**Så rankade modellerna**

| Plats | Modell | Betyg | Kr/mån netto |
|---|---|---|---|
| 1 | BMW iX3 | 86,1 | 2 966 |
| 2 | Skoda Superb laddhybrid | 86,0 | 3 374 |
| 3 | Volvo EX60 | 84,7 | 2 996 |
| 4 | Mercedes GLC el | 83,5 | 3 486 |
| 5 | Skoda Elroq | 83,0 | 2 489 |
| 6 | Tesla Model 3 | 82,9 | 2 210 |
| 7 | Tesla Model Y | 81,8 | 2 374 |
| 8 | Kia EV6 | 81,2 | 2 692 |
| 9 | Skoda Enyaq | 80,9 | 2 604 |
| 10 | Kia EV3 | 80,9 | 2 402 |
| 32 | Volvo XC60 laddhybrid | 74,3 | 4 236 |
| 37 | BYD Sealion 7 | 70,5 | – |

HAGERTY

## 6. Framtida klassiker: Citroën C6

**Av Antony Ingram 18 maj 2026  4 min läsning**




Finns det någon bil som garanteras att inte säljas i stora mängder, som den stora, lyxiga franska bilen? Senast vår granne över Engelska kanalen hade en riktig hit med något större än en D-segments repmobil var förmodligen **Citroën CX**, som höll på att falna när 1990-talet grydde. Franska köpare själva skulle lojalt ta över lejonparten, men i Europa, och särskilt i Storbritannien, efterföljande franska pråmar, vare sig de var 607:or, **Saffran**, XMs, Vel Satis eller annat, har passerat förbi i stort sett obemärkt. DS9, toppmodellen i Citroëns spin-off-lyxmärke, har sålts i tiotal sedan introduktionen 2020.

Och ändå finns det som bilentusiaster något lite speciellt med dessa större modeller. De är automatiskt ett intressant val, eftersom att välja en sådan inte bara innebär att medvetet inte köpa en av de tre stora tyska bilarna, utan också att undvika de uppenbara alternativen till dessa. Köp en plusstorlek Renault eller DS och du har valt inte bara att undvika Audi, BMW eller Mercedes, utan även bilar som Lexus, Infiniti, Genesis, Alfa Romeo, Jaguar eller någon av de andra inte helt självklara alternativen.

Till sin natur tenderar de franska bilarna också att se ut, kännas och bete sig lite annorlunda, eftersom oavsett vilka försäljningar märkena kan förvänta sig av sina bilar, är de medvetna om att köparna troligen inte är ute efter samma saker som den genomsnittlige Audi-köparen. Så du kan få mer intressant design (Vel Satis), rikare material (DS) eller ett helt nytt bilkoncept (Avantime).

Eller så kan du få allt detta på en gång, som Citroën C6, såld mellan 2005 och 2012. Färre än 24 000 fann hem under bilens sju år i produktion; till jämförelse sålde Jaguar nästan 300.000 S-Types (en referens vi kommer tillbaka till) mellan 1999 och 2007, och till och med Jaguar ansågs vara småbönor bredvid en **BMW 5-serie**.



Ändå håller C6 redan på att bli en kultklassiker, inte bara för att den är sällsynt (även om det säkert hjälper), utan för att den också var omtyckt på sin tid och fortsätter att uppskattas av ett växande antal entusiaster.

Till att börja med kom C6 under en något dyster period för Citroën specifikt, men **PSA-grupp** Som helhet. Visst, försäljningen var fortfarande stark för varje märkes volymmodeller, men Citroën-serien från mitten av 2000-talet var estetiskt ojämn och dynamiskt svag. Modeller som C4, introducerad 2004, var mer intressanta än sina föregångare, men också lite gimmickiga och saknade de skarpa köregenskaperna hos sina föregångare. Ju mindre man säger om den storgrillade och sömniga Peugeot-serien vid den tiden, desto bättre.

C6:ans rötter var planterade med C6 Lineage-konceptet redan 1999, så de flesta av oss hade glömt att Citroën kunde åstadkomma något genuint intressant och slående när C6-produktionsbilen debuterade. De flesta av konceptets detaljer gjorde produktionen till stor del orörd, från sidofönster som sträckte sig nästan ända till bilens bakre del till den konkava bakrutan och bakljusen som täcktes med omslag. Den var storslagen, enkel och elegant, en andlig efterföljare inte till sin wedgy XM-föregångare, utan till bilar som DS och CX. Smart också – Citroën C6 var bland de första bilarna med motorhuv som poppade upp på pyroteknik för att minimera risken för skador vid en fotgängarkollision.

Kupén var lite mer konventionell (särskilt jämfört med Lineage, vars bryggade mittkonsol innehöll ett riktigt bonsaiträd) men ändå elegant, och konceptets ljusa färgsättning gjorde den också oskadd; Mörkare kupéfärger fanns tillgängliga, men en glad krämfärg, som kontrasterades av träinsatser, var vanlig. Den var också bekväm, rymlig, relativt enkel och medvetet osportig, vilket omedelbart skiljde den från allt du kunde ha betraktat som en rival.




Viktigt är att den också var tillräckligt motiverad. Instegsmodellerna XM var lite slarviga, men åtminstone i Storbritannien erbjöds C6 med tre användbart kraftfulla motorer: en av de välkända 3-liters bensinmotorerna som användes på PSA- och Renault-serierna ett tag, en annan en 2,2-liters fyrcylindrig turbodiesel, och den sista var en 2,7-liters V6 'AJD'-diesel – samma som man hittar i nämnda Jaguar S-Type.

Detta ledde faktiskt till att några tidningar jämförde Citroën med dess osannolika brittiska rival, och C6 gick egentligen inte dåligt – den var mindre sportig än Jag, men mycket rymligare och i de flesta avseenden också bekvämare, delvis tack vare att Citroën valde sin egen hydropneumatiska fjädring. Recensenter uppskattade att Citroën inte försökt kopiera någon annan med sin nya bil, utan hade gjort saker på ett typiskt franskt, typiskt Citroën-sätt – kanske en stor klyscha, men det fanns inget annat sätt att riktigt uttrycka det. Om du gillade din körning lugn och enkel ansträngning var Citroën C6 precis för dig.

C6:an åldras graciöst och relativt låga priser har utan tvekan fått de franskintresserade bland oss att överväga ägande. 2,2-dieseln är den enklaste att sköta mekaniskt och dessutom den mest sparsamma; Bränsleekonomin för V6-bensinen är lite svår att acceptera under 2020-talet. 2,7-dieseln är lockande men kan liksom Jaguar- och Land Rover-varianterna vara ömtålig, så om du vill ha en V6 är den senare 3-liters V6:an som ersatte 2,7:an den man ska välja.

De hydropneumatiska systemen är välkända av Citroën-specialister men kan ändå vara komplicerade att diagnostisera och åtgärda, andra fjädringskomponenter kan vara dyra, elen kan vara osäker och låg försäljning gör att vissa delar är svåra att hitta idag. I princip är det det vanliga "köparen är försiktig"-scenariot för alla relativt komplexa och lågvolymsbilar.

Detta gör den förmodligen till en för den dedikerade entusiasten nuförtiden, men vi hyllar alla som vill hålla en Citroën C6 igång. Det är en av märkets mest tilltalande och intressanta modeller denna del av millennieskiftet, och utan tvekan en klassiker på väg att utvecklas.

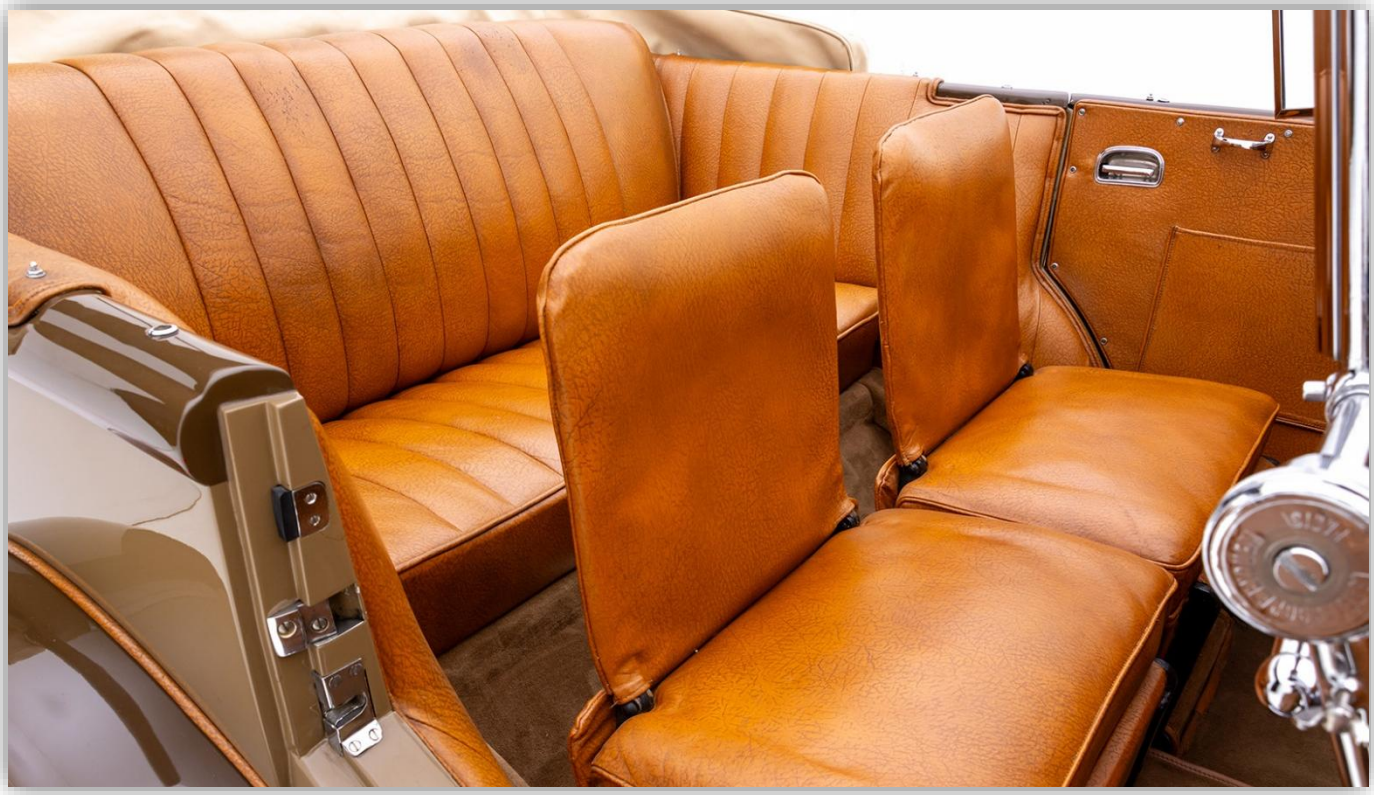
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

## 7. 1932 Nash 998 Phaeton

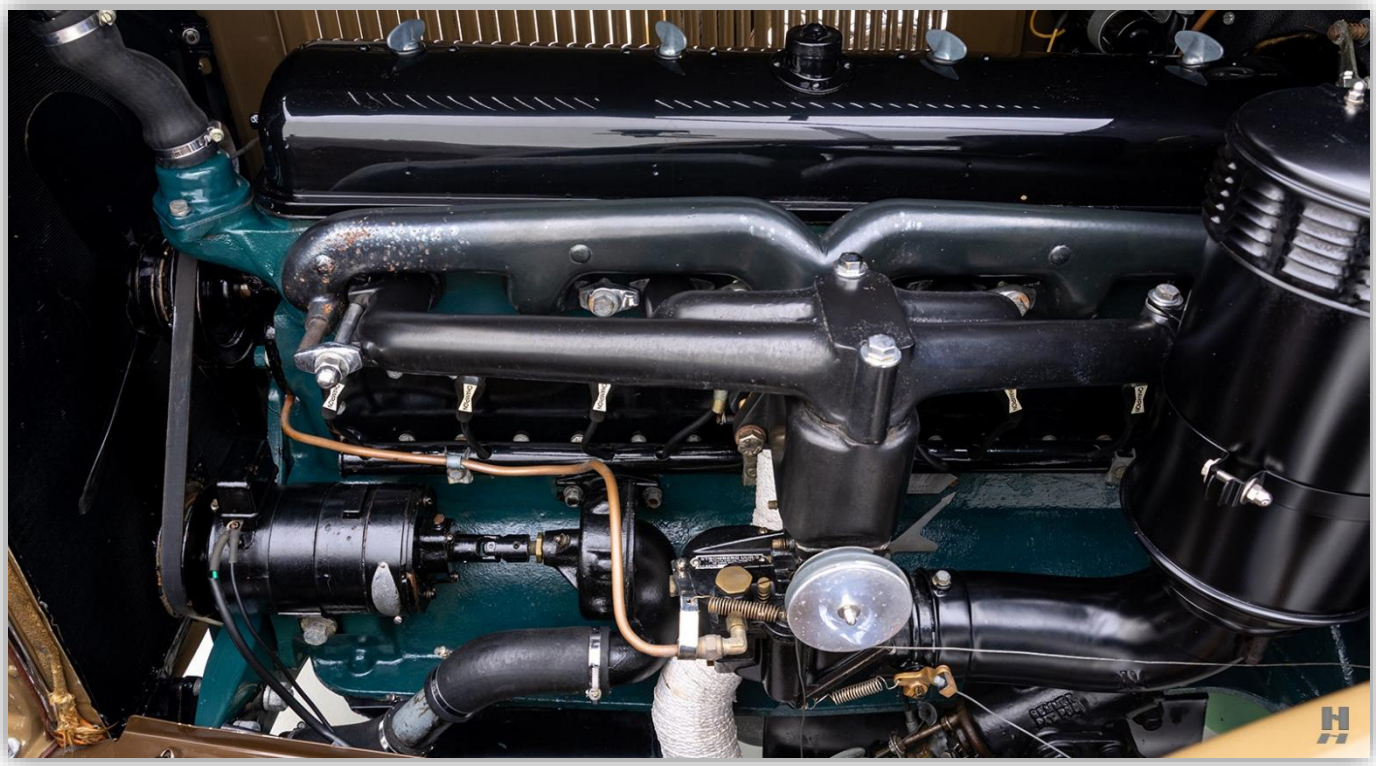


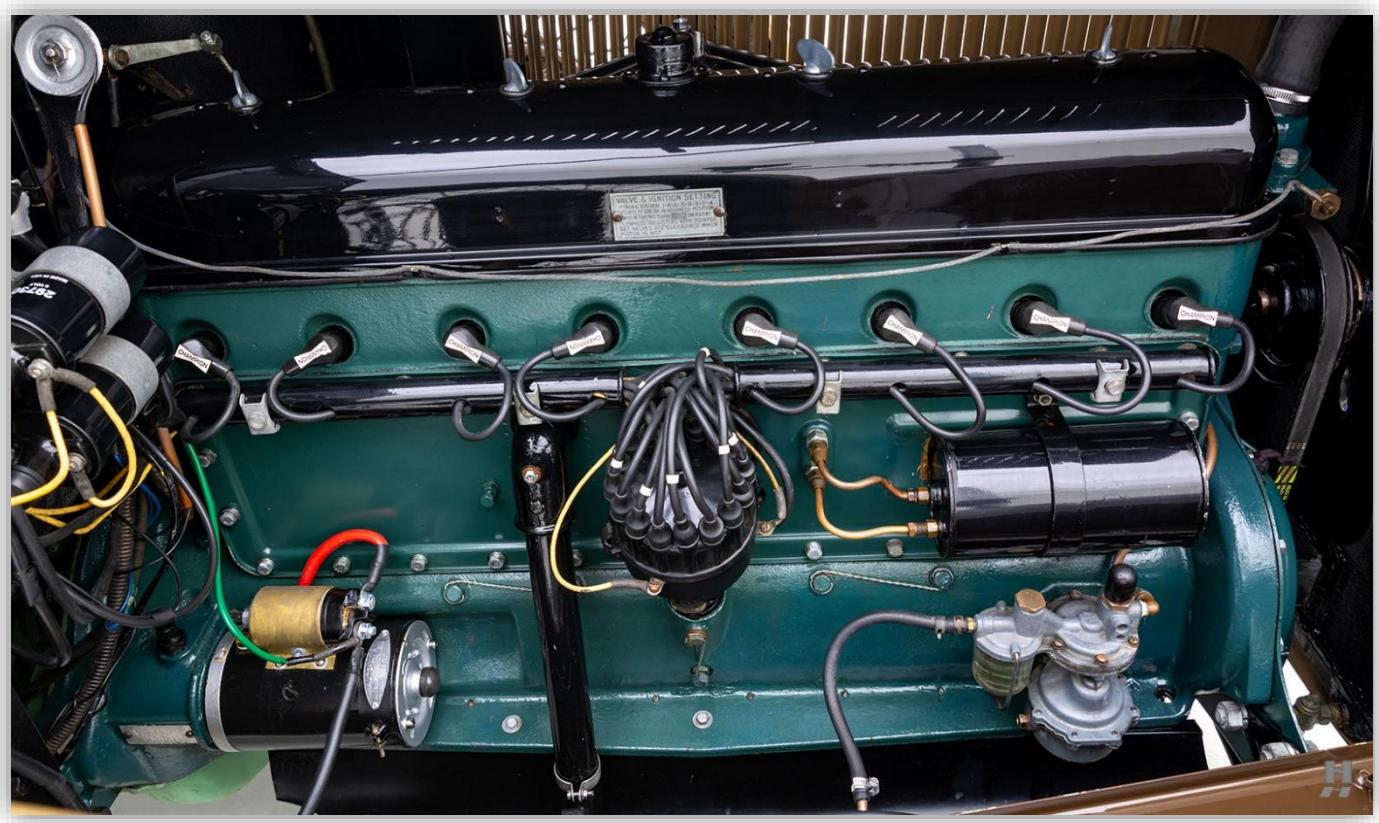
Nash Motors Company, grundat i Kenosha, Wisconsin, är kanske mest känt för sina grundläggande, ekonomiska men udda produkter från efterkrigstiden, såsom de aerodynamiskt designade Airflyte-modellerna, den fräcka Austin-drivna Metropolitan och Rambler ekonomibil. Även om mycket skrivs om Nash-Kelvinator- och American Motors-dagarna, är Nashs dagar som oberoende tillverkare kanske mer intressanta.





Nash bildades när Charles W. Nash, tidigare VD för General Motors, lämnade GM och tog över Jeffrey Motor Co. 1916. Medan han etablerade sig fortsatte produktionen av Jeffrey fram till 1918 då den första riktiga Nash introducerades. Den sexcylindriga, mellanprismodellen var mycket välbyggd, om än relativt konventionell. Mycket bättre än en Chevrolet eller Ford, Nash låg mer i nivå med modeller som Buick, Auburn och till och med instegsmodeller av Packard när det gäller kvalitet. Under första världskriget var Nash-arbetarna mycket upptagna med att bygga fyrhjulsdrivna lastbilar som användes av den amerikanska militären, även om bilproduktionen fortsatte och försäljningen växte stadigt in i nästa decennium.





I mitten av 1920-talet hade Nash blivit allmänt respekterad, särskilt på exportmarknader, till stor del tack vare de mjuka och kraftfulla "Special Six" och toppmodellerna "Advanced Six". Inför säsongen 1930 introducerade Nash sin första åttacylindriga motor. Två år senare blev Series 990 (föregångaren till Advanced Eight) en fristående modellserie som erbjöds i ett brett utbud av karossstilar. Tillgänglig på ett chassi på 124 till 133 tum, drevs den prestigefyllda nya Series 990 av Nashs egen 125 hk, 298,6 kubiktum (4,9 L) överliggande ventil, dubbeltändning rak åtta. Även under den stora depressionen gjorde Charles Nashs noggranna ledning (och vissa skulle säga kreativ redovisning) att Nash blev den enda andra amerikanska biltillverkaren förutom GM som gick med vinst 1932. Serie 990 var påkostat utrustad och vackert konstruerad, vilket gav dem smeknamnet "Kenosha Duesenberg". Tack vare denna exceptionella kvalitet och diskreta elegans fann flera kungafamiljer runt om i världen Nashs gunst, inklusive prins William av Sverige, kung Carol II av Rumänien och drottning Alexandrine av Danmark.





Denna Nash 998 Phaeton från 1932 är ett utmärkt exempel på den sofistikerade design och värde som Nash tillförde, egenskaper som tillsammans med Charlie Nashs goda ledning gjorde att Nash blev den enda biltillverkaren förutom General Motors som gjorde vinst 1932. Den fick en fullständig mald restaurering, mutter och bult för flera år sedan i sin mycket smakrika färgsättning av choklad och kola, kompletterad av en karmafärgad inredning i läder. Phaeton-karossen är särskilt attraktiv på den långa 133" hjulbasen och kompletteras av en bagagelucka i karossfärg bak. Bilen har också dubbla inneslutna sidomonterade reservdelar, kromade trådfälgar och svartväggsdäck.

Interiören i denna 998 Phaeton har restaurerats och är lika imponerande, med en instrumentpanel i Art Deco-stil som är sofistikerad och tidlös. Lädersätena är i underbart skick, med bara en liten antydan till patina som är så inbjudande. Bakdelen är rymlig och har en separat fällbar vindruta för baksäten, medan hopfällbara hoppstolar enkelt kan byggas om för att rymma två extra passagerare. Bilen levereras med omfattande kvitton, foton, reparationsmanual, bagageutrymme och många papper och brev som dokumenterar restaureringen.

Som en Twin-Ignition Eight är den en av de största och mest påkostade Nashena från perioden, med en närvaro närmare en stor Packard än Nash, och drivs av den 115 hästkrafters 298 kubiktums raka åtta. En skarpsinnig samlare lät denna bil grundligt restaureras i Frankrike där den visades och turnerade på den europeiska scenen innan den återvände till USA. Idag är den fortfarande i utmärkt skick.

En stor, sofistikerad, lyxig och fantastisk bil, denna utsökta Nash exemplifierar varför Twin-Ignition Eights får allt större respekt bland kräsna samlare. Den erbjuder samma närvaro och stilnivå som bilar, men kostar mycket mer.

Klassiker

## 8. Grattis Pontiac Star Chief!

**Publicerad 23 oktober 2009**

**Uppdaterad 12 november 2013**

**Text Carl Legelius**

**I dag har Severin och Sören namnsdag, grattis till er! Vi vill också hissa flaggan för Star Chief, Pontiac Star Chief!**



*Pontiac Star Chief 1954.*

Star Chief passade bra som modellnamn för Pontiac med dess indiantema. Den första Star Chief som rullade ut från bandet var av 1954 års modell och toppade då Pontiacs utbud.

Pontiac delade 1954 som tidigare år grundkaross med Chevrolet men hade egen mekanik. Det var sista året för Pontiacs raka sidventilsåtta med rötter i det tidiga 1930-talet. Att det är en Star Chief syns på de tre fyruddiga stjärnorna på de små bakfenorna. Utmärkande är också en två tum längre hjulbas än den enklare Chieftain.

Star Chief behöll toppositionen i fyra år men blev 1958 petad till andra plats av den nya Bonneville. Star Chief kämpade vidare ändå till slutet av modellåret 1966 och ströks sedan ur programmet.




*Pontiac var en helt ny bil 1955 med en ny och modern V8-motor. Pontiacs utveckling till prestandabil har börjat. Nu sitter Star Chiefs stjärnor på dörren men det fanns också en Star Chief Custom med ännu mera krom.*



*Med delad grill, terrasstak och dubbelfenor på var sida presenterades Pontiac 1959. För den breda spårvidden blev “the Wide Track Pontiac" Motor Trend's Car of the Year. Pontiacs gamla gubbstämpel var nu helt bortraderad.*




*Sedan 1962*




*Vista Hardtop Sedan 1964*




*Vista Hardtop Sedan 1965*

## 9. Döda amerikanska bilföretag: 1. Oldsmobile (1897-2004)



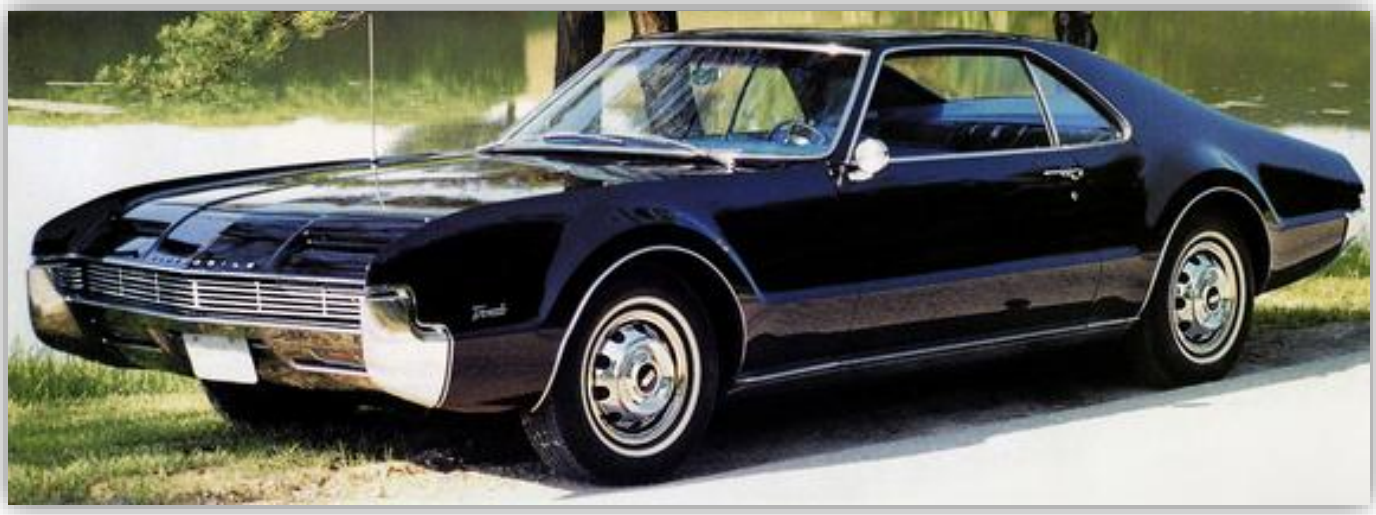
*Oldsmobile Model R Curved Dash Runabout 1901–03*

Ransom Olds grundade Olds Motor Vehicle Company 1897 och slösade ingen tid på att lägga upp sina framtidsplaner.

Projektet spårade ur när en brand förstörde fabriken (inklusive dess prototyper, verktyg och ritningar) 1901. Arbetarna lyckades rädda en bil och använde den för att återuppbygga företaget.

General Motors köpte företaget 1908 och döpte om det till Oldsmobile 1942.

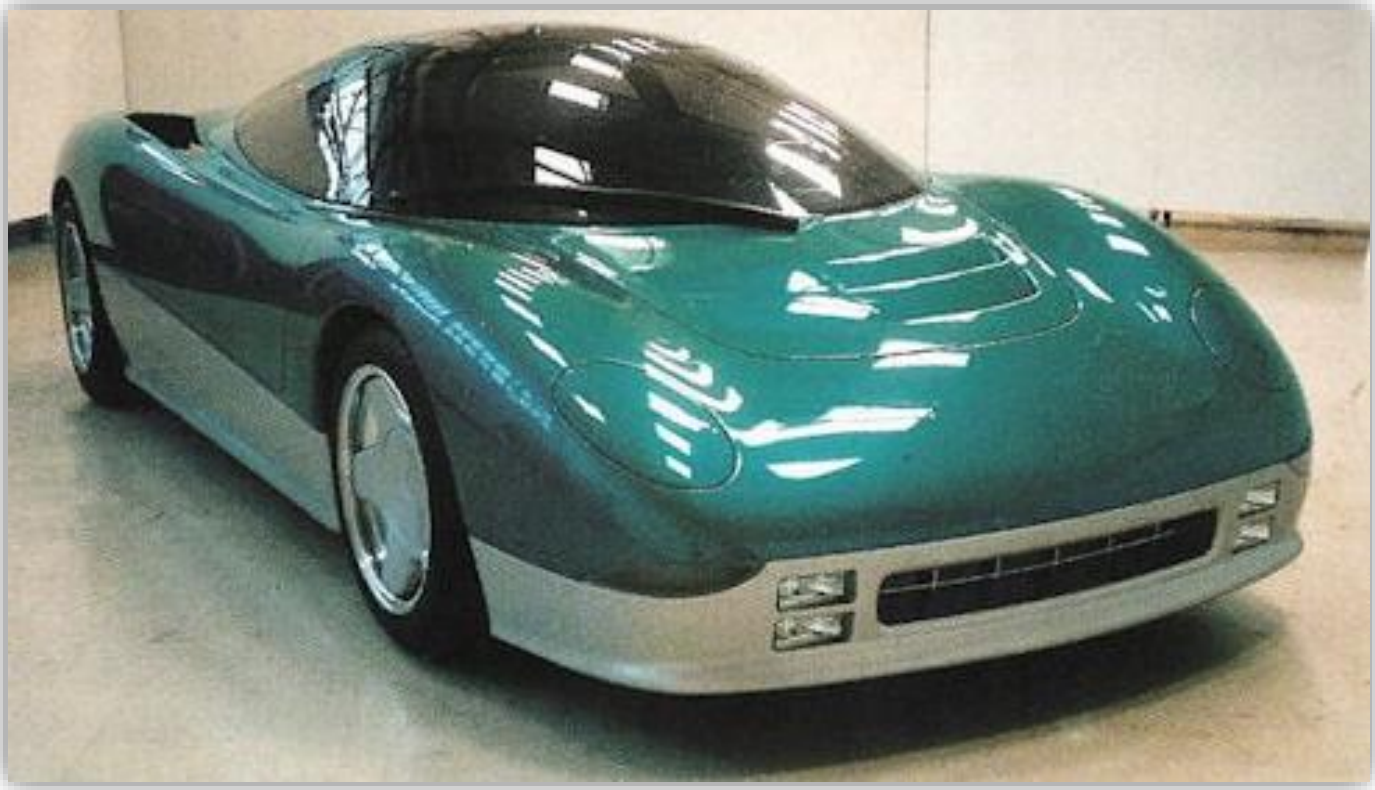
Det fokuserade på innovation under 1960-talet, särskilt genom att släppa en turboladdad motor som heter Turbo Rocket och en framhjulsdriven modell som heter Toronado (bilden), och dess försäljning var avundsvärt hög under 1970- och 1980-talet.



*Oldsmobile Toronado 1966*

AUTOCAR

## 10. Superbilen som världen glömde bort: Bitter Tasco (1991)



Erich Bitters företag är mest känt för sina ombyggda Opel, till exempel SC, men ibland kom han också med ett och annat udda projekt som Tasco. Tasco byggdes i samarbete med MGA Developments och presenterades på bilsalongen i Frankfurt 1991. Tasco var konstruerad för att ta en V8 eller V12 - även om Vipers V10 var favoriten - och kom aldrig längre än till en fullstor mock-up.



## 11. Fredagsfilmen: Erik Carlsson berättar



**FILM:** https://youtu.be/RZErQiWlgek

