



*Jensen Interceptor II 1969–71*

- 1. Provkörning av Audi RS6 Avant performance**
- 2. Citroën e-C3 provkörd**
- 3. DS ska utmana Bentley och Rolls-Royce**
- 4. Spricka skakar Jaguar**
- 5. Rekordfå bilar med manuell låda**
- 6. Kabe i kris**
- 7. Peugeot 505 lockade med turbo**
- 8. Volvo 245 Turbo**
- 9. Jensen Interceptor**
- 10. Svenske kungens pampiga Mercedes är till salu**

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Audi RS6 Avant performance

Publicerad 15 jan 2025 kl 16.30

Det har gått över 20 år sedan första RS6 såg dagens ljus, och genom åren har den blivit en favorit bland både dokusåpastjärnor och freestyleskidåkare. Än i dag är dock grundreceptet detsamma – massvis med effekt i en familjebilskaross.



*Snygg, visst? Ja, Audi RS6, alltså. Inte herrn till höger.*

Frontens luftintag gapar stort. De 22 tum stora bronsfärgade fälgarna är försedda med nästan tre decimeter breda däck, i snudd på extrem lågprofil, och döljer bara hjälpligt de rejält tilltagna ventilerade skivorna. Två knytnävsstora avgasutblås pryder aktern. Nej, Audi RS6 är inte längre att beteckna som en subtil bil. Tvärt om. Med de rejält breddade hjulhusen är den hela sju centimeter bredare än en vanlig A6, och uppsynen är klart aggressiv. Vi är inne på fjärde generationen RS6, och bilen vi kör har även tillägget Performance, vilket innebär 30 hästkrafter extra. 630 totalt. Det är 180 fler än första RS6, som kom 2002. Men så är dagens modell också sisådär ett halvt ton tyngre.

#### **Det här är nytt**

##### **Performance**

Med 30 hästkrafter extra gentemot tidigare RS6 markerar detta sista skriket för dagens A6-generation

##### **Värst hittills**

Jämte specialversionen GT är RS6 performance den starkaste tappningen av en RS6 hittills. Om första RS6 var urtypen av en sleeper – det krävdes ett väldigt vältränat öga för att skilja den från en vanlig A6 – så har anonymiteten successivt slipats bort. Samtidigt har modellen fått en intressant skara anhängare. Tidigare dokusåpastjärnan Jan Emanuel har en. Freestyleskidåkaren Jon Olsson har haft en. Förstås i vinteranpassat kamouflagemönster. Och oavsett vad man anser om dessas livsgärningar får man konstatera att de är personer som – på något plan – gillar att synas. Somliga omnämner även RS6 som en favorit inom vissa kriminella kretsar. Kanske är det bara imagen som lockar, kanske förmågan att att med extremt raska hästkrafter kunna transportera stöld- eller smuggelgods i stor mängd.





*In med pallen. Kombinationen av last och prestanda har alltid varit RS6:s signum.  
Numera finns bara kombin.*

Vill man vara mer välvilligt inställd kan man förstås också konstatera att de alla uppskattar den kombination av prestanda och komfort som RS6 bjuder på. För har man råd – oavsett hur man tjänat sina pengar – är förarstolen på RS6 en trevlig plats att befinna sig på. Dagens generation A6 har nu sex år på nacken, och visst märks åldern. Förarplatsen saknar en del av de storbildsskärmar som dominerar 20-talets interiörlösningar. Allt andas dock Audi, från den tiden då generationerna och modellerna var svåra att särskilja. Men det är ombonat, ja, rentav mysigt.





*De 22 tum stora fälgarna är av allra bredaste och luftigaste snitt. Akta trottoarkanter!*

Stolarna är skinnklädda, i en kulör som påminner om smörkola, och är ventilerade. Tyvärr saknar jag dock en del sidostöd. I en helt vanlig A6 hade det inte varit något problem, och när RS6 körs någorlunda sansat, som det tunga autobahnlok den är, är det inte heller något större fel. Men när man fäller gaspedalen, och Dr Jekyll byts mot Mr Hyde, då hade jag gärna inte halkat runt fullt lika mycket i sidled.

För RS6 är just så, en bil med två ansikten. Det städade, kostymklädda, ansiktet gör att bilen trots allt går att använda till vardags, och det måhända tatuerade, värstingansiktet som påkallas så fort pedalvinkeln passerat en viss gräns. Vridmoment och effekt finns i överflöd när så än krävs. Den fyra liter stora V8-motorn ger hela 850 newtonmeter, vilket även det är ett hack upp från "vanlig" RS6. Närmare bestämt 50 newtonmeter mer. Motorkpaketet är faktiskt en mildhybrid – alla Audis förbränningsmotorbilar är det numera – men elmotorn spelar en klart underordnad roll i sammanhanget. Då är dubbelturbon, fyrhjulsdriften och den åttaväxlade automatlåda viktigare för att hålla bilen på rätt kurs. Och de gör sitt bästa för att maskera exakt hur snabbt det går. Det går snabbt att vara olaglig, helt enkelt. 0–100 km/h går på 3,4 sekunder. Toppfarten är begränsad till 280 km/h. Någon måtta får det ju vara. Samma drivlina finns förresten också i specialversionen GT, som är än mindre subtil och har en design som blickar bakåt mot 1980-talets rallybilar.

Performanceversionen av RS6 markerar förmodligen också lite av en svanesång för dagens generation A6, på samma sätt som att den första RS6 kom sent i dåvarande A6 livscykel. Trots att A6-programmet fick en mindre uppdatering så sent som förra året, så står en helt ny A6 och stampar i farstun. Det rör sig om en helt eldriven modell, baserad på PPE-plattformen som Audi delar med Porsche och som även ligger till grund för bland annat Audi Q6 och Porsche Macan.





Nya A6 e-tron har konceptvisats redan för två år sedan, och lär premiärvisas i produktionsredo tappning senare i år. Vad detta innebär för RS6 återstår att se. Kanske kommer man att låta de två generationerna A6 leva parallellt, i alla fall ett tag. Kanske får vi en ny eldriven RS6. Men Audi har också sagt att man kan komma att fortsätta utveckla förbränningsmotorn just för prestandamodeller. Andra källor hänvisar till att nästa RS6 blir laddhybrid. Det finns en framtid för den tunga industrin. Trots allt.

### **Audi RS6 Avant performance**

**Pris:** 1 369 100 kronor.

**Motor:** Bensin, mildhybrid 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 9,7:1. Borrning/slag 86,0/86,0, cylindervolym 3 996 cm<sup>3</sup>. Max effekt 630 hk (463 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 850 Nm vid 2 300–4 500 r/min. Elmotor, max effekt 11 hk (8,4 kW). Max systemeffekt 630 hk (463 kW).

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Luftfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 10,5 tum. Däck 285/30 ZR22.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 293, längd 500, bredd 195, höjd 149, spårvidd f/b 167/165. Markfrigång 17. Tjänstevikt 2 340, maxlast 400, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 73. Bagagevolym (VDA-liter) 565–1680 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 3,4 s, toppfart 280 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,27 l/mil. CO<sub>2</sub> 288 g/km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 27 226 kronor per år de första tre åren, därefter 4 254 kronor per år.

## Rivaler



### **BMW M5 Touring**

Den tyska ärkerivalen när det gäller prestanda i klassen finns också som kombi. Har en hybriddrivlina på hela 727 hästar. Ändå är den lite långsammare till 100 km/h. Men den är också sisådär 200 kg tyngre.

Pris: 1 615 000 kronor.



### **Porsche Taycan Turbo Sport Turismo**

Vill du ha en Porsche-kombi är du numera hänvisad till eldrift. Med 884 hästar och 2,7 sekunders 0–100 km/h-tid är dock Taycan Turbo faktiskt inte värst i utbudet. Även den etter värre Turbo S finns som Sport Turismo.

Pris: 2 050 000 kronor.







## 2. Citroën e-C3 provkörd

2025-01-15

Så lite stödsystem som möjligt



FILM: <https://youtu.be/2IEIY11Pxxg>

Elbilar är ofta dyra men de börjar sakta komma ner i pris och en av dessa bilar är Citroën e-C3, en bil som byggs i Frankrike och kostar från 299 990 kr. Den saknar flera funktioner, har inte så mycket effekt och räckvidden är inte den bästa men det finns ändå ljuspunkter för bilen och kanske är det några som väntat på en bil som inte är full med den senaste tekniken och största skärmen, om ens en skärm alls?!

00:00 – Intro

00:46 – Priset

02:01 – Specifikationer

02:56 - Vinteregenskaper som inte är där

03:50 – Laddning

05:36 – Bagage

07:14 – Baksäte

09:11 - Framsäte med interiör

14:39 - Stadskörning2

1:32 – Säkerhet

23:07 – Motorvägen

25:31 - Summering

### 3. DS ska utmana Bentley och Rolls-Royce

Av Peter Klemensberger

Publicerad 16 jan 2025 kl 15.00

Det franska märket DS höjer ribban och siktar bortom tyska premiumbilar. Bentley och Rolls-Royce är inspirationskällan men resan blir lång, säger märkets designchef.



*Franska DS Automobiles siktar högt. Minst sagt.*

I slutet av förra året täckte **DS** av sin nya elbilsmodell **N°8**, en coupéformad suv med ett helt nytt designspråk och höga ambitioner – **att bli bilindustrins Louis Vuitton**.

Nu berättar märkets designchef Thierry Métroz för **Autocar** att man på sikt ska bli än lyxigare.

– Nu är vi premium men vårt uppdrag är att vara mer än premium. Vi vill gärna försöka röra vid den lyxiga känslan, säger han och berättar att **Bentley** stod som referens när interiören hos N°8 mejslades fram.

– Det är en väldigt lyxig inredning. Jämfört med våra tyska konkurrenter handlar det om kvaliteten på materialen och detaljerna i interiören. Det är en lyxig känsla. Den är inte tysk, mer som Bentley. Den är förstås inte Bentley, men inspirationen är mer Bentley eller **Rolls-Royce** än **Audi** eller **Volkswagen**, utvecklar designchefen.





*DS N°8 – med lyx i fokus*

Även utvändigt går arbetet åt samma håll med sänkt taklinje och tillbakalutad vindruta. Djärv design blir viktigare med allt fler kinesiska konkurrenter på marknaden, menar han.

– Alla kineser kopierar **Porsche** eller **Tesla**, och i slutändan ser de alltid ut som en Tesla eller en Porsche. Vi på DS vill inte följa med, vi kommer att göra något starkare, säger Thierry Métroz.

– Folk är redo att köpa en elbil men vill ha en attraktiv design med mycket karaktär. Folk vill inte köpa en tvättmaskin, säger han vidare.

Men resan är lång, medger Thierry Métroz. Märket lanserades 2014 och det kommer att ta 10, om inte 20, år att nå ända fram. Förvisso måste man sälja bilar, som alla andra märken, men man jobbar inte med volymer utan vill förstärka positioneringen som ett lyxvarumärke.

I fjol **lyckades DS i Sverige sälja nio bilar till privatpersoner.**



*Kan en begagnad DS 7 Crossback vara något?*

#### 4. Spricka skakar Jaguar – uppror mot nya looken

Av Andreas Jemn 16 januari 2025, 21:09

**Interna strider skakar Jaguar. Anställda i uppror mot nya imagen. – Pantheraprojektet är djärvt och störande, svarar vd Rawdon Glover.**



I början av december slog Jaguar knut på bilvärlden. Under Miami Art Week presenterade den klassiska brittiska biltillverkaren sin nya elbilsmodell. Type 00 ska enligt företaget markera ett nytt kapitel i deras historia. Den nya stilen har slagit ner som en bomb.

Men kritiken har varit mördande. Såväl reklamen kring den nya bilen, som designen har väckt förbistring. För att inte tala om den nya logotypen, där man överger sin klassiska Jaguar i språnget.

– Jag tycker inte om det, men så är jag en dinosaur, sa Bosse Bildoktorn när det begav sig i början av december.

Jaguars totala omstöpning var en av förra årets största bilsnackisar. Logotypen faller inte god jord hos alla.

Nu avslöjar [Autocar India](#) att förändringen inte skett friktionsfritt inom företaget. När Jaguar utarbetade sin nya image anlätade man en extern firma, Accenture Interactive fick uppdraget medan Jaguars egna designers sattes på avbytarbänken och fick knappt någon insyn i projektet.

När de sedan fick se det färdiga resultatet blev man rasande och skickade ett internt och ilsket brev till designchefen Gerry McGovern.

– Vi känner att logotypen drar oss bort från vår identitet. Den nya logotypen och designen känns för rundad och lekfull, vilket inte talar till oss känslan av vårt märke. Vi tycker att den nya logotypen blir alldeles för lik andra bilmärken och reducerar Jaguar till ingenting, skrev de.





*Jaguars totala omstöpning var en av förra årets största bilsnackisar.*

Faktum är att Jaguar har brottats med vikande försäljning under lång tid. Företaget var tvunget att göra något. Därför har man satsat på den här nya imagen och ska i framtiden bara tillverka elbilar.

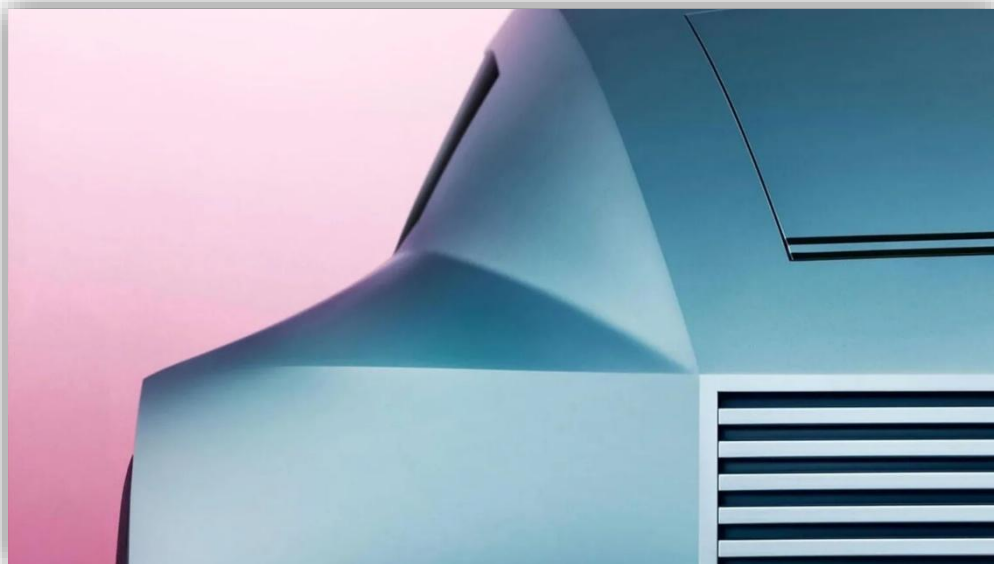
Sedan uppgifterna om de interna striderna läckte ut har Jaguars ledning tvingats gå ut med en offentlig förklaring.

– Den kreativa processen omfattar olika stadier av att utveckla nya idéer och ta itu med utmaningar. Med tanke på att kreativitet naturligtvis involverar en nivå av subjektivitet, är vår prioritet att främja en miljö som främjar tillväxten av dessa kreativa idéer. När vi navigerar i denna betydande omvandling deltar vi naturligtvis i många diskussioner och debatter för att förfina och utveckla vårt tänkande. Tillsammans omfamnar vi dessa möjligheter för tillväxt och innovation, och säkerställer att våra gemensamma ansträngningar leder till meningsfulla och effektfulla resultat, skriver Jaguar.

Frågan är om deras egna designteam godtar den här förklaringen...



LÄS MER:



**Jaguar gör en Polestar: Ny radikal design**



**Därför slutar Jaguar att sälja nya bilar i Sverige**



**Sparkar 75% av alla sina bilhandlare**





**Jaguar gör total revolution med sitt ikoniska märke**



**Jaguars nya chock-design avslöjad i förväg**



**Kända experterna hyllar nya Jaguar: "Upphetsad"**



## 5. Trenden fortsätter: Rekordfå bilar med manuell låda

Publicerad 2025-01-17 6:44

Text Erik Söderholm

Allt färre bilar med manuell låda rullar ut på svenska vägar. Siffran har aldrig varit så låg som nu och den har halverats på bara några år.



**Den som föredrar** att växla manuellt får allt färre bilar att välja på. El- och hybridbilar har automatlåda, och även bland vanliga bensin- och dieslbilar blir kopplingspedalen ovanligare.

Under 2024 registrerades drygt 15 600 nya bilar med manuell låda i Sverige, enligt siffror från Car.info. Det är den lägsta siffran någonsin och nästan en halvering på bara två år.

Det innebär också att bara fem procent av alla nya bilar hade manuell låda. Siffran blir ännu lägre om transportbilarna – som står för en ganska stor del av alla nya bilar med manuell låda – räknas bort.

Trenden märks även i Vi Bilägares tester. 2018 hade tre av tio testade bilar manuell låda, men 2024 hade samtliga testbilar automatlåda.

Automatkörkort kan bli standard



**På längre sikt** innebär omställningen till automatlåda att körkort för manuellt växlade bilar kan försvinna. Redan i dag har Trafikverket svårt att hitta manuellt växlade bilar till förarprov.

– Det kommer säkerligen bli ännu svårare, säger regionchefen Ove Lommered till **Dagens Nyheter**.

Vissa biltillverkare vill dock hålla kvar vid den ”manuella” känslan även i elbilar. Toyota och Lexus utvecklar till exempel **manuellt växlade elbilar**, och BYD har tagit fram en **elbil med manuell låda för körskolor**.

## Manuelltoppen

De tio populäraste nya personbilarna med manuell växellåda. Siffran anger antalet nyregistrerade bilar under 2024.

1. Renault Clio (793)
2. Audi A3 (688)
3. Dacia Sandero (613)
4. Peugeot 2008 (513)
5. Volkswagen T-Cross (506)
6. Ford Focus (457)
7. Volkswagen T-Roc (426)
8. Dacia Duster (417)
9. Seat Leon (317)
10. Renault Captur (297)

*Källa: Car.info*



Erik Söderholm

**Mer från Vi Bilägare:**



**Toyota ett steg närmare manuell låda för elbilar**



**Ovanliga nyheten: Här är elbilen som har manuell låda**



**Därför saknar elbilar och hybrider manuell låda**



## 6. Kabe i kris – anställda varslas om uppsägning

Uppdaterad: 14 jan. 2025 Publicerad: 14 jan. 2025

**Husvagnsjätten Kabe i Tenhult tvingas till uppsägningar efter en nedgång i försäljningen. Ett antal anställda drabbas av varslet.**



*Den svenska husvagnstillverkaren behöver varsla om uppsägning.*

Det är dystra tider för den svenska husvagns- och husbilstillverkaren [Kabe](#). På måndagen varslade företaget 24 anställda om uppsägning vid fabriken i Tenhult. Orsaken är vikande försäljningssiffror, vilket gör att företaget nu tvingas till nedskärningar.

“Vi hade hoppats att försäljningen skulle ta fart igen efter de senaste räntesänkningarna, men tyvärr har det inte blivit så”, säger Kabe’s vd **Mikael Blomqvist** till [Jönköpings Posten](#).

### **Kabe kör med LAS-principen**

Varslet innebär att antalet anställda i Tenhult minskar från cirka 600 till 580. Uppsägningarna sker enligt las-principen, vilket innebär att de senast anställda blir de första att förlora sina jobb.

“Det är förstås aldrig roligt att behöva varsla personal, men jag tror att de flesta anställda har varit förberedda på att det här kunde hända. Alla vet att vi verkar i en bransch som är känslig för konjunktursvängningar”, säger Blomqvist.

### **Tufft för både bi och husvagn**

Kabe är inte ensam om att drabbas av den rådande lågkonjunkturen. Även bilbranschen kämpar med svikande försäljning, trots att räntorna har sänkts.

“Folk håller hårdare i pengarna nu, de har helt enkelt inte råd att köpa”, säger exper-ten **Ronny Svensson** till [Carup](#).

Trots det dystra beskedet har Kabe’s vd inte gett upp hoppet om att konjunkturen snart vänder.

“Vi hoppas förstås att det ska vända snart”, säger Blomqvist.

Varslet träder i kraft om två månader, men det finns fortfarande en chans att uppsägningarna inte behöver genomföras om försäljningen tar fart igen.

## 7. Peugeot 505 lockade med turbo – och talande färddator

Publicerad 2024-10-06 6:30

Text Calle Carlquist

**Långköraren Peugeot 505 marknadsfördes som "racerdieseln" med sina 80 hästkrafter. I bensinaren var det bättre fart.**



**Det är nästan** så att man letar efter dokumentportföljen i helsidesannonsern med stark 1980-talskänsla, hämtad ur Vi Bilägare sommaren 1985. Till och med konservativa Peugeot hade nu fallit för decenniets mode turboladdning för att få fart på sin stora modell 505. År 1979 ersatte den 504 och byggde på samma teknik, bakhjulsdrift till exempel. Modellen blev märkets sista med detta.

Det var en stilren bil i märkets tradition, med hög åkkomfort, fina utrymmen och ännu mer plats i den stora kombi med förlängt axelavstånd som också fanns på programmet. Några år tidigare hade 505 Turbodiesel marknadsförts som "racerdieseln" med 80 hk, högst måttligt numera, men i bensinturbon fanns hela 160 hk, tillräckligt för att skicka bilen från 0 till 100 på 8,6 sekunder. Klart att man inte ville ha privatchaufför då!

**Färddator var en** annan tydlig åttitalstrend och det fanns en omfattande sådan i 505 Turbo – men inte bara det: en syntetisk kvinnlig röst påminde om säkerhetsbältet, varnade för öppen dörr och för åtdragen handbroms, medan en syntetisk manlig röst fick ta hand om varning för låg tanknivå och hög motortemperatur. Spejsat!

Åren 1978–92 byggdes totalt 1,35 miljoner exemplar av olika 505-versioner, oklart hur många av dem som var 505 Turbo. Ovanlig är den hur som helst!



**Mer från Vi Bilägare:**



**Peugots lilla långkörare: "Varför görs det större bilar?"**



**Peugots långkörare byggdes i nästan 40 år**



**Quiz: Vad kan du om Peugeot? Upp till bevis!**



Calle Carlquist



## Klassiker

### 8. Volvo 245 Turbo

Publicerad Igår 14:30 (uppdaterad Idag 12:25) Text Fredrik Nyblad

Alla Volvomodeller finns väl att köpa i Sverige? Inte alltid. Det dröjde två år innan kombiversionen av 240 Turbo gick att köpa här hemma!



Året efter att 240 Turbo lanserats som fyrdörrars sedan (och tvådörrars i USA) lanserades Volvo 245 Turbo – dock inte i Sverige. Att säga att någon bil var först är ofta riskabelt, men Volvo var först med att kombinera en kombikaross med en bensindriven turbomotor när modellen kom som årsmodell 1982. "Världens snabbaste bagagehanterare?" stod det i en amerikansk annons som fortsatte: "Om det finns någon herrgårdsvagn som är snabbare än Turbo Wagon från Volvo så är det en väl skyddad hemlighet".





Volvo 245 Turbo var helt likvärdig fyrdörrarsversionen, en av få skillnader var att kombi inte hade svart innertak. Turbomotorn B21ET gav 155 hk vilket räckte för att 244 Turbo enligt Volvos uppgifter skulle ta sig från 0–100 km/h på 9 sekunder. Toppfarten var 195 km/h. Det gick bara att få 240 Turbo med fyrväxlad manuell låda med överväxel – automatlåda fanns inte som tillval. Hastighetsmätaren var graderad till 220 km/h – inte 200 km/h som på de andra 240-modellerna.

I Sverige skulle det dröja till hösten 1983 innan man kunde köpa en 245 Turbo. ”Välkommen hem, Turbo kombi.” skrev Volvo i annonser för årsmodell 1984 där en vit Turbo flyger ut ur en biltransportbil. En av nyheterna för årsmodellen var att Turbo och de andra mer påkostade modellerna GLT och GLE nu även i Sverige fick den höga fronten som ursprungligen suttit på 260-serien.



## VÄLKOMMEN HEM, TURBO KOMBI.

Volvo Turbo Kombi har redan debuterat och gjort stor internationell succé. Bilentusiaster runt hela världen kör sedan länge efter bilen.

Men nu finns den äntligen i Sverige. Och fullbordar på ett kraft-

fullt sätt landets mest uppskattade Kombiprogram. Nu kan du köra Volvo Kombi oavsett vilka krav du ställer på komfort och fartresurser.

Turbo Kombi är litet av mot-satsernas bil. I stan en smidig slitvarg.

På landsvägen en snabb, säker och exklusiv långfärdsvagn med ousinliga krafter.

Den förenar behov hos dig som varken vanliga eller ovanliga bilar klarar av.

Drömmen om kraft och prestanda och behovet av ordentlig lastkapacitet, i en och samma bil.

Som du kan göra till verklighet genom att provköra Volvo Turbo Kombi hos din Volvohandlare.

Bränsledeklaration enligt KoV:s riktlinjer: 1,16 l/mil vid blandad körning. Kostnad 1500 mil 7.151:- (1/7 -83).

**MIN NÄSTA BIL BLIR EN VOLVO**



# SVERIGES MESTA GOLFVAGN HAR FÅTT TURBO



Som årsmodell 1985 fanns enbart 245 Turbo på programmet och det blev också sista året för Volvos överladdade kombipionjär!



Fredrik Nyblad



Volvo 240 Turbo Kombi 1982–85.





## 9. Jensen Interceptor (1966-1976)

Publicerad 13 juli 2022 av Keith Adams

Jensen Interceptor var en unikt brittisk och supercool version av den typiska GT-bilen från slutet av 1960-talet.



Klädd i en vacker italiensk kaross och driven av amerikanska V8-muskler var detta en bil som kunde byta slag med gräddan av superbilsskörden. Keith Adams berättar den första delen av dess historia.

Den brittiska bilsalongen 1966 var knappast någon klassiker. Familjebilsköpare kanske hade undrat om de någonsin skulle kunna skilja på seriens stjärndebutanter, **Ford Cortina** och **Hillman Hunter**, men det rädde ingen tvekan om att Jensen Interceptor skilde sig från allt annat på vägen. Det hade en enorm inverkan som skulle ge resonans i många år framöver ...

Interceptor var inte ett nytt namn. Det nystartade företaget Jensen hade använt den före det senaste kriget och återupplivade den efteråt för sin cabrioletmodell från 1950 som drevs av en 4,0-liters Austin A135-motor. 1954 ersattes Interceptor av den eleganta 541, som blev 541R, innan den ersattes av den slående CV8 med glasfiberkaross 1963.

Hjärtat i CV8-konceptet skulle också bli utgångspunkten för nästa Interceptor, eftersom båda bilarna delade en av den då nya sortens stora och kraftfulla amerikanska V8:or. Det var en formel som blev populär på andra håll (hos Iso i Italien, Facel Vega i Frankrike och Bristol i Storbritannien) och Jensens val föll på Chrysler 5,9 liter, som kom komplett med treväxlad Torqueflite-automatlåda.



*Jensen CV8.*

### **Konventionellt konstruerad, brutal kraft.**

CV8-chassit kan knappast beskrivas som äventyrligt, inte ens med den tidens mått mätt – det fanns en fjädring med dubbla länkar fram och en levande axel bak som huvudsakligen lokaliserades av massiva dubbelriktade bladfjädrar som placerades med hjälp av en Panhard-stång och några genomtänkt placerade dämpare.

CV8 var dock snabb med sin tids mått mätt, med samtida vägtester som gav den en maxhastighet på mer än 130 mph och en 0-60mph-tid på cirka 8,0 sekunder. Det var inte heller några problem att stanna, eftersom CV8 var en av de första serietillverkade bilarna som hade skivbromsar runt om. Dess köregenskaper fick också mycket beröm av testarna och jämfört med 541 gynnades den av den förbättrade viktfordelningen tack vare den kompakta V8:an, som installerades långt akterut i det tillverkade stålrörschassit.

Dåtidens testare drog sig för att kritisera karossens kvalitet, men dess uselhet fanns där för alla att se. För att vara en så dyr bil – CV8 kostade 3400 pund 1963 – drabbades den av kvalitetsproblem som var förknippade med den tidens konstruktion av glasfiberpaneler, med den extra svårigheten att matcha finishen med dörrpaneler i aluminium. Det uppenbara svaret var att anta en ordentligt utrustad stålkropp och i sinom tid gjordes detta. Resultatet blev Interceptor.







*Jensen Interceptor.*

### **Att få italienarna att engagera sig**

För att få den nya karossen vände sig Jensen till Vignales ritbord och till Touring i Milanos verkstäder, för att ta fram en design som var exceptionellt elegant. Den kraftigt välvda bakrutan var före sin tid och influerade bilar som Porsche 924, **Citroën SM**, Renault Fuego och 25 (de tre sistnämnda, alla designade av Robert Opron) och flera andra bilar. Det var en stylingfunktion som gav Interceptor något av en tidlös kvalitet.

Den övergripande balansen i karossen var superb och till skillnad från många rivaliserande GT-bilar på den tiden hade Interceptor fyra säten och en hel del bagageutrymme i en kaross som bara var 4,57 meter lång.







### Vad testarna sa om Interceptor

Under den glamorösa nya karossen överlevde CV8:s underbyggnad nästan oförändrad. Fjädringen förblev oförändrad, hjulbasen var satt till 105 tum, och motorn och växellådan överfördes också, den förstnämnda var en 6,2-litersversion av Chrysler V8, som hade smugits in i CV8 under 1965. Det fanns dock inga spår av den fyrväxlade manuella växellådan som Jensen hade erbjudit på CV8 för 100 pund extra.

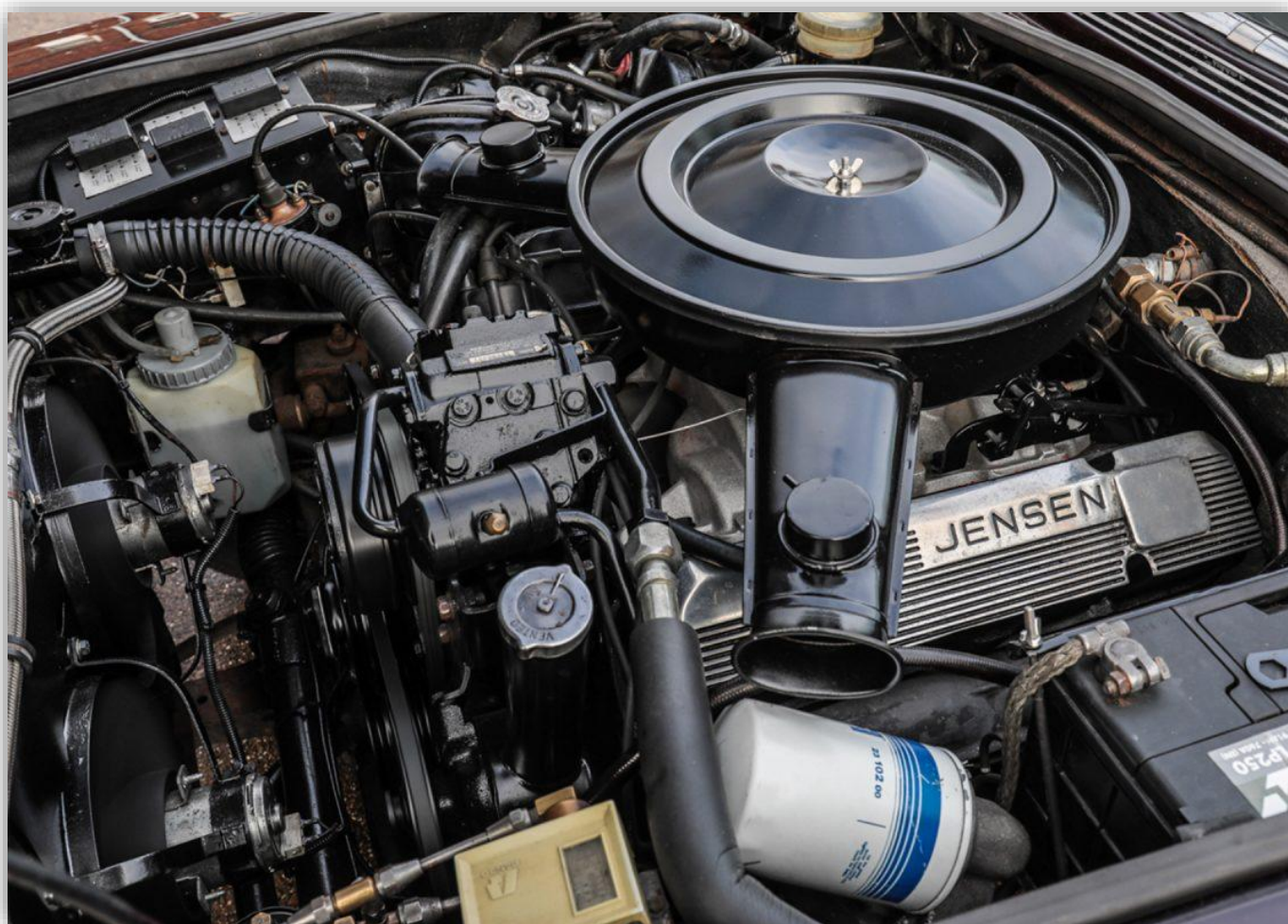
Med Chryslers påstådda 330 hk (förmodligen närmare 280 hk i verkligheten) kunde Interceptor knappast vara något annat än snabb. Den hade dock ökat avsevärt i vikt med sin nya stålkaross som svetsades fast på det befintliga chassit. Eftersom chassit var tillräckligt styvt var Interceptor-chassit plus kaross exceptionellt robust – men straffet blev en extra tjänstevikt på 152 kg jämfört med CV8.

Det är tveksamt om Interceptor var mer aerodynamisk än CV8, och det är inte förvånande att den nya modellen inte kunde matcha den enda uppsättningen tillförlitliga prestandasiffror som någonsin publicerats för CV8 i dess 6,2-litersform (Autocars test 1965 krediterade den med 0-60 mph på 6,7 sekunder och en 14,6 sekunders kvartsmil).

Trots detta skulle den tidiga Interceptor lätt överstiga 130 mph (210 kph) och nå 60 mph (96 kph) från vila på 7,3 sekunder, gå vidare till 100 mph (160 kph) på cirka 20 sekunder, även om den inte skulle se åt vilket håll en Jaguar E-type gick.

Dessa tidiga Interceptors var en intressant blandning av antikt och modernt i flera avseenden. På den positiva sidan ärvde de Salisbury Power-Lok differentialen med begränsad slirning som hade introducerats på CV8, och även Armstrong Selectaride variabla bakre dämpare.

Å andra sidan hade kuggstångsstyrningen ingen servoassistans: *Motor* beskrev den som "ganska tung och slö" vilket verkligen är en återhållsam kommentar när man diskuterar en bil för 3700 pund som väger 1676 kg. Tidningen rekommenderade att lätta på styrningen genom att höja däcktrycket från standard 24psi runt till 36psi fram och 48psi bak, ett trick som var möjligt med standard tvärgående Dunlop RS5 monterade.



På det hela taget var *Motor* imponerad: "Siffrorna visar vilken enorm prestanda den senaste Jensen har, men de förmedlar inte riktigt den absurda lätthet med vilken 325 hk driver den stora bilen upp till 140 mph (225 kph), eller den omärkliga pausen när en växel glider in i en annan i den kusligt smidiga automatiska växellådan."

*Motor* var också ganska nöjda med den kraftfulla Jensen: "Den understyrning som bilen normalt har kan justeras eller överstyrs med gaspådraget, nästan oavsett vilken växel du sitter i. En sådan rullningsfri respons, tillsammans med en viktfördelning på 50:50, en fantastisk progressiv frigöring av däcken på gränsen och en enorm känsla i styrningen uppmuntrar till snabb kurvtagning", avslutade vägtestet.

### **En fråga om utväxling**

Ett av problemen som påverkade Interceptors prestanda var frågan om utväxlingen. Även om Chrysler V8 producerade gott om vridmoment, nåddes toppeffekten vid 4600 rpm. Även med de stora hjulen och däcken var Torqueflites direktdrivna högsta växel bra för endast 25,6 mph (41,2 kph) med den högsta lättillgängliga slutväxeln.

Eftersom den röda linjen var satt till 5100 rpm på Interceptors varvräknare under hela modellens livslängd, innebar detta att alla vägtestare som erkände att de hade överskridit 130 mph hade övervarvat motorn. Faktum är att det fanns en underförstådd överenskommelse om att den röda linjen kunde ignoreras på högsta växeln, och de flesta av de publicerade maxhastighetsciffrorna motsvarar cirka 5400 rpm.

Men vid det här laget började den stora V8:an låta väldigt strypt, och det råder ingen tvekan om att med en högre slutväxel – eller en motor med förbättrad andning i höga hastigheter – skulle bilen ha varit betydligt snabbare. En Jensen Hemi hade varit snabb faktiskt...





Det kan också ha varit mer ekonomiskt, eftersom den extra vikten inte hjälpte: *Motors* första publicerade totala bränsleförbrukning för Interceptor var 11mpg (26 liter per 100 km, och saker och ting förbättrades inte. En av Jensens tidiga utvecklingar var att öka bilens bränslekapacitet från 16 till 20 liter för att svara på kritiken om begränsad räckvidd.

#### **Fyrhjulsdraft och låsningsfria bromsar**

Det fanns dock mer i den nya Interceptor än en vacker kaross, eftersom Jensen då meddelade sin avsikt att bygga en version utrustad med Ferguson Formula fyrhjulsdraft vid sidan av standardmodellen. Harry Ferguson hade skapat ett enormt intresse på den tiden med sitt geniala system med sin momentdelande mittdifferential, och Jensen tog chansen att göra Interceptor till en unikt kapabel och attraktiv bil 14 år före lanseringen av Audi Quattro.

Anmärkningsvärt lite arbete behövdes för att få plats med det nya systemet: den sträcktes ut med 10 cm för att få plats med mittdifferentialen samtidigt som den bakre kardanaxeln som standard bibehölls, och för att inte kompromissa med utrymmet i kupén. Tillägget av ett andra par lameller i de främre vingarna, precis framför scuttle-linjen, var den största visuella giveawayen.

FF-systemet fungerade extremt bra, vilket gav den stora bilen fantastisk dragkraft och extremt säker hantering. Vissa testare var mer tveksamma till Maxarets låsningsfria bromsar, vilket kanske är förståeligt med tanke på *Autocars* upptäckt att systemet hade en cykeltid på 2-3 sekunder. Det orsakade också pulsering av bromspedalen och verkade begränsa det bästa möjliga stoppet till cirka 0,9 g.

#### **Inte en kommersiell framgång**

Bortsett från det fanns det en nedgång i prestanda orsakad av de extra förlusterna i den andra halvan av transmissionen. *Autocar* fann att den maximala hastigheten sjönk till 130 mph, och 0-60 mph var upp till 8,4 sekunder. Bränsleförbrukningen blev också något lidande (delvis utan tvekan på grund av det extra självförtroendet vid snabb körning som följde med FF-systemet.





Den största nackdelen av alla, i de flesta köparens ögon, var priset som sattes till 5340 pund jämfört med 3743 pund för Interceptor. Hade FF varit mer visuellt distinkt kunde det ha varit mer framgångsrikt, men som det var var alltför få köpare värderade fördelarna med fyrhjulsdraft tillräckligt för att spendera alla de extra pengarna utan något visuellt att visa för det.

Resultatet blev att även om produktionen av Interceptor till slut uppgick till ett fyrsiffrigt belopp, byggdes bara några hundra FF och till slut drog Jensen tillbaka modellen, trots dess tekniska framgång och utmärkta hantering.

### **Lägga till fler modellderivator**

Det fanns naturligtvis andra riktningar som Interceptor kunde utvecklas i. År 1969 försökte företaget stärka bilens image genom att erbjuda Director, en version utrustad med en rad kommunikations- och affärsutrustning för den extremt höga chefen på resande fot.

Till viss del var detta en ganska övergiven förhoppning, för även om Interceptor beundrades för sin tystnad lika mycket som för sin stabilitet och prestanda, fick den regelbundet kritik för att den inte hade tillräckligt med utrymme i baksätet. Sätena såg attraktiva ut vid första anblicken, men praktiken visade snart att de var för nära golvet (för att säkerställa tillräcklig takhöjd) och att knäutrymmet var begränsat.

### **Gör det snabbare... och törstigare**

Det var vettigare att göra Interceptor till ett fordon med ännu högre prestanda. Jensen tittade säkert längtansfullt på Chrysler Hemi men nöjde sig istället med en mindre vild lösning: en större motor som andades bättre. Den nya Chrysler V8:an hade en något större cylinderdiameter och mycket längre slaglängd än 6,2-litersmotorn, och cylindervolymer hade stigit till hela 7,2 liter.

I sin "prestanda"-form var den utrustad med tre Holley-förgasare med dubbla choker, den mittersta ansluten till gaspedalen, de andra drevs av vakuumlänkar från insugningsröret. Eftersom det fanns sex chokes var hela arrangemanget känt som "six pack" och den nya Interceptor-versionen döptes till SP för lanseringen 1971. Den mest uppenbara visuella ledtråden till dess prestanda var de extra kylventilerna på motorhuven (nedan).

Den större motorn levererade 330 hk, vilket Jensen hävdade var 55 hk mer än tidigare. Men effekttoppen var fortfarande bara 4700 varv per minut, och företaget använde sig av en slutväxel på 2,88:1 för att lätta på den maximala hastighetsbegränsningen.



Enligt *Autocar* var SP den snabbaste i Interceptor-serien, med en 0-60mph-tid på 6,9 sekunder och en 0-100mph på (160 kph) 16,8 sekunder. Den högsta hastigheten var 143 mph (230 kph). Även om SP:s prestanda var imponerande, var sexpaketet inte ett lyckligt arrangemang eftersom övergången från en uppsättning chokes till alla tre var betydande och ibland abrupt.

Under åren fram till SP:s introduktion på 1971 års Motor Show hade Interceptor uppdaterats stadigt. Servostyrning hade anlänt, följt av 70-seriens radialdäck på 6,5-tumsfälgar i legering. Luftkonditionering hade också gjorts till standard, och priset hade stigit i enlighet med detta. Det hade gjorts en mindre ansiktslyftning inför 1970, med en omplacerad främre stötfångare och några invändiga förändringar som var tillräckliga för att motivera en ändring till MkII-beteckningen.







Med ankomsten av SP fick följeslagaren Interceptor återigen några mindre förändringar i utseendet, de mest anmärkningsvärda var nya gjutna aluminiumramar för strålkastarna och införlivandet av sidorepeaterblinkers i sidogrillarna. Under skalet var de mer betydande förändringarna införandet av centraliserad låsning och ventilerade skivbromsar fram. I denna form blev Interceptor MkIII

#### **Ut med FF, in med SP**

FF överlevde inte länge ankomsten av SP, den sista bilen som kom ut från fabriken i december 1971, med chassinummer 328: en sorglig kommentar till behovet av att göra högteknologi överkomlig och effektiv. Vad ingen förstod då var att det väntade händelser som snart skulle sätta stopp för Jensen självt.

För 1972 års modell låg dock energikrisen fortfarande i framtiden. Interceptor och SP fortsatte att tillverkas, till den grad att deras chassinummer kom från en gemensam serie. År 1974 års modell, efter att SP hade slutat tillverkas, erbjöds dess mycket individuella motorhavsventiler som tillval på standard Interceptor.

Under tiden uppnåddes en viss standardisering i och med att en avstämd version av 7,2-litersmotorn monterades på Interceptor från juli 1972 och framåt. De större motorerna hade bokstaven J på bakpanelerna (7,2-litersmotorn var Chryslers serie J-enhet). I icke-SP-form hade J-motorn ett tillräckligt lågt kompressionsförhållande – 8,2:1 – för att fungera på tvåstjärnigt bränsle, och den producerade fortfarande 280 hk.

#### **Öppnande för nya marknader**

Trots den tunga design- och utvecklingsbördan i samband med Jensen-Healey sökte West Bromwich-teamet fortfarande andra sätt att utöka Interceptors räckvidd. Även när 1973/74 förde med sig högre bensinpriser och hot om bensinransonering var ett av dessa projekt så nära att slutföras att det genomfördes ändå, för att i mars 1974 framstå som Interceptor Cabriolet (ovan).





Cabrioleten var ett välkommet tillskott i sortimentet på ett sätt, eftersom SP hade slutat tillverkas i oktober 1973. Företaget försökte utnyttja den nästan totala avsaknaden av en stor cabriolet på de brittiska och europeiska marknaderna.

Konverteringen av Interceptor var okomplicerad, eftersom den rejäla och i princip självbärande chassiramen redan fanns där. Allt som behövdes var att trimma av taket, montera en tröskelram och fästa den massiva huven med dess hopfällbara maskineri.

Den resulterande bilen vägde bara 36 kg mer än SP, så dess prestanda förblev extremt bra: även om vägtestarna vid det här laget ägnade mer uppmärksamhet åt röda linjer, och *Autocar* uppnådde en varvtalsbegränsad maxhastighet på 126 mph och 0-60 mph-tiden på 7,6 sekunder.

#### **Att ge efter för det oundvikliga**

Jensens omarbetning av den ursprungliga Vignale-formen ansågs vara mycket framgångsrik, förutom det sätt på vilket motorhuven fälldes ner på bakdäcket i stället för i en brunn, vilket fick bilen att se puckelryggig ut. Det betydde att bilen behöll det mesta av bagageutrymmet och de två baksätena. Det är en kommentar till hur priserna rörde sig på 1970-talet att Interceptor Convertible noterades för 9682 pund.

Att överleva blev mer och mer av en kamp för Jensen, men ytterligare en modell lades till i sortimentet för säsongen 1976 i form av den otympliga Interceptor Coupé (nedan). I själva verket var detta en cabriolet där huven ersattes av ett fast "växthus" med tonat glastak och kvartspaneler.

Förmodligen var tanken att tilltala alla som inte tyckte att den ursprungliga fastback-formen var oattraktiv (och möjligen också att använda upp några av de långsamma bakvagnspanelerna från Cabrioleten). I själva verket hörde man inte mycket mer om Coupé, och i själva verket hörde man inte mycket mer om Jensen annat än den uppståndelse som omgav dess likvidation.

# Jensen Coupé



## Och så, till slutet... i del ett

Interceptor i sig kan knappast beskyllas för Jensens bortgång, som hade mycket mer att göra med vikten av investeringen i Jensen-Healey-projektet och en beslutsamhet att göra bra ifrån sig på den amerikanska marknaden med en mycket specialiserad bil.

Under hela sin livstid hyllades Interceptor konsekvent, och med rätta, för sin prestanda – och bristen på uppenbar ansträngning med vilken den levererades. Dess stabilitet och köregenskaper beundrades lika mycket, liksom dess förfining: den var på sin tid en av de tystaste bilarna att åka i.

Vignales kroppsform misslyckades aldrig med att väcka beundran. Kritiken var främst begränsad till bristen på utrymme i baksätet och den fruktansvärda bränsleförbrukningen (*Motors* sista vägtest av en Interceptor MkIII, som kördes 1975, krediterade bilen med bara 10mpg totalt, vilket knappast kunde ha gjort dess försäljningsutsikter särskilt bra). Den sista Interceptorn kom ut från fabriken i West Bromwich i september 1976.

## Pånyttfödelsen skulle komma

Det var dock inte riktigt slutet på historien. Interceptor var en för bra konstruktion för att dö. En del av de överlevande från Jensen-kraschen försörjde sig genom att köpa det återstående lagret av komponenter, vilket råkade vara betydande – och genom att sälja dem och utföra reparations- och restaureringsarbeten. Denna verksamhet växte till Jensen Cars Ltd.

**Cropredy Bridge Garage** gick också in för att hålla lågan vid liv. Det sattes upp när Jensen Motors fortfarande tillverkade nya Interceptorer. Verksamheten erbjöd då service och underhåll för både befintliga och äldre Jensen-bilar. Under 1980- och 90-talen blev det Storbritanniens främsta centrum för Jensens expertis – och det slutade med att man sålde restaurerade och återskapade Interceptors.

Det har därefter gjorts ett antal försök att återlansera Jensen and the Interceptor som vi kommer att gå in mycket mer i detalj på i en uppföljande artikel.





### Specifikationer för Jensen Interceptor

**Jensen Interceptor Pris Storbritannien när det meddelas: £3742**

**MOTOR:** Fram, längsgående Typ: Vattenkyld V8 med gjutjärnsblock och topplock. Två ventiler per cylinder som drivs av en enda kamaxel.

Motorcapacitet: 6276cc

Maximal effekt: 325 hk vid 4600 rpm (SAE brutto)

Maximalt vridmoment: 425lb ft vid 2800 rpm (SAE brutto)

Borrning x slaglängd: 108 mm x 86 mm

Kompressionsförhållande: 10,0:1

**Bränsletillförsel:** Single Carter fyrpipig förgasare

**Tändning:** Mekanisk med spole och

**KRAFTÖVERFÖRING:** Bakhjulsdriven, treväxlad automatisk Chrysler Torqueflite

**FJÄDRING:**

Fram: Oberoende med dubbla länkar och spiralfjädrar

Bak: Icke-oberoende med levande bakaxel placerad av halvelliptiska bladfjädrar och Panhardstång

**STYRNING:** Kuggstång och kugghjul

**BROMSAR:** Dunlop skivor fram och bak, servoassisterad med delad hydraulkrets.

**HJUL OCH DÄCK:** Typ: 5J stålfälgar med Dunlop RS5 6,70 X 15 tum slanglösa crossply-däck

**KAROSS/CHASSI:** Stålrörschassi med enhetlig stålcoupékaross



Keith Adams

## 10. Svenske kungens pampiga Mercedes är till salu

Av Andreas Jemn

15 januari 2025, 14:33

Svenske kungens sagolika limousine säljs på auktion



Den pampiga Mercedesen älskades av kändisar och diktatorer världen över. Men kungen rynkade på näsan – och prinsessan Sibylla fick åka i Tysklands lyxigaste bil någonsin. Än idag finns kungafamiliens teservis bevarad. Närliggande bilhandlare

Mercedes Benz lanserade den här modellen 1963. Det var en bil skapad för kungar och dignitärer. Ett fordon som var både tryggt, bekvämt men också anpassat för parader längs vimlande avenyer. Det första exemplaret kom till Sverige 1965. Det var importören Philipson i Stockholm som på Kungliga hovstallets uppdrag beställde bilen. Den fick registreringsnummer A2, som är vikt för den svenska statschefen.

På den tiden var det kung Gustav VI Adolf som satt på Sveriges tron. Tanken var att den lyxiga Mercedesen skulle transportera honom land och rike runt. Men kungen blev aldrig helt förälskad i sin enormt dyra och flotta Mercedes. Istället ville han fortsätta åka med sin favoritbil, en Cadillac Fleetwood som han kände sig mycket bekväm i. Därför gick bilen istället vidare till hans svärdotter, prinsessan Sibylla. Den väna prinsessan åkte med bilen några år innan den såldes vidare till en privatperson. Än i dag är kung Gustav VI Adolfs teservis bevarad i Mercedesen.

Denne har haft den i sin ägo sedan dess. Bilen är i ett perfekt skick och har fått en fullständig motorombyggnad 2008 av det tyska företaget Wörle. Den här bilen är i ett sådant bra skick att den inte ens har problem med den bakre fjädringen, som annars varit ett bekymmer som hemsökt modellen. Bara 428 exemplar är tillverkade av den sjuitsiga Pullman-versionen.



Autogefühl

## 600 Pullman



FILM: <https://youtu.be/yZ324MBLu3s>

– Förutom sitt imponerande yttre utseende med sin svarta lack och sin fläckfria krom, är denna bil särskilt värd det för sin mycket lyxiga och extremt rymliga interiör. Framsätena är i läder medan baksätena (bakom förarväggen) är i djup sammet och i två rader vända mot varandra, skriver Artcurial.

Mercedes lanserade den här bilen i början av 1960-talet. Den var en limousine som efterträdde deras gamla W189 som också kallades för Adenauer, efter Västtysklands första förbundskansler, kristdemokraten Konrad Adenauer.

Die Grosser som den kallades kom i några olika utföranden och tillverkades fram till 1981. Då hade omkring 2700 exemplar tillverkats. Den blev också mycket populär bland världens olika celebriteter. Kändisar som John Lennon och Elvis Presley köpte sig en, men även diktatorer som Idi Amin, Leonid Brezhnev, Nicolae Ceausescu, Josip Broz Tito, Enver Hoxha, Saddam Hussein, Fidel Castro, Hirohito, Pol Pot, Mao Zedong, Muammar Khadafi, Pablo Escobar, Kim Il-sung och Kim Jong-il svävade fram i en Grosser.

Det här exemplaret säljs nu i februari av Artcurials auktionshus i Frankrike, uppskattat värde ligger på mellan 150 000 och 250 000 euro.







*Tygsäten bak ...*



*... och skinnsäte fram.*



