



Rolls-Royce Silver Cloud Saloon (III) 1962–66.

1. Volvo XC40 återkallas för fel i bromssystemet.
2. Bilia har rekordmarginal men oklart kring Volvos besked.
3. Nu sjunger Polestar 1 på sista versen.
4. Då kommer mini-Teslan med den lilla prislappen.
5. Då kommer Lucid Air till Europa.
6. Rivian siktar på börsnotering i år.
7. Stellantis ska rädda Chrysler.
8. Nya Jeep Wrangler med gammalt utseende.
9. Vi har kollat in Nissan Ariya!
10. Test: Kia e-Niro.
11. Bugatti för 80 miljoner kronor.
12. Rolls-Royce klassiska kylarprydnad firar 110-årsjubileum.
13. Här är bilmärket som har dyrast försäkring.
14. Isetta-inspirerade Microlino är tillbaka.
15. Husvagnen som kapar förbrukningen och ger längre räckvidd.
16. Bytet av blåljussystemet Rakel kostar 7,3 miljarder kronor.
17. Ctek CS-Free är en ny batteriladdare som inte behöver strömuttag.
18. Så använder du startkablar.
19. Ny studie: Motorljud minskar risken för åksjuka.
20. Triumph Spitfire är en utmärkt instegsbiljett till klassikerlivet.
21. "Varg-Olle" Nygren är död.

1. Volvo XC40 återkallas för fel i bromssystemet.

Publicerad Igår 13:25.

Text Erik Söderholm.

FÖRST PÅ VI BILÄGARE.

Kan leda till "oönskat buller" och sämre bromsprestanda.



Volvo har gått ut med flera återkallelser den senaste tiden. Det har till exempel varit [fel på kylsystemet](#) som tvingat tillbaka 366 000 bilar till verkstaden och [fel på krockkudden](#) i 54 000 äldre bilar.

I somras kom även [Volvos största återkallelse på 2,2 miljoner bilar](#), och så sent som i januari upptäcktes ett [fel i systemet som styr krockkudden](#) i 9 000 bilar.

Nu kommer ytterligare en återkallelse, även om den inte är lika omfattande. Den rör Volvo XC40 som tillverkades i fabriken i Gent mellan 31 oktober 2019 och 19 juni 2020. Totalt handlar det om 745 bilar varav bara nio i Sverige.

Felet rör den så kallade bromsförstärkaren där två muttrar som ska fästa den är monterade med fel vridmoment. Det kan innebära "oönskat buller", enligt Volvo, och efter ett par års körning kan det leda till att bilen får nedsatt bromsprestanda.

"Det finns inga rapporter om personskador relaterat till detta", uppger Volvo Cars press-tjänst för Vi Bilägare.

Otillräckligt vridmoment var även anledningen till att Volvo förra året återkallade 34 000 exemplar av XC60 i Sverige på grund av att [vindrutetorkarna kunde lossna](#).



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[**Volvos senaste återkallelse: 9 000 bilar ska till verkstad**](#)
[Har upptäckt ett fel i systemet som styr krockkudden.](#)



[**Volvos största återkallelse någonsin drabbar 2,2 miljoner bilar**](#)
[Problem med säkerhetsbältet tvingar Volvo att kalla tillbaka över 400 000 bilar i Sverige.](#)

2. Bilia har rekordmarginal men oklart kring Volvos besked.

Publicerad 2021-02-12 kl 9:18. Text Erik Söderholm.

Nya siffror visar hur förra året gick för jättekoncernen Bilia, som kunde redovisa rekordhög marginal.



Beskedet om att Volvo Cars säger upp avtalet med Bilia efter 90 års samarbete [slog ned som en bomb](#) i den svenska bilbranschen förra året.

Nu har Bilia släppt sin rapport för förra året, som bland annat visar att omsättningen ökade med två procent och resultatet med hela 29 procent.

Service och reparationer är fortfarande en extremt viktig del för Bilia. Serviceaffären kunde redovisa ett resultat som var 212 miljoner kronor eller 22 procent högre än året innan, framför allt på grund av pressade kostnader.

Dessutom ligger företagets marginal på den svenska marknaden på 6,4 procent, jämfört med 5,3 förra året. Bilia redovisar dock inte marginalen för bilförsäljning och service separat.

När det gäller Volvos uppsägning har Bilia nu inlett diskussioner om vad den innebär framöver. Under fjärde kvartalet drogs Bilians rörelseresultat ned med 110 miljoner kronor vilket kan kopplas till Volvos uppsägning och att tre av sju anläggningar i Tyskland läggs ned.

Kostnaderna som kan kopplas till Volvos uppsägning är Bilians första bedömning av hur mycket det kommer kosta att strukturera om företaget.

”Vi fördelar inte hur mycket av de 110 miljoner som avser Volvos besked respektive nedläggning av anläggningar. Kostnaderna relaterar sig inte till redan genomförda omstruktureringar utan aktiviteter som kommer att genomföras. Vi kommenterar inte mer specifikt på detta då det pågår diskussioner med Volvo”, skriver Bilians kommunikationschef Anders Rydheimer till Vi Bilägare.

Rent generellt kring Volvos besked, har ni inlett någon förhandling eller något samtal ännu?

”Diskussioner har inletts i början av januari”, uppger Anders Rydheimer.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Bilia efter Volvos besked: "Ser över alla våra kontrakt"](#)
[Avtalet uppsagt efter 90 års samarbete – så påverkas kunderna.](#)



[Nya beskedet: Bilia slutar sälja Volvo – avtalet sägs upp](#)
[Nu ska Bilia och Volvo diskutera vad som händer efter att uppsägningstiden gått ut.](#)



[Volvo lägger locket på efter beskedet: "De vill göra en Tesla"](#)
[Bilia förpassas till att sköta leverans och service – inte försäljning.](#)



3. Nu sjunger Polestar 1 på sista versen.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-02-11, 11:43.

Sista omgången Polestar 1 har börjat byggas – läge att investera?



Testchef Mikael Johnson på sladd i (s)laddhybriden Polestar 1.

Om du går i tankarna på att slå till på en Polestar 1 så börjar det bli hög tid. Nu börjar nämligen den sista omgången 1:or att byggas, sedan är det slut på sagan om den 609 hästar och 1.000 Nm starka laddhybriden.

Med ett batteripaket på 34 kWh och snabbladdning i upp till 50 kW är den unik som laddhybrid. WLTP-räckvidden på el uppgår till 12,4 mil men i vårt test maktade den med 9,2 mil, vilket var nytt rekord vid testtillfället. Sedan dess har [den blivit omkörd av Mercedes GLE 350 de som var snubblande nära \(98,4 kilometer\) drömgränsen 100 kilometer.](#)

I övrigt är Polestar 1 ordentligt kittad. Kaross i kolfiber, 6-kolvs Akebono-bromsar och justerbara Öhlins Dual Flow Valve-dämpare. Visst låter det dyrt? Det är det också. Polestar 1 kostar i grundpris 1.699.000 kronor. Men i praktiken kostar bilen 1.704.000 kronor, eftersom tillvalet snökedjor för 5.000 är ett (nåja) måste.

Produktionen av Polestar 1 kommer att pågå året ut, men du kanske bör skynda dig om du vill lägga vantarna på någon av de otingade.



Patrik Lundin

4. Då kommer mini-Teslan med den lilla prislappen.

John Edgren 2021-02-11 16:30.

Den är betydligt billigare än andra Teslor och ska säljas i hela världen.



Det som har öppnat för det pressade priset är Teslas nya 4680-cell med vidhängande produktionsteknik.

Nu bekräftar Tom Zhu, chef för Tesla i Kina, att den tidigare påtalade mini-modellen snart börjar utvecklas i Kina, där den även kommer att tillverkas.

Elon Musk har alltid understrukt att syftet med Tesla är att öppna upp vägen för elbilar som en bred konsumtionsprodukt, det innebär att priserna måste vara överkomliga. Model 3 var ett svar på detta, och i januari öppnade [Tesla för en billigare instegsversion av Model Y](#).

[2020 skrev Ny Teknik om Teslas planer](#) kring en liten budgetmodell tillverkad i Kina och Tyskland – nu bekräftas den kinesiska satsningen av Tom Zhu som är chef för Tesla i Kina. I en intervju med den statliga kinesiska nyhetsbyrån Xinhua berättar han att så fort Teslas kinesiska forsknings- och utvecklingscenter har öppnat i år så kommer de att börja rita på den lilla modellen.

– Vi kommer att skapa väldigt goda förutsättningar för att våra R&D-ingenjörer ska kunna arbeta mot vår ultimata målsättning. Och vad som utgör det ultimata målet har nämnts offentligt vid flera tillfällen – i framtiden vill vi designa, utveckla och tillverka en originalmodell i Kina, som produceras här men säljs till hela världen, säger Tom Zhu i klippet nedan.

Läs mer: [Volkswagens tänkta flaggskepp överraskar med sitt pris](#)

Det pris som tidigare har angetts av Elon Musk är 25 000 dollar, motsvarande drygt 207.000 kronor. Då sa han även att bilmodellen kommer att vara helt autonom och antydde att räckvidden för det lilla fordonet kan landa på motsvarande 321 km. Det rapporterar [Electrek](#).

Det som har öppnat för det pressade priset är [Teslas nya 4680-cell](#) med vidhängande produktionsteknik. Den ökade storleken ska ge celler som levererar sex gånger högre effekt och fem gånger högre energilagringkapacitet – till en kostnad som är 56 procent lägre.

Tom Zhu tror att den nya bilmodellen skulle kunna stå klar inom ett år, men Musk räknar med att det är först om tre år som tillverkningen av den nya cellen har nått en nivå som gör det möjligt att inleda tillverkningen av den lilla Teslan.

RELATERADE ARTIKLAR

[Volkswagen breddar elbilsutbudet – ny ”billig” ID.4 lanserad](#)

[Tesla höjer laddpriset med 25 procent – andra höjningen på kort tid](#)



5. Då kommer Lucid Air till Europa.

Anders Nilsson 2021-02-12.

Lucid Motors ska börja leverera sina bilar i vår, till sina kunder i USA. De ska även levereras till Europa, men där får man vänta ett tag till



Elbilstillverkaren och konkurrenten till [Tesla](#), [Lucid Motors](#), ska börja leverera sin modell [Air](#), till kunderna i USA i år. En person från Norge frågade på Twitter när de skulle levereras dit, och svaret blev sent under 2021.

Dock rapporterar [Electrek](#) att uttalandet sedan dess har dragits tillbaka, och enligt en talesperson för företaget, ska Lucid Motors starta sina leveranser till Europa under första hälften av 2022.

Lucid Air har ett batteri på 113 kWh och klarar 300 kW i snabbladdning. På 20 minuter kan man ladda 482 kilometer.

Värstingversionen är Lucid Air Dream Edition som har 1080 hästkrafter. Den kan köra 0-60 mph på 2,5 sekunder, och köra en kvartsmil på 9,9 sekunder. Toppfarten är 270 km/h. Dessutom har den en räckvidd på 78 mil, och prislappen ligger på 161 500 dollar, ungefär 1,3 miljoner svenska kronor. Det är den versionen som kommer levereras till kunderna först.

Det kommer även finnas en billigare version som heter Air Grand Tour som har en räckvidd på 83 mil. Den har 800 hästkrafter och gör 0-60 mph på 3 sekunder, men toppfarten är samma som på Lucid Air Dream Edition. Priset är satt till 131 500 dollar, cirka 1,1 miljoner kronor i dagens valutakurs. Den ska börja levereras i höst.

Dessutom finns en instegsversion som heter Air Pure som har 480 hästkrafter. Den har en räckvidd på 65 mil, och kostar 69 900 dollar (583 svenska kronor), och den får man vänta på tills nästa år innan den levereras.

Relaterade artiklar:



[Lucid Air äntligen officiell - här är alla detaljer](#)



[Lucid Air ska klara 83 mil på en laddning](#)



[Lucid Air är en elbil med 1.000 hästkrafter](#)

6. Rivian siktar på börsnotering i år.

PUBLICERAD: 12 FEB 2021, KL 10:49.

Text **ROBIN TÖRNROS.**

Den amerikanska elbilstillverkaren Rivian Automotive siktar enligt uppgifter på att börsnoteras senare i år.



Startup-företaget Rivian grundades redan 2009 men det är inte förrän på senare år som de har blivit riktigt uppmärksammade. Under 2017 visade de upp två kommande elbilar, en SUV och en pickup, som bland annat kommer att konkurrera med [Tesla Cybertruck](#). Rivian har även ett avtal med [Amazon](#) om att [leverera 100 000 eldrivna budbilar](#) till nät-handelsföretaget fram till 2030.

Hittills har Rivian säkrat cirka åtta miljarder dollar, motsvarande 67 miljarder kronor, från investerare där Amazon och [Ford](#) är två av de mest framstående. Vid den senaste investeringsrundan i januari i år värderades företaget till 27,6 miljarder dollar, 230 miljarder kronor.

Enligt källor till Bloomberg som är "personer bekanta med saken" planerar Rivian nu en börsnotering så snart som i september i år. Men enligt källorna är det inte skrivet i sten och det kan dröja så långt som till i början av 2022. Vid en börsnotering förväntas Rivian Automotive värderas till 50 miljarder dollar eller mer, motsvarande 416 miljarder kronor. Det skulle i sådant fall troligen vara en av de största börsintroduktionerna i år, och den största för en elbilstillverkare sedan Tesla börsnoterades 2010. Tesla värderades då till 1,7 miljarder dollar men är i dag världens högst värderade biltillverkare med ett värde på omkring 780 miljarder dollar, 6,5 biljoner kronor.

MOTORNYTT

En av anledningarna till Rivians förväntade höga värdering är att deras [pickup R1T](#) kommer att lanseras före konkurrenter som bland annat Tesla Cybertruck då den ska börja tillverkas i juni i år. Tätt följd av [suven R1S](#) med produktionsstart i augusti.

Rivian Automotive har i nuläget cirka 3 600 anställda och anläggningar i bland annat Kalifornien, Michigan och Illinois.



[GALLERIER](#)

[34 bilder](#)

[Rivian R1T Truck](#)



[GALLERIER](#)

[5 bilder](#)

[Rivian R1S SUV](#)



ROBIN TÖRNROS

7. Stellantis ska rädda Chrysler.

ROBIN TÖRNROS PUBLICERAD: 12 FEB 2021, KL 08:18.

Det tidigare starka bilmärket Chrysler har nästan blivit bortglömt men nu ska Stellantis återuppliva det anrika märket.



Chrysler är en av USA:s biljättar och räknas till "the big three" jämte Ford och General Motors. Biltillverkaren grundades för snart 100 år sedan 1925 och är därmed en av landets äldsta tillverkare men på senare år har det gått utför. I kölvattnet av finanskrisen 2008 [köpte Fiat stora delar av det krisdrabbade Chrysler](#) för att sedan under [2014 köpa resterande andelar](#) och bilda Fiat/Chrysler-koncernen, FCA. Strax efter att Fiat först klev in i Chrysler så togs beslutet att [märket skulle lämna Europamarknaden](#) under 2010.

Det blev den sista gången vi fick se bilar med Chrysler-logotypen i fronten men bilarna fortsatte att säljas under ytterligare några år under Lancia-flagg.

Även på hemmamarknaden har det länge sett mörkt ut för Chrysler och de enda modellerna de säljer i dagsläget är Chrysler 300, Voyager och Pacifica. Där framför allt den förstnämnda har passerat sitt bäst före-datum med drygt tio år på nacken. Men nu är det andra tag sedan den nya jättekoncernen Stellantis bildades och kanske kan Chrysler få nytt liv igen.

Det har pratats om att koncernen skulle satsa på att återlansera Peugeot i USA men enligt ett uttalande från [Stellantis vd Carlos Tavares](#).

– Jag tycker att det är bättre att vi lägger talangen, kapitalet och teknikförmågan på de befintliga varumärkena för att förbättra det som behöver förbättras och för att öka där vi behöver öka, eftersom vi redan har en mycket stark närvaro på denna marknad, säger Carlos Tavares.

Något som pekar på att det är lättare att nysatsa på Chrysler som redan har en närvaro på marknaden än på Peugeot som inte har sålts i USA sedan 1991. Där det senare alternativet troligen skulle kräva avsevärt mycket mer pengar och resurser för att lyckas.

Exakt vad som står i Chryslers närmsta framtid är i nuläget oklart men troligen kommer vi att få veta mer under året. [Allt i ett – här är alla bilmärken i nya biljätten Stellantis](#)



8. Nya Jeep Wrangler med gammalt utseende.

AV BOBBY GREEN.

2021-02-12 KL 12:40.

Retrotufft!



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

Ted Wentz Jr. är grundare av företaget [Quadratec](#) som säljer Jeep-delar och som i år fyller 30 år. Han älskar verkligen första generationen av Jeep Wrangler (YJ) som såldes mellan 1986 och 1995. För att fira sitt företag och sin älskade Jeep har han skapat YJL Sahara som är den senaste generationen Wrangler (JL) mixad med den gamla. Det som sticker ut mest är de rektangulära strålkastarna, hjulen och lacken som heter Khaki Metallic. Förutom detta har bilen fått andra klassiskt designade bakljus, skyddsåge där bak, skärmbreddare, sidosteg och så har man även flyttat tanklocket till under reglåten bak.

Rätt frän om ni frågar mig, vad tycker ni?

autoevolution.com +



[Nu är nya Jeep Wrangler här på riktigt
Kommer som mild-hybrid](#)



[Det här är nya Jeep Wrangler med V8:a
Snabbaste och mest kraftfulla Wranglern någonsin](#)



[Zacke har fixat sin egen Jurassic-Jeep
Snyggt jobbat!](#)

9. Vi har kollat in Nissan Ariya!

ROGER ÅBERG 2021-02-13 KL 18:30.

Elbilen som kommer nästa år.



Nissan är ju gamla i elbilsgamet med deras Leaf, men nästa år kommer det mer. Då kommer nämligen deras Ariya som är byggd på nya plattformen CMF-EV. Det handlar om en bil i C-segmentet men är enligt Nissan stor som en SUV i D-segmentet, vilket är samma historia som med Volkswagen ID.4. Bilarna är inte bara lika i storlek utan även också i pris, prislappen väntas börja på strax norr om 500.000 kronor och då får man en bil med ett batteri på 64 kWh och tvåhjulsdraft. Dyraste versionen väntas ligga på runt 700.000 kronor och då får man en bil med fyrehjulsdraft, batteri på 87 kWh och nästan 400 hästar som ger en 0 till 100-tid på 5,1 sekunder.

[Kolla in video på utsidan här!](#)

Stilen på den här är riktigt cool tycker jag, speciellt i den här kopparfärgade versionen. Fronten är riktigt snygg och bilen är överlag snyggt skulpterad. Taklinjen sluttar som på många andra rätt mycket, kanske för mycket för det är väldigt dålig höjd i bagageutrymmet.

[Kolla in video på insidan här!](#)

På insidan är det enkelt men stiligt. Man har lyckats göra en instrumentpanel som är ren och snygg och som känns lyxig med knappar som är infällda. Ingen kardantunnel gör att man har väldigt mycket plats i mitten, både fram och bak. Det är som sagt rent och snyggt men speciellt lyxigt är det inte när man kikar närmare, dörrar och detaljer är rätt plastiga. Men för att vara i det här segmentet är det riktigt bra jobbat av Nissan!

Säljstart är i sommar men de första bilarna kommer första i början av nästan år. Det här är en klart lovande modell som jag tror kommer att passa många och jag tror att Nissan är lite ledsna över att den inte är ute på marknaden redan. En bra bonusdetalj är att den fördrar 1500 kilo om man köper versionen med stora batteriet och fyrehjulsdraft.

SVENSKA DAGBLADET

10. Test: Kia e-Niro.

Rolf Gildenlöw Publicerad 2021-01-19.

Utvecklingen går fort i bilbranschen just nu. Framför allt när det gäller elbilar. Därför känns Kia e-Niro lite bedagad redan efter två år. Men den håller fortfarande ställningen som klassens (el)ljus.



Inte världens mest futuristiska elbil. Men praktisk och rymlig.

Vi körde Kia e-Niro vid lanseringen 2018 och imponerades redan då av räckvidden på el och den lätthanterliga instrumenteringen. Även om den uppdaterats några varv sedan dess är den inte alls lika futuristisk som exempelvis VW ID.3 eller Tesla Model 3. Om utveckling främst handlar om färre knappar och allt större och mer komplicerade pekskärmar är Kia e-Niro rejält på efterkälken.

Men i stället har den längre räckvidd, är rymligare, mer praktisk och mer lättanvänd än de flesta konkurrenterna i den här elektrifierade klassen – och oftast också billigare.

Batteriet på 64 kWh ger Kia e-Niro 204 hästkrafter, ett vridmoment på 395 Nm och en räckvidd på 45,5 mil. Till ett pris av drygt 480 000 kronor. Från den summan drar du av statens miljöbilsbonus på 60 000 kronor.

Jovisst, det är fortfarande en dyr bil, men den är billigare än nämnda Tesla Model 3 och har större batteri än VW ID.3. Den är förstås inte lika kul att ställa på garageuppfarten, men snackar vi miljöbilar är väl inte det prio 1?

Den är i alla fall roligare att ratta än att titta på. Acceleration som en sportbil och maxmoment redan från första sekunden. Aningen för hårt chassi för min smak, det blir lite stötigt på svenska tjäl- och dubbskadade vägar, men köregenskaperna har samtidigt blivit lite spänstigare än vid premiären 2018. Även antisladdsystemet känns nu mer aktivt.



En liten blygsam bildskärm informerar om det mesta man behöver veta. Bland annat avståndet till närmaste laddstation. I övrigt "gamla hederliga" knappar och rattar.

Enligt lag ska alla elbilar numera ge ifrån sig ett varnande surr i hastigheter upp till 20 kilometer i timmen. Låter lite larvigt. Vore kanske bättre om det kravet först infördes för cyklister och el-sparkcyklar, som kommer farande på trottoarerna. Tjusningen med en elbil är ju inte bara luftmiljön utan även ljudmiljön. Tystnaden.

Det finns visserligen en bildskärm i bilens instrumentering, men har man just kört en VW ID.3 känns e-Niro rätt gammalmodig. Det finns fortfarande rätt många riktiga knappar att trycka på, för bland annat defroster, stolsvärme och rattvärme. Det mesta är enkelt och lättbegripligt och du behöver inte vara datanörd för att ställa in rätt radiokanal. Dessutom är runt-om-sikten riktigt bra, vilket inte verkar vara så viktigt för formgivarna av dagens futuristiska bilmodeller.

Jag sitter bra i framstolarna och även i baksätet får mina långa ben hyggligt med plats, även om jag inte skulle vilja sitta där under en längre bilsemester.

Bagageutrymmet sväljer med nedfällt baksäte drygt 1 400 liter, bara 100 liter mindre än Volvos stora V90-modell.

Enligt den nu gällande WLTP-körcykeln ska Kia e-Niro alltså kunna köra 45,5 mil på el. Men för oss svenskar, som lever halva året i temperaturer under +25 grader, är det inga elbilar som håller vad de lovar. Redan när jag startar med fullt batteri räknar bilens egen färddator ut att jag i bästa fall kommer 39 mil. Yttertemperaturen är då +6 grader.

Men efter 34 avverkade mil kommer sista varningen upp på displayen och motoreffekten stryps. Då gäller det att hitta närmaste laddstolpe – och var den finns har bilen själv tagit reda på. Olika alternativ visas på skärmen.



Bagageutrymmet sväljer drygt 1 400 liter när bakre ryggstödet fälls.



Laddkontakten ansluts i fronten.



Kia e-Niro smälter in i vardagstrafiken. Men låt er inte luras, den här bilen klår det mesta i sin klass.

Besviken? Inte alls. Kia e-Niro klår de flesta konkurrenterna i klassen när det gäller räckvidd under motsvarande förhållanden. Egentligen bara den kusinen Hyundai Kona Electric som kan utmana.

Det som avgör hur snabbt du kan ladda batteriet handlar inte bara om hur mycket effekt laddstationen erbjuder. Även bilens egen ombordladdare sätter gränser. Den som sitter i Kia e-Niro kan hantera snabbladdare upp till 100 kW. Det betyder att det går att "tanka" 80 procent på en dryg timme.

Vill du ha mer än så, upp till 100 procent, får du ladda med lägre effekt och under betydligt längre tid. För att vara rädd om batteriet. Det gäller alla bilar med dagens batteriteknik.

Många av dagens laddstationer ger bara 50 kW medan den nya generation snabbladdare som installeras runt om i landet, och i hela Europa, kan leverera upp till 350 kW. Men för att kunna dra nytta av det måste alltså ombordladdaren ha motsvarande kapacitet. Gissningsvis kommer just effekten hos ombordladdaren att påverka andrahandsvärdet den dag bilen ska bytas. Liksom, givetvis, batteriets livslängd. Tummen upp för Kias sjuåriga garanti som även omfattar batteriet och gäller i 15 000 mil. Det borde göra e-Niro eftertraktad också i begagnatledet.

Specifikationer | Kia e-Niro

Grundpris: 481 900 kr (minus miljöbilsbonus)

Förbrukning: 1,58 kWh/mil (WLTP)

Räckvidd på el: 455 km (WLTP)

Motor: Elektrisk

Kraftöverföring: 1-växlad, framhjulsdreven

Batteri: Litiumjon 64 kWh

Laddtid 100 procent: (11 kW) ca 5,8 tim

Laddtid 80 procent: (100 kW) ca 1 tim

Skatt: 360 kronor/år

Max effekt: 204 hk

Max vridmoment: 395 Nm 0–3 600 varv/min

Tjänstevikt: 1 864 kg.

Längd/bredd/höjd: 4,36/1,81/1,56 meter

Bagageutrymme: 451–1 405 liter

Acceleration 0–100 km/t: 7,8 sekunder

Toppfart: 167 km/h

Motor/växellåda**Betyg: 5 av 6**

Kraftfull synkron elmotor med 204 hästkrafter och enväxlad reduktionslåda. Acceleration som en sportbil. Högsta hastighet däremot begränsad till 167 kilometer i timmen. Men det räcker ju ...

Ekonomi**Betyg: 4 av 6**

60 000 kronor i miljöbonus är en ganska klen tröst när bilen kostar nästan en halv miljon. Låg skatt och ett förväntat bra andrahandsvärde. Men allra bäst är den förstas i rollen som tjänstebil.

Miljö**Betyg: 5 av 6**

Nollutsläpp. Hur miljövänligt elen har producerats beror förstås på var man laddar. Räckvidden sjunker i takt med att det nu blir kallare. Uppgiften om 45 mil ska man alltså ta med en rejäl nypa vägsalt.

Köregenskaper**Betyg: 4 av 6**

Förutsägbart uppträdande och bra styrrespons. Men mera präktig än lustfylld att ratta, om man jämför med VW ID.3. Lite väl hård chassissättning.

Säkerhet**Betyg: 5 av 6**

Fem stjärnor i EuroNCAP:s krocktest och hög säkerhetsutrustning redan i standardutförande.

Helhet**Betyg: 5 av 6**

Som alla elbilar dyr i inköp men ändå en konkurrenskraftig supermiljöbil. Trots överraskande låg elförbrukning ska man inte ta fabriksuppgiften på 45 mils räckvidd på allvar så här års. Bra köregenskaper och generösa utrymmen.

Två rivaler

Hyundai Kona Electric 459 500 kronor.



Volkswagen ID.3 Family 484 900 kronor.

BILSPORT**11. Bugatti för 80 miljoner kronor.**

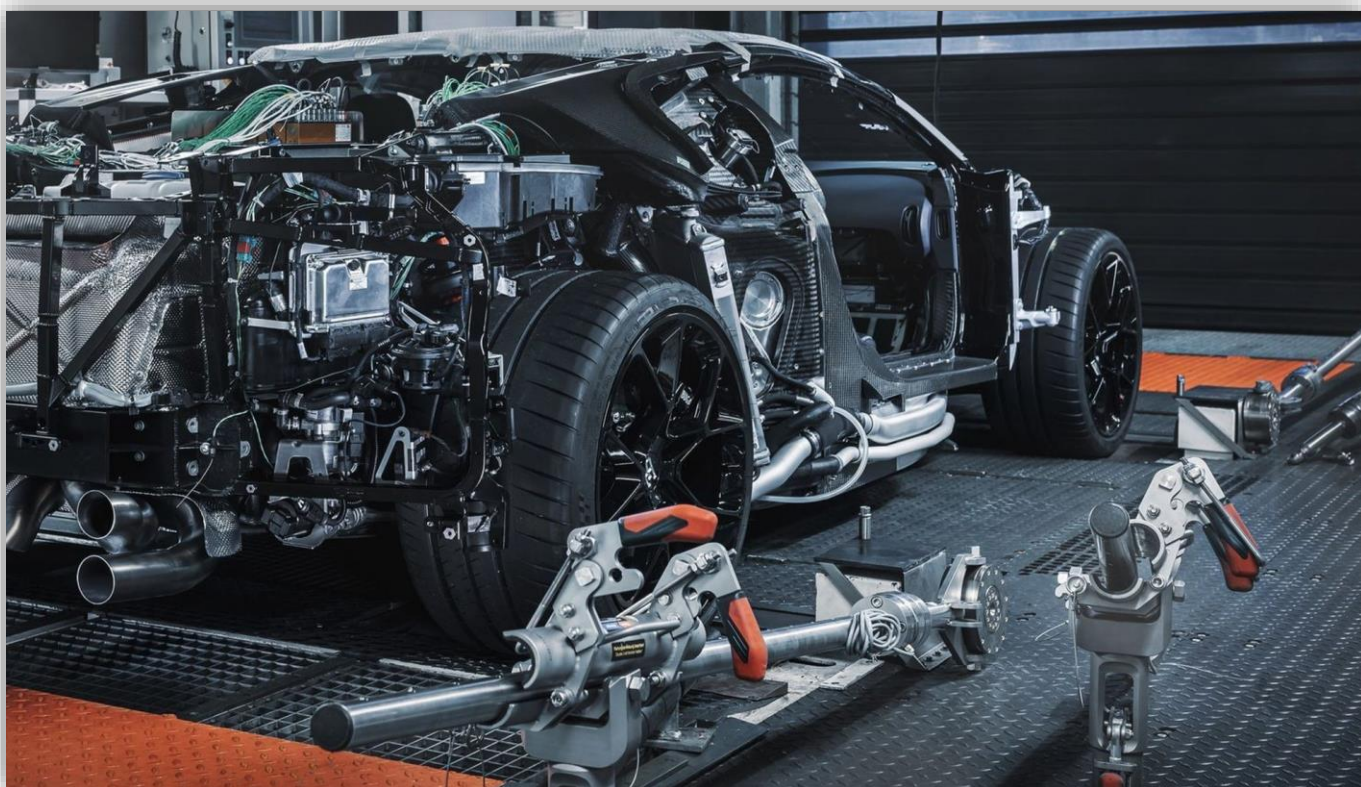
Publicerad: 2021-02-11 17:15. Text: Björn Magnusson.

Att Bugatti bygger exklusiva bilar. Ja, det visste vi redan. Men nu har de en 80-miljoner-kronorsbil på gång. Första prototypen av Centodieci håller just nu på att byggas i Molsheim. Tio exemplar ska byggas. Alla är sålda.



FILM: <https://youtu.be/kyh26tibpYs>

Centodieci blir en specialbil på många sätt. Kanske främst eftersom produktionen är så låg. Och priset så högt. Men också för att ekipaget är 20 kilo lättare och har 100 hästar mer än standard-Chiron. Och för att karossen är nytvecklad.







Bilen är en hyllning till 1990-talets EB110-modell. Och prestandasiffrorna är inte att leka med. vad sägs om 0-100 km/h på 2,4 sekunder? Vänta 11 sekunder till med plattan i mattan och du har passerat 300 km/h. Toppfarten är elektroniskt begränsad till 380 km/h. Bugatti planerar att kunna leverera de första bilarna under 2022.



Björn Magnusson

12. Rolls-Royce klassiska kylarprydnad firar 110-årsjubileum.

Publicerad 2021-02-10 kl 18:08. Text Erik Söderholm.

Spirit of Ecstasy är numera bara hälften så stor som i början och får inte längre vara belyst.



En av bilvärldens kanske mest kända symboler fyller 110 år nu i dagarna. Det handlar om Rolls-Royce kylarprydnad Spirit of Ecstasy som dök upp första gången 1911.

Spirit of Ecstasy skapades av skulptören Charles Sykes som utgick från en bronsstaty med namnet Whisper. Symbolen har inte ändrats nämnvärt, men den är numera elstyrd och kan hissas ned när bilen stängs av eller om systemet känner av att någon försöker stjäla prydnaden.

Rolls-Royce-chefen Torsten Müller-Ötvös skrädder inte orden när han beskriver hur viktig symbolen är.

– Den representerar så mycket mer än bara vårt företag och våra produkter. För våra kunder är hon en kraftfull symbol som känns igen allmänt och omedelbart – en symbol för framgång, strävan och prestation.



De allra första Spirit of Ecstasy-symbolerna på tidiga bilar kunde mäta 18 centimeter på höjden (!). I dag är hon 9,5 centimeter hög.

Förra hösten kom beskedet att Rolls-Royce tvingas sluta sälja en belyst version av kylarprydnaden för 40 000 kronor extra. Anledningen är att EU förbjuder belysta kylarprydnader för att minska risken för ljusföroreningar.

Läs också: [Belyst kylarprydnad stoppas av nya EU-regler](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Rolls-Royce tvingas sluta sälja belyst kylarprydnad](#)
[Kostade 40 000 kronor – nu försvinner tillvalet.](#)



[Rolls-Royce ska lansera elbil som laddas med robotarm](#)
[Ny elbilsmodell på gång – men märkeschefen hävdar ändå att det "inte finns någon efterfrågan" på lyxiga elbilar.](#)



13. Här är bilmärket som har dyrast försäkring.

Anders Nilsson 2021-02-12.

Hur mycket man betalar för sin bilförsäkring beror på flera olika saker, bland annat ens ålder, var man bor, och vilken bil man har.



Färska siffror från Insplanet visar att Stockholm, Västra Götaland och Skåne har de dyraste premierna i genomsnitt, med 5 574, 4 627, respektive 4 469 kronor. Insplanet har slagit ihop priset för halv-, trafik- och helförsäkring för att få fram ett snittpris.

Att de tre regionerna har dyra bilförsäkringar beror på att de är tätbefolkade områden, det finns större risk att ens bil blir stulen, eller utsätts för skadegörelse. Dock har Västerbotten lägsta pris med 3 124 kronor.

Nu kommer den stora frågan, vilket bilmärke är det som har dyrast försäkring, men även billigast? Det visar sig att den tyska biltillverkaren [BMW](#) har den dyraste försäkringen med ett snittpris på 5 962 kronor, följt av [Audi](#), och [Mercedes-Benz](#), med 5 028, respektive 4 966 kronor.

Ska du ha en riktigt billig försäkring är det istället en [Renault](#) du ska välja, 3 120 kronor, vilket är drygt hundra kronor billigare än bilen med näst billigaste försäkringen, [Suzuki](#), 3 230 kronor, följt av [Skoda](#) med 3 282 kronor. Dock har Suzuki den billigaste helförsäkringen.

Insplanet ger även tips på hur man kan få en billigare bilförsäkring. Det första tipset är ganska självklart. Om man jämför bilförsäkringar så kan man spara ganska mycket pengar per år. Ett annat tips är att man ska köra mindre. Priset på bilförsäkringen blir högre ju längre man förväntas köra.

Vissa försäkringsbolag ger rabatt på bilförsäkringen om man kan minska risken för stöld, det kan man göra genom att parkera bilen i garage. Samlar man dessutom sina försäkringar hos ett och samma försäkringsbolag kan man få rabatt. Det sista tipset är att man kan få ett lägre pris på bilförsäkringen, om man väljer en högre självrisk. Nackdelen är att man får betala mer om man måste använda sig av försäkringen.

LÄS MER: [Topplista: Bilarna som sålde snabbast på Blocket i januari](#)

GENOMSNIITTLIG FÖRSÄKRINGSPREMIE FÖR OLIKA BILMÄRKEN

| | | | |
|---------------|-------|---------|-------|
| BMW | 5 962 | Mazda | 3 742 |
| Audi | 5 028 | Saab | 3 679 |
| Mercedes-Benz | 4 966 | Citroën | 3 591 |
| Chevrolet | 4 798 | Hyundai | 3 527 |
| Mitsubishi | 4 252 | Opel | 3 526 |
| Fiat | 4 228 | Seat | 3 451 |
| Kia | 4 029 | Honda | 3 439 |
| Volkswagen | 3 936 | Toyota | 3 434 |
| Volvo | 3 924 | Peugeot | 3 412 |
| Subaru | 3 910 | Skoda | 3 282 |
| Ford | 3 873 | Suzuki | 3 230 |
| Nissan | 3 743 | Renault | 3 120 |

Källa: Insplanet



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:

[Nu är Tesla självkörande – övervakas noga av myndigheter](#)

[Nya jätteaffären - 15 bilmärken samlas](#)

[Fiat Chrysler kan tvingas betala 57 miljarder kronor – påstås fuska med utsläpp](#)

[Bilarna som matchar olika livsstilar](#)

14. Isetta-inspirerade Microlino är tillbaka.

ROBIN TÖRNROS PUBLICERAD: 13 FEB 2021, KL 11:15.

Efter att produktionen stoppades för några år sedan är den lilla elbilen Microlino nu tillbaka och planerar ny produktionsstart.



Det schweiziska [elbilsprojektet Microlino](#) pågörjades redan 2015 och under 2018 presenterade företaget en bil som bär många likheter med klassiska [BMW Isetta](#). Orderböckerna öppnades samtidigt och [serieproduktion planerades senare samma år](#). Så blev det dock inte då italienska Tazzari som skulle tillverka bilen såldes till Artega och produktionen flyttades från Imola till tyska Delbrück-Hagen. I samband med detta [uppstod oenigheter om bilens kvalitet](#) vilket ledde till att Microlino fick återgå till ritbordet.

Men nu är de tillbaka. Efter att ha konstruerat en helt ny ram som ska vara både säkrare och mer vridstyv har Microlino nu tillverkat sin första prototyp av version 2.0. I stället för den tidigare rörramen består den nya konstruktionen av pressat stål och aluminium som utöver att vara en bättre och säkrare konstruktion inte ska ha ökat vikten från föregångaren. Microlino skriver också att "denna teknik normalt bara används för riktiga bilar".

Under mars månad planerar de att ha ytterligare prototyper färdiga för testning och under juni förväntas de första förseriebilarna stå klara. I slutet av augusti hoppas de att få EU-godkännande för att sedan sätta igång med produktionen i slutet av september.

Microlino kostar från 12 000 euro, cirka 120 000 kronor, väger 513 kg, har en toppfart på 90 km/h och kommer med två olika batterikapaciteter på 8 eller 1,4 kWh. Som ska klara 125 eller 200 kilometers körning. Motorn levererar 15 hästkrafter och 100 newtonmeter.

15. Husvagnen som kappar förbrukningen och ger längre räckvidd.

Publicerad 2021-02-11 kl 17:49.

Text Erik Söderholm.

Låg vikt och kompakt design. Här är husvagnen som ska ge längre räckvidd i elbilen än med en konventionell husvagn.



Det är inte så många elbilar som går att utrusta med dragkrok, även om det blir allt vanligare. Anledningen är att räckvidden blir betydligt kortare med ett stort och tungt släp på kroken.

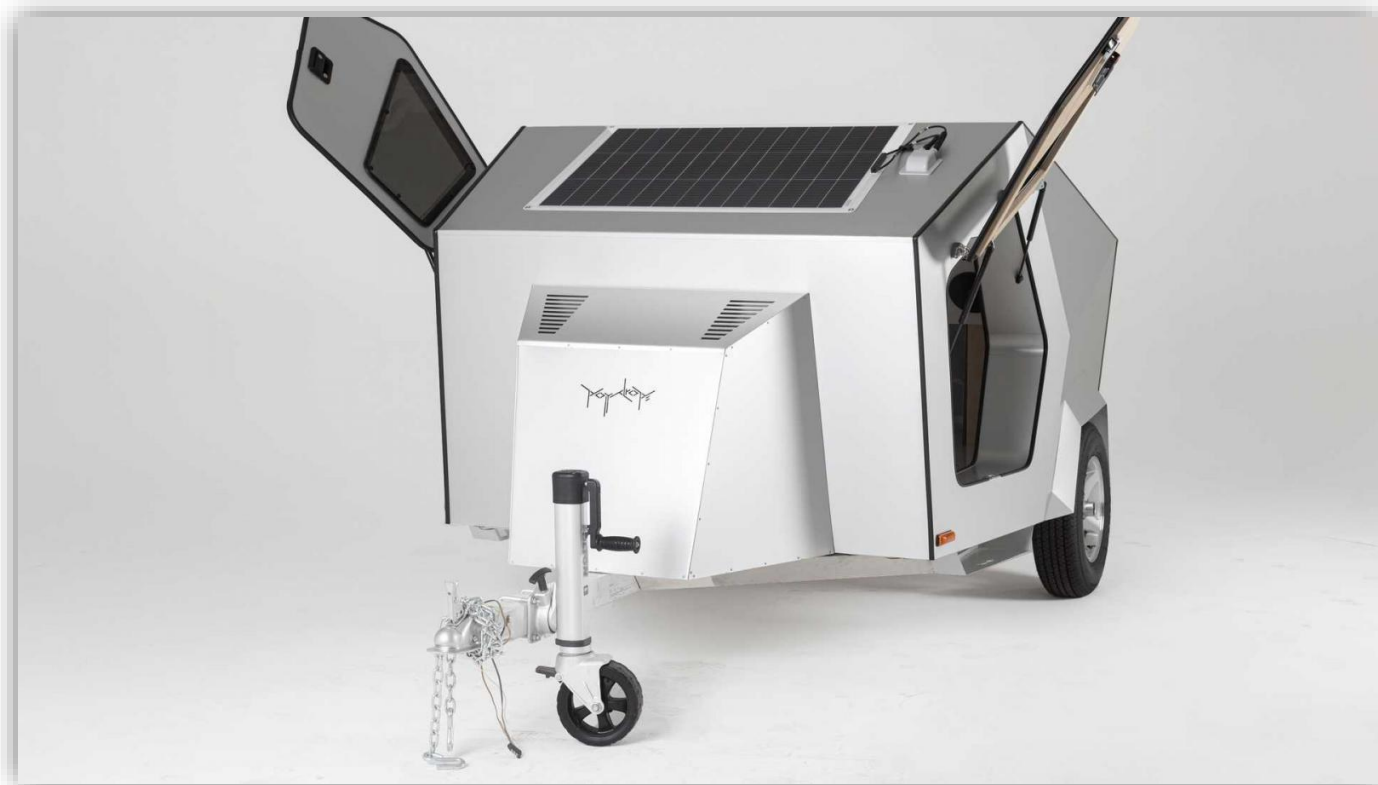
På samma sätt är det med takräcke – det går heller inte att välja till för alla elbilsmodeller.

Men det finns olika aerodynamiska knep som går att använda för att förlänga räckvidden. Vi har till exempel skrivit om den ["bakvända" takboxen Calix Aero Loader](#) som visserligen ser underlig ut, men som också sänker förbrukningen och förlänger räckvidden jämfört med en konventionell takbox.

Läs också: [Dieselbilen klarar släpet bäst – så lyckas elbilen](#)

Amerikanska företaget Polydrops har utvecklat en liten husvagn som kan sänka förbrukningen i dragbilen rejält jämfört med konventionella husvagnar.

Husvagnen har en aerodynamiskt utformad bottenplatta och flera andra knep som sänker luftmotståndet. I företagets egna tester kunde en Tesla Model 3 Long Range (med bakhjulsdraft) dra husvagnen 39 mil, drygt 20 procent kortare än den officiella räckviddssiffran.



Dessutom har husvagnen ett litet batteri på 2,4 kWh monterat i golvet (uppgraderingsbart till 4,8 eller 12 kWh) och som tillval finns solcellspaneler. Batteriet kan till exempel driva mobiler, surfplattor, kylskåp, klimatanläggning eller en liten köksenhet.

Med det största batteriet uppger Polydrops att husvagnsköparna kan campa utan eluttag i sex dagar.

Husvagnen går nu att beställa och i USA kostar den 25 000 dollar, men med större batteri och andra tillval som köksmodul, kylskåp, vattentankar och förvaringsboxar ökar priset med 1 850 dollar.

Läs också: [Elbil med "batterisläp" fördubblar räckvidden](#)

Relaterad artikel:

[Elbil med "batterisläp" fördubblar räckvidden](#)

[Här är företaget som vill att du ska kunna hyra 50 mils extra räckvidd för bilsemestern eller helgturen.](#)

16. Bytet av blåljussystemet Rakel kostar 7,3 miljarder kronor.

AV FRODE WIKESJÖ.

2021-02-12 KL 09:00.

MSB har presenterat sitt förslag för Regeringen.



Under sommaren 2020 beslutade Regeringen att det kritiserade kommunikationssystemet Rakel (Radiokommunikation för effektiv ledning) skulle bytas ut. Anledningen till det var att detta blåljusradiosystem ansågs vara både omodernt och opålitligt. Regeringen gav då MSB uppdrag att modernisera Rakel bland annat datakommunikation, så man säkert kan skicka bilder och streama videos via kommunikationssystemet.

Nu har MSB presenterat sitt förslag för Regeringen och de ska fatta beslut för att MSB ska kunna gå vidare med förslaget eller ej. Systemet har i alla fall fått namnet arbetsnamnet Rakel Generation 2 och prislappen för detta nya system väntas, enligt MSB, bli 7,3 miljarder kronor.

Rakel byggdes ut 2005 till 2010 och används av mer än 600 organisationer. Det är dock främst en kommunikationsväg för polis, räddningstjänst, sjukvård och försvaret. 2010 var kostnaden för systemet uppe på över två miljarder kronor.



Blåjussystemet Rakel ska bytas ut
Kritiserat kommunikationssystem anses vara för omodernt



Blåjusspersonal får hålla mobilen i handen
Undantas från nya lagen



Ambulansförbundet: Kriminalisera fotografering vid olyckor
Det är etiskt vidrigt och distraherande

17. Ctek CS-Free är en ny batteriladdare som inte behöver strömuttag.

Publicerad 2021-02-12 kl 6:23. Text Erik Söderholm.

Bilägare som saknar strömuttag för att få igång en urladdad bil har nu en ny batteriladdare att välja på.



Så här års drabbas många bilägare av strejkande 12-voltsbatterier. Finesser som stolsvärme och elbakruta drar upp bilens förbrukning och det kan dränera batteriet – vilket innebär att bilen inte startar.

Men bilägare som inte har tillgång till ett vanligt strömuttag på parkeringsplatsen eller som inte har någon egen parkeringsplats har saknat möjlighet att ladda batteriet.

Nu lanserar företaget Ctek en ny typ av laddare som heter CS-Free med ett internt batteri på 20 Ah som kan laddas upp hemma eller i bilens 12-voltsuttag. Den kan ladda upp både bilens batteri och andra enheter som surfplattor eller mobiler. Laddaren har både USB-A- och USB-C-uttag.

Till skillnad från så kallade [startboosters](#), som är tänkta att ge mycket ström under kort tid för att få igång ett urladdat bilbatteri, ska CS-Free vara lättare och enklare att ta med. Den ska även känna av bilens status och bara ge så mycket ström som behövs för att starta bilen vilket ska vara säkrare för bilens elektronik. Startboosters brukar heller inte kunna användas för att ladda upp mobiltelefoner och andra prylar.

Det interna batteriet laddas upp på en timme och laddningen håller i ett års tid. En lampa anger när batteriet har tillräcklig laddnivå för att bilen ska kunna startas. Som tillval finns fristående solpaneler som kan ladda upp batteriladdaren i solljus, men laddaren är inte tänkt att underhållsladda bilen under lång tid – då behövs ett strömuttag. Ctek CS-Free får ett cirkapris på 3 000 kr när den börjar säljas den 4 mars.

Läs också: [Svärstartat på vintern? Så boostar du bilen](#)



18. Så använder du startkablar.

Eric Lund.

24 sep. 2018.

Koppla rätt så hoppar bilen igång.



Tack och god natt. Här ska du i väg, bråttom är det och batteriet är urladdat. Men grannen ställer upp med sin bil och har startkablar. Bara att koppla på. Så här gör du.

Du vrider på tändningsnyckeln och får som svar ett kvidande och därefter – tystnad. Det var den sista skvätten elektricitet som gjorde ett fåfängt försök att orka driva startmotorn som i sin tur ska väcka liv i förbränningsmotorn. Nu är batteriet helt tomt och bilen går inte att starta.

Om du då har tillgång till en annan bil med friskt batteri kan du nalla ström ur det och få igång din motor. Så här gör du – efter att du hittat eller köpt startkablar vill säga. Sådana finns att införskaffa på bensinmackar och biltillbehörsfirmor. Ha för vana att alltid ha med dig kablar i bilen.

1. Börja med att ta reda på var batteriet i din bil sitter.

Vanligast är att batteriet finns väl synligt i motorrummet, men ibland kan det vara dolt under någon plastkåpa. Det är heller inte ovanligt att batteriet sitter i bagageutrymmet, men då finns det oftast en pluspol framdragen till motorrummet. Är du osäker, konsultera instruktionsboken.



Vissa bilar har en separat pluspol som är enklare att komma åt än den på själva batteriet.

2. Motorn i den hjälpande bilen ska vara avslagen.

3. Anslut den röda kabeln till den HJÄLPANDE bilens pluspol.

Var noggrann när du sätter ditt klämman så att den inte riskerar att vicka loss (av kabelns tyngd – inte ovanligt).



Gripklorna på startkablarna är inte alldeles enkla att montera stadigt på polerna, men se till att de inte vickar av.

4. Anslut den röda kabelns andra ände till den strandade bilens pluspol.

5. Anslut den svarta kabeln till minuspolen på den hjälpande bilen.



Anslut den svarta kabeln till minuspolen på det givande batteriet efter att du först monterat den röda kabeln plus till plus.

6. Anslut sedan inte till minuspolen.

Och nu kommer det knepiga. Andra änden av den svarta kabeln ska inte anslutas till minuspolen på bilen det urladdade batteriet, utan till en jordad punkt i motorrummet. Det kan till exempel vara en lyftögla på motorblocket eller toppskruven på fjäderbensfästet. OBS! Se till att kablarna inte kommer i kontakt med varandra under arbetet!



Här gäller det att se upp. Minuskabeln ska på den batteridöda bilen anslutas till en jordpunkt och det är inte alltid enkelt att inse vad som duger. Här använder vi en skruv på fjäderbenstornet.

7. Starta den livgivande bilens motor.

Varva den lite så att generatorn alstrar ström till batteriet.

8. Prova att vrida på tändningen i din döda bil.

Om allt går som det ska kommer motorn att hoppa igång.

9. Koppla loss kablarna i MOTSATT ordning som du satte dit dem.

10. Kör gärna några mil med din bil så att den hinner ladda batteriet.

Om du bara kör en kort bit och sedan slår av igen har inte batteriet hunnit få i sig så mycket ström att den kan startas nästa gång och du får upprepa ovanstående.

11. Om bilen inte startar tyder det på att batteriet är trasigt.

Batterier är känsliga och cellerna kan ta stryk av flera skäl. Även om bara någon enstaka cell fått på nöten kan det räcka för att bilen inte kan startas eftersom det går åt mycket ström just i det ögonblicket. Batteriet kanske skulle orka driva bilens funktioner när den väl är igång, men det hjälper ju inte.



Eric Lund

Relaterade artiklar:

[BMW i3 får längre räckvidd](#)

[BMW-batteri används i el-båt](#)

[Officiell: MG EHS Plug-in Hybrid](#)

[De bästa begagnade elbilarna 2021](#)

19. Ny studie: Motorljud minskar risken för åksjuka.

Publicerad 11 februari.

Text Erik Söderholm

Passagerarna i en självkörande bil litar mer på fordonet och känner sig mindre åksjuka med någon form av ljud, visar en ny studie.



För många spelar det ingen större roll att självkörande bilar i snitt är inblandade i färre olyckor än bilar som körs av människor. De litar ändå inte helt på de självkörande bilarna.

Nu visar det sig att olika typer av ljud kan öka passagerarnas tillit till självkörande bilar. Ett nytt forskningsprojekt med Volvo Cars, forskningsinstitutet Rise och produktionsbolaget Pole Position har kartlagt hur ljud kan påverka passagerarna.

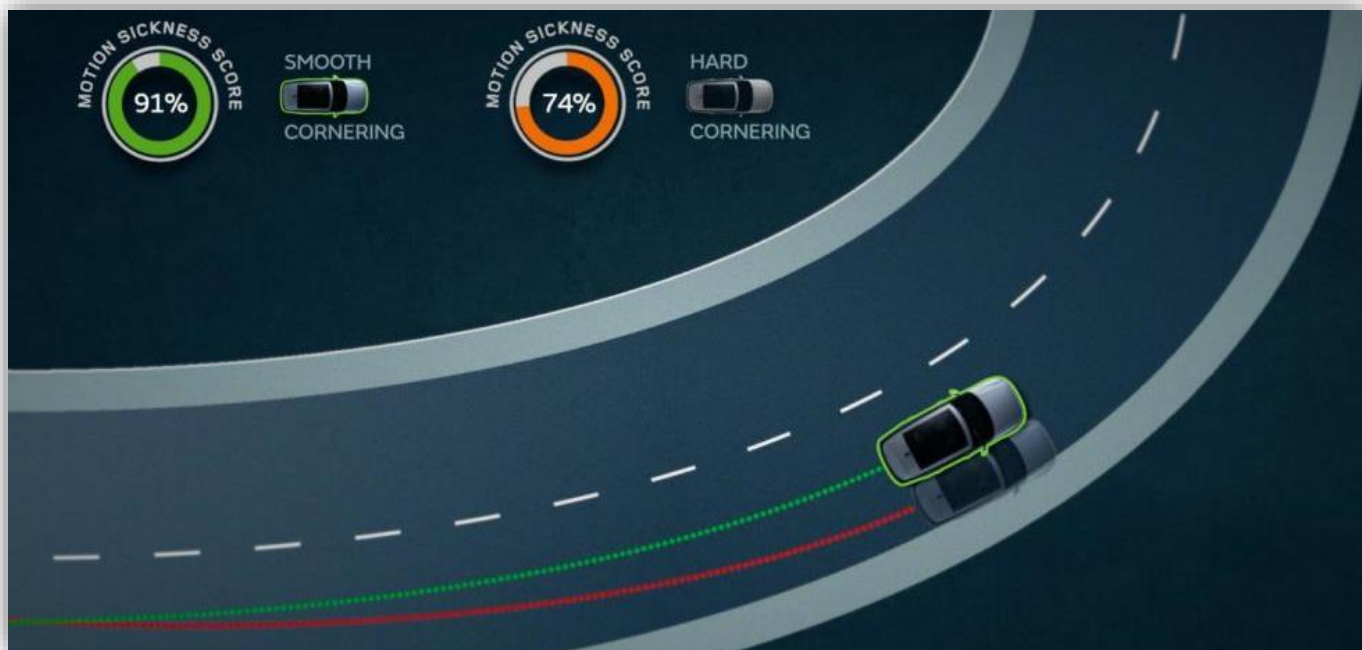
– **Forskning visar att** en maskin kör säkrare än en människa men passageraren måste även känna tillit till själva fordonet, säger Fredrik Hagman, ljuddesigner på Volvo Cars.

”Passageraren måste känna tillit till själva fordonet”

Deltagarna i experimentet fick lyssna på olika typer av ljud under en simulering av en självkörande bil, både syntetiska och mer naturliga ljud med olika intensitet kopplade till vad som händer.

– Bäst resultat fick vi med syntetiska ljud som låg ganska nära bilens naturliga ljud för acceleration och inbromsning, säger Max Lachmann, grundare och vd på Pole Position Production.

Testerna visade att ljudet spelar en viktig roll för att passagerarna ska lita på bilen och uppfatta den som intelligent.



Jaguar och Land Rover har tagit fram en algoritm som mäter åksjukenivån i olika körsituationer, för att kunna sänka den.

Ett annat problem med självkörande bilar är att passagerarna kan känna sig åksjuka när de åker med och ägnar sig åt annat än att följa vägen, som till exempel läsa en bok, titta på film eller jobba.

Experimentet visade att passagerarna kände sig mindre åksjuka med någon form av ljud än utan.

– **Jag är överväldigad** av de resultat vi fick kring åksjuka. Med de ljudkoncept som togs fram under projektet såg vi en tydlig effekt över tid, säger Fredrik Hagman.

Just åksjuka är något som flera biltillverkare forskar kring. Jaguar och Land Rover har tagit fram en sorts algoritm med biometriska sensorer som uppges kunna [sänka åksjukenivån med 60 procent](#).

Relaterade artiklar:



[Rolls-Royce Ghost för tyst – passagerarna blev åksjuka](#)
[Ingenjörerna fick skala bort ljudisolering för att göra de åkande mer bekväma.](#)



[Nytt system minskar risken för åksjuka i självkörande bilar](#)
[Ska fungera både i dagens och framtidens bilar.](#)

20. Triumph Spitfire är en utmärkt instegsbiljett till klassikerlivet.

Publicerad 2021-02-14 kl 6:42.

Text Calle Carlquist**Drömmer du om en riktigt engelsk sportbil? Triumphs lilla flygplan är ett givet alternativ.***Triumph Spitfire (MkIII) 1967–70.*

Det finns väl ingen bilentusiast som inte varit nyfiken på någon av de engelska folksportbilar som blomstrade under 1960-talet? MGB, tvillingarna Austin Healey Sprite/MG Midget och så Triumph Spitfire. Vilket enkelt sätt att köpa bilglädje för måttliga pengar är inte den trion?

Det är lönlöst att försöka avgöra vilken av dem som var och är ”bäst”, alla tre förnöjer sina ägare med livaktiga köregenskaper, enkelt, billigt ägande och stora doser körkänsla i oprentiös form.

Fortfarande, över ett halvsekel senare, finns det förbluffande många av dem på sommarvägarna och dagens ägare är nog lika kära i sina hobbybilar som de dåtida ägarna var när bilarna var nya. Klubblivet är omfattande, det går att nörda ner sig riktigt långt bland lika-sinnade.

En Spitfire kan vara i vilket skick som helst. Bilarna till salu är i allt från plockepinnstadiet efter renoveringsförsök som gått i stöpet till skinande praktexemplar med varje clips och kritmarkering undertill på exakt rätt ställe så att utställningsdomarna blir nöjda. De flesta är i hyfsat eller gott bruksskick, nästan alla bär tydliga spår av diverse ägares olika sätt att förbättra det ena eller det andra i både konstruktion och utrustning.



Instrumenten i mitten lika för höger- och vänsterstyrning. Endast varningslampor för oljetryck och laddning men varvräknare var obligatoriskt i en riktig sportbil.

Tack vare riklig reservdelstillverkning och delförsäljning från välrenommerade firmor i England kan man på ett par dagar få hem i stort vilken komponent som helst till Sverige. Det finns också gott om mycket kunniga svenska firmor som kan ta hand om en "Spit" när den krånglar – för det kommer den garanterat att göra då och då. Det ingår i ägarglädjen att sköta om och pyssla med sin Triumph. Underhållet förenklas väsentligt av att hela fronten med motorhuv och skärmar kan fällas upp i ett stycke.

Sedan är det bara att slå sig ned på ena framhjulet och börja skruva.

Triumph Spitfire 4 1962–1964

Nypris: 11 840 kronor (1963).

Motor: Rak fyrcylindrig med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Dubbla 1¼-tums SU-förgasare. Vattenkylning. Volym 1 147 cm³. Max effekt 63 hk (SAE) vid 5 750 v/min. Max vridmoment 93 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift, fyrväxlad manuell låda. Golvspak. Laycock överväxel som tillval.

Mått: L 368/B 145/H 121 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram, en tvärställd bladfjäder bak. Fram triangellänkar, bak pendelaxlar. Teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Kuggstång, ingen servo. 3,75 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 7,2 m.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak, hydrauliska, ingen servo.

Fartresurser: Toppfart 149 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 17 s.

Förbrukning: 0,9 l/mil.



Triumph Spitfire 1500 1974–80.

Livscykeln

1962 Triumph Spitfire 4 presenteras på bilsalongen i London.

1964 Spitfire 4 Mark II. Effekten nu 67 hk (SAE), bättre inredningsmaterial, sluten vevhus-ventilation.

1967 Spitfire Mark 3. Cylindervolym ökas till 1 296 cm³ och effekten till 75 hk. Stötfångarna höjs med 23 cm, grillen breddas, fällbar sufflett, ny trekrad ratt, träinlägg på instrumentpanelen.

1969 Fälgbredd ökas till 4½ tum, ändrad ratt, svart grill.

1970 Spitfire Mk IV. Stor facelift med planare linjer och framskärmar utan markerad skarv på ovansidan. Kallas Mark 4 i broschyrer men Spitfire IV på emblemen. Instrumenten nu framför ratten, bättre stolar och förbättrad sufflett, glidande infästning av bakfjädern, högre slutväxel, helsynkroniserad växellåda, radialdäck, växelströmgenerator.

1973 Fällbara ryggstöd, träfanér på instrumentpanelen, nya mätare.

1974 Spitfire 1500. Motorvolymen ökar till 1 493 cc (71 hk DIN) genom större slaglängd, större förgasare 1½ tum, ny växellåda.

1980 Sista Spitfireden produceras. Totalproduktion: 314 332 exemplar.



Calle Carlquist

21. "Varg-Olle" Nygren är död.

PUBLICERAD 2021-02-13 kl 17.29 av Moa Berander.

Den svenska motorsportslegendaren "Varg-Olle" Nygren är död, [uppger SVT](#). Under eftermiddagen somnade han in på ett sjukhus i Storbritannien, efter att nyligen ha drabbats av covid-19. Han blev 91 år gammal.



"Varg-Olle" Nygren.

"Varg-Olle" Nygren, en av Sveriges största motorsportstjärnor genom tiderna, har dött, 91 år gammal.

Nygren har behandlats för cancer under det senaste året. Nyligen drabbades han av covid-19 och fick andningssvårigheter som följd, [enligt SVT Sport](#).

Han dog på ett sjukhus i Ipswich, Storbritannien, efter lunch på lördagen.

30 år i världseliten

Nygren började i Vargarna redan som tonåring. I hela 30 år tillhörde han världseliten i [speedway](#) och 1954 tog han VM-brons. Totalt tog han sig till fem VM-finaler under sin karriär.

Men det var inte bara speedway som intresserade Nygren. han var också aktiv inom isracing, motocross, enduro och TT-lopp.

När SVT pratade med honom i samband med hans 90-årsdag körde han fortfarande motorcykel, men då mest på landsvägar.



Varg-Olle Nygren från en körning 1972.





76 år gammal, 2006, körde Varg-Olle mc från Sydkorea till Sverige.



Moa Berander

SLUT