



*Cunningham C3 Continental Coupe 1951*

- 1. Här planerar Tesla att bygga nya Superchargers**
- 2. Faraday Future erkänner fusk med försäljningssiffror**
- 3. Audi och Porsche överlägset snabbast i nytt laddtest**
- 4. Continental satsar på ny robot för laddning av elbilar**
- 5. Tuffare regler för laddhybrider på gång**
- 6. Volvo uppdaterar storsäljaren XC40 i smyg**
- 7. Torslandafabriken byggs om för 10 miljarder**
- 8. Här är Alfa Romeo Tonale**
- 9. Fisker har Europapremiär på Mobile World Congress**
- 10. Nytt rekord av Ferrari som sålde 11 155 lyxiga sportbilar**
- 11. Volkswagen Taigo provkörd i Sverige**
- 12. Självkörande Teslans galna sväng**
- 13. Här är den självkörande och sladdande Toyotan**
- 14. Microlino utlovar produktionsstart i mars**
- 15. Bränslepriserna ökar**
- 16. Billigare köra elbil för alla i Sverige oavsett var du bor**
- 17. Tesla Model S har många fel vid tysk besiktning**
- 18. Så startas Mercedes "Måsvinge"**
- 19. Renault 4 fyller 60 år**

## 1. Här planerar Tesla att bygga nya Superchargers.

Publicerad 2022-02-11 kl 6:15. Text Erik Söderholm.

**Tesla har stora planer för nätverket av Superchargers.**



*Tesla har planer på 18 nya snabbladdare längs svenska vägar.  
Men det är inte säkert att alla blir verklighet.*

Förutom att bygga ut med fler snabbladdare för att möta efterfrågan från alla nya Tesla-ägare när [leveranserna ökar](#) ska stationerna på sikt även [öppnas upp för andra bilmärken](#).

Det finns en [karta](#) på Teslas hemsida som visar var dagens Superchargers finns, och kartan visar även de platser där Tesla planerar att bygga nya snabbladdare. Kartan ska dock inte ses som en exakt plan och det är inte säkert att alla platser blir verklighet.

**Tesla har i dag** 55 snabbladdare längs svenska vägar, och enligt kartan finns planer på ytterligare 18. Vissa av dem har varit planerade länge och skulle enligt Teslas sajt redan vara öppna, medan andra är nytillkomna på listan.

En nyhet är också att Tesla planerar fler Superchargers i storstadsområden, längre bort från motorvägarna. Laddarna är därmed inte längre bara tänkta för långresor utan också för den som bor nära en större stad men inte kan ladda hemma.

### NYA SUPERCHARGERS PÅ GÅNG:

Avesta	Oskarshamn	Strömstad
Göteborg	Skee	Södertälje
Halmstad	Stenungsund	Västerås
Helsingborg	Stockholm (centralt)	Örebro
Karlskrona	Stockholm	Östersund
Lycksele	(södra förorterna)	
Malmö	Strängnäs	

## 2. Faraday Future erkänner fusk med försäljningssiffror.

PUBLICERAD: 04 FEB 2022, KL 21:39 AV ERIK WEDBERG.

Amerikanska elbilstillverkaren Faraday Future erkänner nu att de har presenterat felaktiga siffror om hur många som har förbokat och betalat för en bil. 14 000 förhandsreservationer visade sig vara bara några hundra.



Den amerikanska elbilstillverkaren Faraday Future hamnade i rejält blåsväder förra året när de anklagades för att ha blåst upp siffrorna för hur många kunder som hade förbeställt märkets första modell [FF91](#). Nu bekräftar en internutredning att det faktiskt var så. Omkring 14 000 bilar sades vara bokade och delbetalda, men i själva verket var det endast några hundra. För att komma upp i siffran 14 000 räknade man in alla som hade lämnat in en intresseanmälan, vilket man inte behöver betala något för.

Avslöjandet i utredningen leder nu till att två toppchefer på Faraday Future får löneavdrag och att en tredje stängs av från sin tjänst.

**LÄS MER:** [Alla turer kring Faraday Future.](#)

Faraday är inte den enda nya elbilstillverkaren som har hamnat i blåsväder på grund av uppblåsta siffror. Även pickuptillverkarna Nikola och Lordstown har anklagats för att rapportera felaktiga uppgifter om hur många som har förhandsbeställt deras bilar.

Faraday Future, grundat 2014 av den kinesiska affärsmannen Jia Yueting, har haft återkommande finansiella problem men har inte kastat in handduken. Enligt de senaste uppgifterna har [Faraday skrivit avtal med Geely](#) som ska hjälpa Faraday att etablera en verksamhet i Kina och bygga en ny bilfabrik där omkring 100 000 bilar ska byggas varje år.

### 3. Nytt laddtest: Audi och Porsche överlägset snabbast.

Publicerad 2022-02-11 kl 9:18 (uppdaterad 2022-02-11 kl 9:28).

Text Erik Söderholm.

Många fokuserar på räckvidden i nya elbilsmodeller, men för att komma fram snabbt och hålla en hög snittfart är tiden vid laddstolpen minst lika viktig.



*Kinesiska Xpeng överraskar med förvånande låg effekt i ett nytt snabbbladdningstest. Inte heller hajpade Hyundai Ioniq 5 eller Kia EV6 får något toppbetyg.*

Ett [nytt laddtest](#) som gjorts av norska organisationen NAF och tidningen Motor visar att Audi e-tron och Porsche Taycan är överlägset snabbast vid laddstolpen. Att ladda till 80 procent tog bara knappt 20 minuter vilket är kvickare än Tesla Model 3, som dock bara kostar hälften så mycket jämfört med de tyska lyxmodellerna.

**Tesla var tidigt ute** med en funktion som kan värma upp batteriet i förväg för att laddningen ska gå snabbare. Ett uppvärmt batteri har nämligen lättare att ta emot laddning. Den funktionen börjar nu sprida sig även till andra märken.

**Förhoppningarna** var höga på Hyundai Ioniq 5 och Kia EV6. De har hög teoretisk ladd-effekt tack vare den [nya elbilsplattformen](#) som modellerna bygger på. Men testet visar att ingen av modellerna får särskilt imponerande laddtid i kallt väder. Eventuellt blir resultatet bättre när bilarna uppdateras med förvärmning av batteriet.

Volvo C40 ligger exakt på den laddeffekt bilen ska ha, 150 kW, och det gör även Polestar 2. [Xpeng P7](#) faller dock igenom helt med en laddeffekt på bara 65 kW. Där måste föraren vänta vid laddstolpen i över en timme.

[Se resultatet av laddtestet här.](#)



*Xpeng P7-föraren fick vänta i över en timme vid snabbladdaren. Fiasko för Xpeng*



*Mercedes billigaste elbil, EQA, tar ungefär lika lång tid att snabbladda som den dyraste, EQS. Men Mercedes EQS kan köras mycket längre.*

### **SÅ GJORDES TESTET**

- Laddtestet utfördes vid Ionitys laddare (förutom Teslabilarna som laddades vid en Supercharger) vilket förklarar varför laddeffekten kunde bli hela 271 kW för Porsche Taycan och 257 kW för Audi e-tron.
- Laddeffekten avslöjar dock inte hela sanningen. En elbil som klarar något lägre laddeffekt under längre tid kan i vissa fall ladda snabbare än en elbil med högre laddeffekt under en kort stund.

#### 4. Continental satsar på ny robot för laddning av elbilar.

Av Daniel Jacobs 4 Februari, 2022.

Continental och Voltario har plockat fram en ny robot för laddning av elbilar. ”Ett verkligt steg i utvecklingen”, säger verksamhetschefen Dr. Christoph Falk-Gierlinger.



*Continental och Voltarios laddningsrobot.*

Continental är främst känt som ett däckföretag, men de ger sig nu in på marknaden för laddning av elbilar med ett helt nytt robotkoncept.

Roboten är resultatet av ett partnerskap mellan Continental Engineering Services och Voltario. Målet är att göra laddning av elbilar betydligt enklare än tidigare, det enda du behöver göra är att parkera ovanför roboten så tar den hand om resten, [skriver Robb Report](#).

Tidningen skriver att det inte är den första laddroboten för elbilar de sett – men det är den minst fåniga. Maskinen består bara av två delar, en del som installeras i marken i garaget, och en mottagare som fästs under bilen.

Det är bara själva anslutningen som är trådlös – när mottagaren får kontakt med laddningsenheten genom en bredbandslösning kopplar den automatiskt ihop delarna med en fysisk hårdvarulösning, som minskar elektriska förluster och ökar effektiviteten i laddningen.

Det finns inte heller något behov av att parkera perfekt – laddningsenheten och mottagaren behöver vara 30 centimeter ifrån varandra för att anslutningen ska fungera, enligt Robb Report.

”Vår laddningsrobot är ett verkligt steg i utvecklingen av att göra elektrisk mobilitet mer bekväm och lämplig för dagligt bruk”, säger Continental Engineering Services verksamhetschef **Dr. Christoph Falk-Gierlinger**.

”Med Voltario har vi den idealiska partnern för att utveckla en effektiv och enkel lösning för laddning av elfordon”, säger han.

## 5. Uppgifter: Tuffare regler för laddhybrider på gång.

Publicerad 2022-02-11 kl 13:56 (uppdaterad kl 14:02).

Text Erik Söderholm.

Laddhybrider kan ha en extremt låg förbrukningssiffra i den officiella WLTP-körcykeln som mäter förbrukning och utsläpp. Det är inte ovanligt med modeller som drar 1–2 l/100 km vid blandad körning.



*Snart kanske tiden när en laddhybrid kan ha en extremt låg officiell förbrukningssiffra är förbi.*

Hur mycket bensin eller diesel laddhybriden drar beror till väldigt stor del på hur mycket den laddas. Bilägare som aldrig laddar sin bil åker i praktiken runt med en tyngre version av en vanlig förbränningsbil. Men den som laddar ofta kan klara sig länge utan att behöva tanka.

**Nu planerar EU** att skärpa testmetoderna för laddhybrider, enligt två källor till **Auto-motive News**. Anledningen är att dagens testmetoder inte speglar verkligheten.

I förlängningen kan tuffare regler innebära att biltillverkare som i dag förlitar sig på laddhybrider för att sänka utsläppsnivån och komma undan EU-böter istället kan behöva sälja fler elbilar.

**Enligt källorna** kan de tuffare reglerna träda i kraft 2025. Det finns inga uppgifter om exakt hur de ska utformas, men eventuellt kan körcykeln ta hänsyn till den förbrukningssiffra som varje ny laddhybrid på vägarna räknar ut redan i dag.



Erik Söderholm

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Volvos laddhybrid får beröm i test: Stark men snål.**



**Nytt test avslöjar: Så långt kommer laddhybriderna.**



**10 bilar jämförda: Diesebil kan vara snålare än laddhybrid.**



## 6. Volvo uppdaterar storsäljaren XC40 i smyg.

PUBLICERAT 08/02/2022 AV MATHS NILSSON.

Volvo har i tysthet gett sin storsäljare XC40 en ansiktslyftning. Redan i dag kan förändringarna ses i Volvos konfiguration. Efter fyra år får Sveriges mest sålda bil en ny front med nya strålkastare.



Populära SUV:en [Volvo XC40](#) finns som bensinbil, laddhybrid och elbil. XC40 vann Årets Bil 2018 och har varit en av Volvos mest framgångsrika modeller någonsin. Förra året blev det den näst mest sålda Volvomodellen globalt efter XC60. I Sverige har Volvo XC40 varit den mest sålda Volvomodellen de senaste månaderna, och är också Sveriges mest sålda bilmodell just nu.

Efter fyra år är det nu dags för en ansiktslyftning. [Helt i tysthet har Volvo uppdaterat modellen i sin konfigurator](#). XC40 får en ny front med lampor lånade från den elektriska C40-modellen. Övriga förändringar är subtila. Fälgarna kommer också i ny design.

Volvo har också ändrat på sina utrustningsnivåer. De gamla paketen med Momentum, Inskription och R-design är ett minne blott. Numera heter det Core, Plus och Ultimate. Dessutom kan kunderna välja på Dark och Bright.

Den elektriska Recharge-versionen får samma utseende på grillen som hos C40, medan de versionerna som har förbränningsmotor får ett eget nytt utseende på grillen.

Insidan får endast små subtila förändringar, det handlar mest om nya material och färger. Samtliga modeller får Google-systemet som redan sitter i de elektriska versionerna av XC40. Men varför ändra på ett vinnande koncept – XC40 sålde i närmare 200 000 exemplar under 2021.

Många trodde kanske att Volvo skulle ge laddhybriden ett större batteri, men det verkar inte ha skett ännu. Räckvidden är fortfarande 44 km. Volvo har fått kritik för att de säljer XC40 med ett mindre batteri än syskonbilen Lynk & Co 01, men ändå tar ut ett högre pris.

## 7. Volvo: Torslandafabriken byggs om för 10 miljarder.

Av Malin Beeck 8 Februari, 2022.

Volvo storsatsar igen. Nu meddelar bolaget att man ska bygga om Torslandafabriken för 10 miljarder kronor – fabriken ska anpassas till elbilstillverkning, skriver Svenska Dagbladet.



*Volvo Cars bygger om Torslandafabriken för elbilstillverkning med högtryckspressar.*

Det har gått en vecka sedan Volvo Cars meddelade att man kommer att bygga en ny batterifabrik i Göteborg i samarbete med Northvolt.

Nu ska Torslandafabriken, som kommer att ligga i anslutning till den planerade batterifabriken, byggas om för att bli mer anpassad till elbilar. Idag har fabriken 6 500 anställda.

En ny anläggning för att sätta samman batteripack tillkommer.

### **Torslandafabriken får högtryckspressar**

Slutmonteringen kommer att byggas om och en del andra anpassningar ska komma på plats. Framför allt ska en stor del av pengarna gå till högtryckspressar som kan tillverka en sammanhängande del till en bil.

Det är samma teknik som Tesla använder, och en något mindre energikrävande metod än dagens sammanfogning. Enligt Volvo blir tillverkningen på det viset både billigare och mer miljövänlig.

Den nya tekniken ska enligt planerna börja användas i Torslandafabriken vid mitten av 2020-talet när Volvo börjar tillverka sin nästa generation elbilar. Från 2030 siktar Volvo på att enbart tillverka elbilar, skriver Svenska Dagbladet.



## 8. Här är Alfa Romeo Tonale – nya laddhybriden får NFT-teknik.

Av Magnus Kvandal, Publicerad 2022-02-11, 17:53.

Alfa Romeos andra suv-modell ska locka fler att köpa italienskt.



**Under tisdagen** premiärvisade Alfa Romeo en ny bilmodell som de hoppas ska locka fler köpare till märket, vars försäljning har gått trögt de senaste åren.

Nya Tonale är en crossover som är mindre i storleken än de befintliga Stelvio och Giulia, och hamnar i samma storleksklass som exempelvis [Mercedes GLA](#), [BMW X1](#) och [Volvo XC40](#). Under skalet delar den nya Alfian teknik med koncernsyskonet Jeep Compass.

**Modellen visades** i konceptversion redan 2019, men har [försenats](#) på grund av coronapandemin och komponentbrist.

### Första hybriderna

För första gången i en Alfa Romeo erbjuds modellen med både laddbara och icke laddbara hybriddrivlinor. Huvudnumret är laddhybriden med 275 hästkrafter, fyrhjulsdraft och en elektrisk räckvidd på omkring sex mil. Andra modeller har framhjulsdraft som standard.

**En udda nyhet** är att Tonale kommer med ett så kallat NFT-certifikat, en digital teknik som använder blockkedjor för att lagra information som sedan är omöjlig att förfälska eller ändra. Det har blivit populärt att använda tekniken som en typ av signatur för digitala konstverk.

Enligt Alfa Romeo är det här första gången tekniken används i en bil. Varje ny Tonale certifieras vid köpet, och sedan kan information om exempelvis servicehistorik lagras på ett säkert sätt under hela bilens livstid.

**Någon helt elektrisk** variant har inte presenterats, men kan bli aktuell framöver.

Modellen ska börja säljas i början av nästa år. Några priser har ännu inte offentliggjorts.





**Alfa Romeos räddning dröjer.**



**Märket som vägrar dö: Lancia säljer fler bilar i Italien än Alfa Romeo i hela Europa.**



**Alfa Romeo Tonale läcker ut på nätet – här är nya kompaktsuven.**



**Magnus Kvandal**



## 9. Fisker har Europapremiär på Mobile World Congress.

BOBBY GREEN 2022-02-11 KL 15:30.

Börjar tillverkas i november.



Mellan den 28 februari och den 3 mars är det dags för Mobile World Congress i Barcelona igen. Nu får vi reda på att Fisker kommer dit med sin eldrivna SUV Ocean. Nyligen öppnade Fisker ett europakontor i München och man håller på att bygga ett Brand Experience Center i Tyskland.

Tillverkningen av bilen kommer att dra igång i november i en fabrik i Österrike, leveranserna ska påbörjas i år. De första 5000 exemplaren kommer att vara Ocean One som tar sig 63 mil på en laddning och som kostar från 755.000 kronor. Sen finns även Ocean Extreme som är typ samma bil för samma pengar. Ocean Ultra tar sig istället 61 mil och kostar 615.000 kronor. Billigast blir framhjulsdrivna Ocean Sport som tar sig 44 mil och som kostar 450.000 kronor.



**Fisker Ocean kommer kosta från 450.000 kronor.**

**Fisker skrotar planerna på solid state-batterier.**

**Ny smygtitt på Fiskers pickup.**

## 10. Nytt rekord av Ferrari – sålde 11 155 lyxiga sportbilar.

Av Ola Söderlund.

5 Februari, 2022.

**2021 blev ett rekordår i antal sålda sportbilar i lyxklassen för det ikoniska italienska sportbilmärket Ferrari, uppger bland andra Reuters.**



*Ferrari vill inte vara sämre än andra biltillverkare i lyxbilssegmentet och drömmer till med ett rekordår 2021.*

Ferrari har dröjt med bokslutet för 2021, men nu är resultatrapporten klar och den visar att den anrika sportbilstillverkaren med säte i Italien noterar nytt rekord i antal sålda bilar.

Det blev 11 155 exklusiva Ferraris som levererades till entusiastiska anhängare av det klassiska märket under fjolåret.

Rekordresultatet kan jämföras med de 9 911 exklusiva sportbilar som bolaget sålde under 2020.

Det nya årsbokslutet från Ferrari visar att försäljningen ökat med 22,3 procent på ett år. Nu är Ferrari inte ensam i lyxbilssegmentet om en rekordförsäljning under förra året. Även för Lamborghini, Rolls-Royce, Bentley och Tesla blev 2021 det bästa året hittills.

### **Storslam för Ferraris V8-familj**

Ferrari kan tacka sina 8-cylindriga bilmodeller för all-time-high-resultatet. Bilarna med V8:or under motorhuven ökade med hela 34,6 procent jämfört med 2020.



*Ferrari 166 Inter Touring Coupe 1948–50.*

Ferraris vd **Benedetto Vigna** räknar med ökad efterfrågan i år.

”Vi har den starkaste orderboken någonsin i vår historia, upp tvåsiffrigt jämfört med föregående år och täcker långt in i 2023”, säger han till analytiker, rapporterar Reuters.

Sämre gick det för Ferraris riktiga monsterbilar, V12-modellerna, som hade en tillbakagång i försäljningen med så mycket som 16,1 procent i fjol. Enligt Ferrari beror det i första hand på att 812 Superfast fasades ut.

Europa, Mellanöstern och Afrika är fortsatt Ferraris starkaste marknader.

#### **Asien blygsam marknad för sportbilar från Ferrari**

I Kina, Hongkong och Taiwan stack försäljningen av Ferraribilar i väg upp med hela 97 procent. Dock är Asien fortfarande den minsta marknaden för Ferrari och endast 899 bilar levererades till de tre ovan nämnda asiatiska länderna under 2021, framgår det.

Ferraris nettoomsättning 2021 uppgick till 4,2 miljarder euro, motsvarande cirka 43,8 miljarder kronor, enligt dagsfärska valuta kurser (fredag 4 februari).

Läs mer här om [Ferraris superresultat](#) 2021 (Reuters).

Ferrari grundades av italienaren **Enzo Ferrari** 1928. Företaget har sedan 1969 ingått i Fiat-koncernen, men blev ett eget bolag den 4 januari 2016 och börsnoterades på Wall Street. Ferrari tillverkar sina sportbilar i Maranello nära Modena, Italien.



**Ola Söderlund**



## HÖGSTA VÄXELN

## 11. Volkswagen Taigo provkörd i Sverige.

Av Marcus Berggren -01/02/2022.

Marcus rattar en Folkvagn.



Taigo 150hk

**S**nacket i bilvärlden kan lätt förväxlas med ett eko – elektrifiering, elektrifiering, elektrifiering. Men faktum är att hela 81 procent av köpare inte lyssnar på den melodin, utan fossilbilar är fortfarande helt dominanta, både i Sverige och i resten av världen. Anledningarna kan vara många men det mynnar ut i att de flesta inte har möjlighet att ha elbil. Bilar som [Volkswagen Polo](#) har fasats ut från den svenska marknaden då köparna törstar efter suvar, suvar, och suvar. Låt oss därför lägga i Högsta Växeln och provköra nya Volkswagen Taigo.

### Det är utsidan som räknas

Det så kallade A-segmentet står för hela tio procent av marknaden. I Volkswagens fall erbjuder de redan [T-Cross](#) och [T-Roc](#) i segmentet men Taigo, som säljs som [Nivus](#) i Sydamerika, har nu alltså anlänt med ett större fokus på "känsla".

Utseendemässigt rör det sig om vad en dam i övre medelåldern hade beskrivit som "en fräck historia". I Sverige går Taigo endast att få med R-Line-paket och är från grunden välutrustad. Medan sydamerikanska Nivus är betydligt mer spartansk är den europeiska kusinen Taigo mycket månare om att erbjuda en premiumbetonad upplevelse.

På plats i Södertälje fick vi provköra båda motoralternativen som kommer till Sverige, varav båda är framhjulsdrivna. Instegsmodellen med en trepipig historia på 110 hästkrafter var mer enkelt utrustad med manuella vred för klimatanläggningen, tygsäten, och en enklare instrumentpanel, för att inte tala om en hederlig mekanisk handbroms. Taigo är en modell som är bestämt kompatibel med just Folkvagnsemblemet.



Taigo 110hk

Vi fick även köra den mer välutrustade 150-hästars-varianten som hade det uppdaterade klimatsystemet med touchknappar. På ratten rör det sig dock om traditionella knappar, något man uppskattar enormt. Den fyrcylindriga motorn upplevs bestämt som mustigare än sitt trepipiga syskon, något som även uppenbarar om man tar sig en titt på specifikationspapperet. Prisskillnaden är inte enorm och det är inte heller skillnaden mellan motorerna. Sett till utsläpp är de också väldigt nära då den större motorn kan stänga av två av fyra cylindrar.

### **Bra insteg är guld värt**

Taigo positionerar sig mellan instegsmodellen T-Cross och storebror T-Roc. Även om den vid första anblick framstår som dyrare än T-Cross är sanningen en annan. Taigo är betydligt mer välutrustad än T-Cross och det finns ingen regelrätt snikmodell och den blir således väldigt prisvärd. Dessutom är baksätet förvånansvärt rymligt trots det sluttande taket.

Körupplevelsen är precis det man förväntar sig – Taigo är ett snäpp åt det hårdare hållet men lyckas väl med att parera den grova sörmländska asfalten. Både väg- och vindljudet är påtagligt, något som talar för att det minsann rör sig om Volkswagens en av tyskarnas billigare modeller. I motorvägshastigheter känns Taigo stabil och upplevs som större än vad den är.

Krut finns det inte direkt gott om men jag upplevde aldrig att den någonsin hade problem med att hålla trafikrytmen, varken på motor- eller landsväg. Omkörningar kräver dock en del planering. Styrningen är lika lätt som på en radiobil och DSG-lådan är för det mesta kvick både vid upp- och nedväxlingar.



### Summan av kardemumman

Volkswagen Taigo hakar på suv-modet och blir en av tre alternativ som tyskarna erbjuder inom samma segment. Att konsumenterna uppskattar att sitta högt råder det inga tvivel om och att Volkswagen beslutar sig för att importera en sydamerikansk modell – även om det är med en europeisk touch i form av tillverkning och kvalitetssäkring – är inte direkt chockerande. Med det sagt är det inget specifikt som utmärker Taigo jämte konkurrenterna men helhetspaketet är vettigt. På samma sätt som att en resa till Tallinn är trevlig i stunden är det kanske inte något man kommer att komma ihåg resten av livet; lite så är Taigo, på både gott och ont.



### **Volkswagen Taigo R-Line 1.0 TSI (2022)**

**Motor:** 1,0-liters, 3-cylindrig, bensin, 110 hästkrafter, 200 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 7-stegad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 10,9 sek

**Toppfart:** 191 km/h

**Vikt:** 1 302 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 4266/1757/1518 mm

**Pris:** Från 264 900 SEK

### **Volkswagen Taigo R-Line 1.5 TSI (2022)**

**Motor:** 1,5-liters, 4-cylindrig, bensin, 150 hästkrafter, 550 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 7-stegad dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft

**Acceleration 0–100 km/h:** 8,3 sek

**Toppfart:** 212 km/h

**Vikt:** 1 329 kg

**Mått: (längd/bredd/höjd):** 4266/1757/1518 mm

**Pris:** Från 282 900 SEK

### **R-Line (enda nivån som erbjuds)**

Sportigare

Större fälgar

Annat frontparti

Annan klädsel – alcantara

### **Fakta**

Privatleasing från 3395 SEK/månad

Dragvikt på 1200 kg

Många säkerhetssystem

Bagageutrymme 438 – 1222 liter

### **Taigo**

från 264 900 SEK

### **T-Cross**

från 226 900 SEK

### **T-Roc**

från 263 900 SEK

### **Konkurrenter**

**Ford Puma**

**Hyundai Kona**

**Kia Xceed**

**Mazda CX-30**

### **För- och nackdelar**

+ Välutrustad

+ Trevlig att ratta

+ Tillmötesgående

– Endast framhjulsdraft

– Inget utmärkande

– Dyr för att vara en instegsmodell

## BETYG

Första intryck

★★★★☆

## SAMMANFATTNING

Volkswagen Taigo är rätt i tiden sett till karossform men fel i tiden sett till drivlina. Men en klar majoritet av köpare väljer fortfarande fossilfritt varför modeller likt Taigo kommer att erbjudas i många år till. Det är inget särskilt som utmärker Taigo men den lägsta nivån är relativt hög och den kommer således att sälja som smör.

3

★★★★☆

TOTAL POÄNG

**Marcus Berggren**

*Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.*

## 12. Självkörande Teslans galna sväng: "No way, holy balls!"

PUBLICERAT 03/02/2022 AV MATHS NILSSON.

Teslas "Full Self-Driving" ska vara helt klar i år, lovar Elon Musk. Systemet verkar köra djävare än de flesta människor. En ny film visar hur en självkörande Tesla gör en vågad vänstersväng genom en bilkö. – No way, holy balls! ropar bilens "passagerare" i förarsätet.



Världens biltillverkare har kapplöpning när det gäller självkörande teknik. Mercedes och Volvo har presenterat godkända system som gör att du kan ägna dig åt annat på vissa motorvägssträckor.

Tesla har hunnit en bit längre och beta-testar just nu Full Self Driving (FSD) på 10 000-tals bilar i USA. I Sverige och Europa är det än så länge inte lagligt med full självkörningsförmåga som Tesla kallar systemet i Sverige. Det hindrar inte företaget från att ta 77 700 kronor för det kommande systemet i Sverige.

Elon Musk har under flera år lovat att FSD snart ska släppas för alla som köpt det. Senast nu i januari sade han att han skulle bli chockad om Tesla inte har helt autonoma bilar i år.

Olika tester som har gjorts visar att systemet fortfarande har en del tveksamheter. En ny video som släppts visar att FSD är aggressivare än de flesta mänskliga förare.

YouTube-kanalen Tesla Chauffeur testade den senaste Full Self-Driving Beta 10.9 när systemet gör en riktigt våghalsig vänstersväng genom en bilkö. De kallar det den ballaste manövern FSD någonsin gjort.

Teslan drar rakt genom en lucka i bilkön och gör en dold vänstersväng. Kanske såg bilens kameror mer än mänskliga ögon? Hade de vågat göra manövern?

Föraren eller ska vi kanske säga passageraren häpnar och ropar: – No way, holy balls! I slutändan gick allt bra, och ska vi tro Elon Musk orsakar FSD färre olyckor än mänskliga förare.

Andra är mer tveksamma. Amerikanska Consumer Reports har klassat FSD som osäkert och trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA har startat en utredning. Och här är ett klipp från en amerikansk betatestare som är ganska tveksam till FSD.



### 13. Video: Här är den självkörande och sladdande Toyotan.

Anders Nilsson 2022-02-11.

Klarar av att köra själv runt en bana.



*Toyota Supran har programmerats för att sladda runt en bana med hinder.*

**FILM:** [https://youtu.be/MfU5\\_gzqPaM](https://youtu.be/MfU5_gzqPaM).

**En bil som klarar av att köra själv, och ta sig runt hinder på banan, sladdande? Det är exakt vad en modifierad Toyota Supra har lyckats med.**

Autonoma och självkörande bilar ligger högt på prioritetslistan hos biltillverkarna inför framtiden. I december fick [Mercedes godkänt för ett självkörande system på nivå tre i Tyskland](#), vilket gör att föraren kan ägna sig åt annat än att köra, i farter upp till 60 km/h.

Men frågan är om videon nedan tar steget längre. [Toyotas](#) forskningsinstitut (TRI) har nu visat upp ett lyckat försök där de har programmerat ett fordon så att det kan sladda/drifta runt olika hinder på en racingbana.

Det kanske ser enkelt ut, men det är ganska komplicerat eftersom flera olika system måste samverka. Bland annat används ett förutseende kontrollsystem. Om exempelvis bilen förlorar greppen måste fordonet genast vidta åtgärder.

Toyota har samarbetat med Dynamic Design Lab på universitetet Stanford för att designa olika säkerhetssystem och bilen lärde sig allt den kan från forskarna och Ken Gushi, som är en driftinglegend. Toyota menar att man vill ge varje föraren tillgång till kontrollnivån som Gushi har över bilarna han kör.

## MOTORNYTT

Bilen är en specialanpassat [Toyota Supra](#) som liknar bilar som används i Formula Drift. Dock hade fordonet datorstyrd styrning, gas, kopplingskontroll, växellåda och broms. Mjukvaran som forskarna skapade beräknar en ny bana varje tjugonde sekund för att bilen ska kunna balansera en graciös sladd runt bana.



**Anders Nilsson**

### Relaterade artiklar:



**Mercedes slår Tesla – får godkänt för självkörande bilar.**



**Tas av polis - mitt under akten i självkörande BMW.**



**Europeiska landet tillåter självkörande bilar på motorväg – först i världen.**



**"Dröjer länge innan bilar får köra själva".**



## 14. Microlino utlovar produktionsstart i mars.

Av Patrick Ekstrand.

PUBLICERAD: 2022-02-02.

Efter flera förseningar ska nu produktionen av Microlino komma i gång. Den schweiziska mikrobilen, som gjorde premiär på motormässan i Genève redan 2016, ska byggas av en fabrik i Italien och produktionen uppges börja i mars.



**FILM:** [https://youtu.be/2zJldRga\\_Vk](https://youtu.be/2zJldRga_Vk).

Företagets förra prognos var att serietillverkningen skulle ha börjat redan förra året, men säger nu att de – precis som de flesta andra tillverkare – har varit drabbade av komponentbrist med ledtider på upp till 50 veckor.

Det senaste budet är att de första bilarna ska levereras till kunder i Schweiz redan i april och onlinekonfiguratoren, där kunder kan välja mellan olika batteripaket och färgalternativ, ska vara i drift under februari. Till en början är den bara öppen för kunder i Schweiz.

Instegsmodellen med en räckvidd på 95 kilometer ska kosta 12500 euro, men det är oklart när den kommer ut på marknaden. Initialt ska 500 bilar i "Pioneer Series" byggas.

I september hade företaget omkring 24000 reservationer. Förhandsintresset är visserligen inte lika stort som för Tesla Model 3, men det skulle ändå krävas tio Ölandsbroar på 6072 meter vardera för att ställa upp 24000 Microlino i rad. Detta trots att bilen bara mäter 2519 millimeter.

Bilen är så kort att framdörren verkligen sitter framtill – och ja, designen är "inspirerad" av kultbilen BMW Isetta.



Det finns tre batteripaket att välja mellan: 6, 10,5 och 14 kWh och med det största uppges räckvidden vara 230 kilometer. En av anledningarna bakom den snåla energiförbrukningen är den låga vikten – versionen med "monsterbatteriet" kommer bara upp i 535 kilo.

Med den enda dörren framtill finns förstås ingen "frunk" och själva bagageutrymmet är inte särskilt rymligt.

Den låga vikten bidrar också till att Microlino formellt inte klassas som en personbil. Precis som Renault Twizy hamnar den i fordonsklassen L7e, men två personer kan i alla fall färdas i den i upp till 90 kilometer i timmen utan att utsättas för väder och vind. Eller rättare sagt "två personer och tre ölbackar" om man ska tro marknadsföringen.



## 15. Bränslepriserna ökar – ”en större kris än pandemin”.

Av Johan Augustin 7 Februari, 2022.

**Bränslepriserna på diesel och biobränsle ökar snabbt och kan leda till konkurser inom åkerierna, varnar branschexpert.**



*Dieselpriiset är nu på en ny rekordnivå och ökningarna ser ut att öka.*

**Ulric Långberg**, samhällspolitisk chef på Sveriges åkeriföretag, kallar de skenande priserna ”en större kris än pandemin” och har tidigare slagit fast att prisökningarna är en [”enorm utmaning”](#) för den svenska åkerinäringen.

Nu säger han till [Di](#) att kostnaden för bränsle stigit med hela 40 procent på ett år.

### **Bränslepriserna ökar**

Dieselpriiset ligger på rekordhöga 21,42 kronor medan förnybara dieseln HVO snart når upp till 24 kronor litern.

”Ytterligare lättnader i coronasituationen med ökat resande och transporter kommer att resultera i en fortsatt ökad efterfrågan på olja och bränsle”, har **Thina Saltvedt**, chefsanalytiker på Nordea, tidigare sagt till [Dagens PS](#).

Bakgrunden till de extremt höga priserna på diesel och även bensin är kraven på att fossildrivna fordon ska bli mer miljövänliga genom att biodrivmedel blandas i drivmedlen enligt lagen om så kallad reduktionsplikt.

Det blir ”skatt på skatt” på dieseln och åkeriföretagen måste ta ut de ökade kostnaderna någonstans.

Ulric Långberg konstaterar att transportpriserna drar i väg i Sverige jämfört med våra grannländer.

## Kan utlösa konkurrensvåg hos åkerierna

Han tror att det kommer en konkurrensvåg hos åkerierna inom kort.

”Det är en lågmarginalbransch. Har du en nettomarginal på 2-3 procent kan du inte stå för de ökade kostnaderna själv.”

Om åkerier går omkull kan det få allvarliga effekter på samhällsviktiga funktioner menar Långberg. Att byta ut 60 000 tunga lastbilar till eldrift är heller ingen man gör i en handvändning menar han. Utländska transportfordon, där lastbilarna fyller tanken till mycket lägre priser, exempelvis i Polen, får stora konkurrensfördelar i Sverige gentemot den inhemska transportnäringen.

### Läs även:



**Planen: Så ska dieseln höjas till 30 kr / liter.**



**BMW:s vd: Förbud mot bensin- och dieslbilar korkat.**



**Det släcker drömmar om billigare bensin och diesel.**



### Johan Augustin

Med bas i Sydney ansvarar Johan för Dagens PS morgonredaktion. Erfaren journalist som även skriver för tidningar som SvD, GP och Expressen, såväl som internationella sajter som bl.a. Mongabay.

## 16. Ny undersökning: Billigare köra elbil för alla i Sverige – oavsett var du bor.

PUBLICERAT 07/02/2022 AV MATHS NILSSON.

En ny undersökning visar att det nu är billigast att köra elbil oberoende av boendeort och boendeform i Sverige. Störst skillnad var det i norra Sverige, drygt 10 kronor per mil billigare för elbilen. Det motsvarar en besparing på 10 000 kronor vid en körsträcka på 1100 mil under 2021.



Elbilarna blir allt vanligare på våra vägar. Under 2021 registrerades ca 57 500 nya elbilar i Sverige, vilket motsvarade drygt 19 procent av årets totala personbilsregistreringar. Nu rallar det nära 110 000 elbilar i Sverige.

Nya beräkningar från branschorganisationen Bil Sweden visar att det nu är billigare att köra elbil än bensin och diesel oavsett var du bor och om du bor i villa eller lägenhet. Beräkningen är gjord med hänsyn till senaste tidens höga el-, diesel- och bensinpriser. I undersökningen kostar hemmaladdningen 1,20 kronor per kWh, medan publik laddning ligger på 3,50 kronor. Vissa aktörer tar dock över åtta kronor.

– Våra beräkningar visar att elbilarna har en lägre drivmedelskostnad per mil, i förhållande till bensin- och diesebilarna även efter att ha beaktat att både el-, bensin- och dieselpriserna har ökat senaste tiden.

– Störst skillnad var det mellan bensinbilen och en elbil med hemmaladdning i norra Sverige, drygt 10 kronor per mil billigare för elbilen, vilket motsvarar en besparing på 10 000 kronor vid en körsträcka på 1100 mil under 2021. Skillnaden minskar till 5 kronor per mil för ett elbilshushåll som enbart har tillgång till publik laddning, vilket ger en besparing på 6 000 kronor säger Mattias Bergman VD på [BIL Sweden](#).

Skillnaden på laddningskostnaden är olika beroende på var du bor. Det är fyra kronor billigare per mil för villahushållet i norra Sverige som laddar hemma och tre kronor billigare per mil för villahushållet i södra Sverige jämfört med hushåll som enbart har tillgång till publik laddning.

– Ofta hörs i debatten att elbilen enbart är något för människor runt våra större städer. Men har du tillgång till hemmaladdning i norra Sverige så har du lägst körkostnad. Men även om du enbart har tillgång till publik laddning så är det fortfarande billigare att köra elbil i jämförelse med en bensin eller diesebil, säger Mattias Bergman.

## 17. Tesla Model S har många fel vid tysk besiktning.

**PUBLICERAD:** 07 FEB 2022, KL 20:18.

När den tyska bilprovningen TÜV granskade elbilar blev det platt fall för Tesla. Model S rapporteras för dubbelt så många fel som genomsnittsbilen, och placerar sig i botten av listan, endast före Dacia Duster och Logan.



Den tyska motsvarigheten till bilprovningen, TÜV, har för första gången fått in tillräckligt mycket data kring fyra elbilar som är två till fyra år gamla för att kunna inkludera dem i sin årliga rapport, och för en av dem ser det mörkt ut.

– För första gången har ett tillräckligt antal elbilar presenterats för TÜV:s testcenter för att vi ska kunna göra en preliminär bedömning av deras tekniska säkerhet, säger Joachim Bühler, vd för TÜV.

BMW i3, Renault Zoe och Smart Fortwo Electric klarade sig alla relativt bra i sammanställningen. Med 35 rapporterade brister per 1 000 bilar var Smart Fortwo Electric den bästa elbilen. För Tesla Model S blev felprocenten däremot 10,7 och det gör att den placerade sig trea från botten i listan med 128 testade bilar. Endast Dacia Duster och Logan presterade sämre, med 11,4 respektive 11,6 procent. TÜV vill dock inte stoppa in de fyra elbilarna i den officiella listan eftersom de har sålts i för litet antal i Tyskland för att statistiken ska gå att säkerställa.

Det är framför allt brister i strålkastarna och bärarmarna som har drabbat Tesla Model S och lett till att nästan var tionde exemplar har tvingats till ombesiktning.

Den vanligaste orsaken till underkännande hos TÜV var felaktig ljusbild på halvljuset och brister i bromsskivorna. För elbilarna sticker bromsproblem ut.

– Problem med bromskomponenter är typiskt för elbilar. På grund av bromsregenereringen används bromsarna mycket mindre än i bilar med förbränningsmotor och rostar därför oftare, säger Joachim Bühler.

## Tysk besiktningsstatistik

TÜV 2021.

#	Modell	Fel (%)
1	Mercedes GLC	1,5
2	Mercedes B-klass	1,9
3	Mercedes SLC	2,1
3	Porsche 911	2,1
5	Volkswagen T-Roc	2,2
6	Audi Q2	2,3
6	Mercedes E-klass Coupé	2,3
8	Audi Q3	2,5
8	Mercedes A-klass	2,5
8	Mercedes C-klass	2,5
11	Mercedes GLE	2,6
11	Opel Grandland	2,6
11	Volkswagen Golf Sportsvan	2,6
	Smart Fortwo Electric	3,5
	BMW i3	4,7
	Renault Zoe	5,7
118	BMW 5/6-serie	7,1
119	Nissan X-Trail	7,2
120	Volkswagen Sharan	7,3
121	Dacia Sandero	7,5
121	Ford Galaxy	7,6
123	Citroën Berlingo	8,1
124	Dacia Dokker	8,2
124	Fiat Tipo	8,2
126	Renault Kangoo	9,2
	Tesla Model S	10,7
127	Dacia Duster	11,4
128	Dacia Logan	11,6



Erik Wedberg



## 18. Video: Så startas Mercedes "Måsvinge".

Av Anders Jansson.

Publicerad 2019-07-11 kl 18:58.

Häng med när Nico Rosberg startar upp sin Mercedes 300 SL och bjuder på en snabb åktur.



**FILM:** <https://youtu.be/lmM0Jwx-Bjo>.

**Mercedes Benz 300 SL** är med sina klassiska måsvingedörrar en ikon inom bilvärden. En som är lycklig ägare av ett exemplar från 1955 är före detta Formel 1-föraren Nico Rosberg och som gärna kör sin bil som den en gång byggdes för.

Nico avslutade sin aktiva racingkarriär 2016 då han även blev världsmästare men har inte legat på latsidan sedan dess. Utöver alla officiella sysslor som bland annat Mercedes ambassadör och Formel 1-expert i TV har han drivit [sin egen Youtube-kanal](#) sedan 2011. Kanalen har idag över en halv miljon följare som får vara med när Nico bland annat kör runt i diverse supersportbilar och analyserar det aktuella läget inom i Formel 1-cirkusen.

**Ett av de mest populära** klippet med över 1,5 miljoner visningar är när Nico exklusivt visar upp sin Mercedes 300 SL. Det är lätt att förstå varför klippet rönt sådant intresse. Nicos äkta glädje över att få möjlighet att äga och framför allt få köra en sådan ikonisk sportbil går rätt igenom rutan.



## MOTORNYTT

Men det är inte ett helt enkelt fordon att starta igång och köra iväg med utan är en procedur som nästan kräver ett helt F1-team. Det är elsystem som ska slås på, bränslepump som ska startas, chokespjäll som ska justeras innan startnyckeln äntligen kan vridas runt.

**Bilen måste därefter varmköras** en stund innan den kan köras iväg. Allt medan Nico blir mer och mer tårögd av avgaserna som samlas i det lilla garageutrymmet. Väl på rull krävs det att motoroljan når driftstemperatur innan det går att gasa på över 3.000 varv/min. Stadstrafik är ingen lek med den över 70 år gamla bilen som har manuellt reglerad kylfläkt och en koppling som inte tål att hållas nedtrampad längre stunder.

Men den som väntar på något gott. När bilen väl är uppvärmd och redo är det dags att visa vad den verkligen går för. Racingtakterna verkar fortfarande sitta i och Nico tar oss med på en riktig härlig tur på vägarna ovanför Monaco. Det går på sladd genom kurvorna och den raka sexcylindriga motorn varvas så att det ekar mellan bergväggarna.

**Glöm inte att skruva upp** volymen för att maxa upplevelsen. Bonus också för F1-legenden Eddie Jordan som dyker upp iklädd cykelhjälm i inledningen.



### Chockbeskedet: Nico Rosberg lägger av!



### Stockholmarens två unika Mercedes 300 SL säljs på auktion.



Anders Jansson

## HÖGSTA VÄXELN

### 19. Renault 4 fyller 60 år.

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg.

01/12/2021.

**Gustaf firar med provkörning i Paris.**



**B**ilmodeller överlever i stort sett aldrig i flera decennier längre – åtminstone inte i Europa. Under 1900-talet var det däremot vanligt att de mest populära designerna hölls vid liv väldigt länge med otaliga uppdateringar. Modellerna uppnådde med tiden ikonstatus, och återfinns ofta på topplistan av de mest byggda bilarna någonsin. Renault 4 kvalar in på fjärde plats med över åtta miljoner exemplar byggda, och i år fyller den 60. Fransmännen bjöd in till födelsedagskalas, så jag lade i Högsta Växeln och begav mig till Paris för att provköra.

Att kalla bilen enbart Renault 4 är faktiskt inte helt rättvisande, för när modellen lanserades år 1961 fanns den även i den enklare versionen Renault 3. 3:an visade sig emellertid vara för barskrapad till och med för franska bönder, och blev således inte särskilt långlivad. Istället blev det för ovanlighetens skull den dyraste versionen 4L, där L:et står för lyx, som blev mest populär. I Frankrike heter därför alla Renault 4-varianter "Quatre" i folkmun, medan bilarna i Sverige snabbt blev kända som "Laban".

Här i landet blev modellen även känd som "skrytbilen", efter en legendarisk reklamkampanj som erkände bilens tillkortakommanden vad gäller prestanda och status, för att sedan lyfta dess praktikalitet, låga ägandekostnader och begränsade underhållsbehov.

Tanken med Renault 4 var att slå sig in på den lukrativa landsorts-marknaden som efter andra världskriget hade dominerats av Citroën 2CV. Målet var därför att skapa en bil som var både billigare och mer praktisk än föregångaren [4CV](#), som var mer populär bland stadsbor.



Resultatet blev en bil där formen nästan helt följde funktionen, och därför hade ganska udda proportioner. Drivlinans layout var en kvarleva från 4CV:s svansmotordesign, vilket i nya, framhjulsdrivna 4:an innebar att växellådan hamnade framför motorn. Kupén har formen av en hög och smal skokartong, med en i stort sett lodrät bakända som nästan helt utgörs av en stor halvkombilucka – något som känns självklart på småbilar idag, men var fantastiskt nyskapande i början av 60-talet. Utförandet var enkelt med skjutfönster, minimalt med beklädnad invändigt och enkel mekanik.





*4L Parisienne var en tidig specialversion för trendigt stadsfolk.*

Genom åren kom bilen att byggas i 28 olika länder och många olika versioner, bland annat skåpbilar, cabrioletter och otaliga special editions – något som jag fick ett smakprov på under en rundvandring i Renaults digra veteranbilssamling. Den sista produktionslinan somnade till slut in i Slovenien år 1994.





*Fourgonnette var namnet på Renault 4 i skåpbilsversion*

Att lilla Laban är ett bilvärldens charmtroll blir snabbt uppenbart vid första mötet, och det gällde särskilt den 4L Super från 1968 som jag började dagen i. Den var byggd hos spanska FASA och bjöd på en mängd charmiga 60-talsdetaljer som rationaliserades bort på de senare bilarna. Däribland kan nämnas en grill tillverkad av metall istället för plast, kromade istället för målade stötfångare, samt att växlarna ligger i ett så kallat dog leg-mönster med ettan till vänster och bakåt istället för vänster och framåt. Till skillnad från de allra tidigaste bilarna fanns det dock fyra växlar i lådan istället för tre.





*Sixties var en av de sista specialversionerna.*

Själva växelspaken är förresten en av de mer intressanta aspekterna av att köra en Renault 4L. I likhet med rivalen Citroën 2CV utgörs den nämligen av ett rör som kommer rakt ut ur instrumentbrädan och sedan svänger tvärt upp mot växelspaksknoppen. I Sverige kom spaken att kallas "kryckan", och ute på vägen kunde jag snabbt konstatera att designen fungerar oväntat bra. Växellägena är distinkta, och med tvåan och trean i linje med varandra är det lätt att klämma ut det bästa ur den lilla 30-hästarsmotorn på 845 kubik. Bilen är självklart inget prestandamonster, men kraften är fullt tillräcklig för att glida runt på pittoreska landsvägar.

Inredningen är också ganska sparsmakad jämfört med senare bilar, och framför allt förarstolens justeringsmöjligheter är högst begränsade. Med min längd på drygt 190 centimeter kändes förarplatsen således ganska trång. Man sitter också ovanligt högt, vilket innebär att man faktiskt också får plats med ett riktigt baksäte trots bilens begränsade ytterdimensioner.





Det jag däremot inte kunde klaga på var fjädringskomforten. Vägarna på den franska landsbygden var under 60-talet ofta den totala motsatsen till nutidens salsgolvslika auto-router, och fjädringen slätar således ut även de största av vägbanans ojämnheter. I gengäld lutar det betänkligt i kurvorna, och styrningen ger föraren begränsat med information genom den tunna ratten, men snabb kurvtagning är självklart inte heller poängen med bilen.

Senare under dagen fick jag även chansen att köra en modernare 4:a i form av en GTL från 1980. Motorn var nu på 1 108 cc med en effekt på hela 34 hästar och växellådans dogleg-mönster hade övergivits till fördel för en konventionell layout. GTL:en är följaktligen långt mer körbar i modern trafik, även om de allra kraftigaste lutningarna fortfarande krävde nedväxling. Med tanke på min längd var jag också glad att förarstolen nu hade mer justermån i längsled.

Däremot hade den nyare bilen inte samma charm som 68:an. Med större instrument, plastsjok på sidorna utvändigt och målade stötfångare kändes bilen inte längre lika nätt, och även om fjädringen fortfarande sväljer större ojämnheter med lätthet är den långt ifrån lika bekväm som den äldre bilen. I gengäld uppför den nyare bilen sig nog bra mycket bättre vid en undanmanöver.

Även om Renault 4 är en av de mest tillverkade bilarna någonsin är de en allt ovanligare syn ute på vägarna, och tyvärr beror det nog på att många av dem har gått i graven vid det här laget. Designen är förvisso väldigt robust, men bilarna sågs nog oftast snarare som en slit-och-släng-produkt av sina ägare än något att bevara. Man behöver inte heller syna bilen särskilt noga för att se att den har god potential att samla på sig allvarliga rostangrepp.

Följaktligen har priserna mer än fördubblats under de senaste åren, men med tanke på att ett fint exemplar nere på kontinenten nu kostar runt 50 000 kronor är bilarna ändå knappast dyra. Med sin enkla mekanik och stora charm är Laban således ett perfekt val för den som vill ge sig in i veteranbilshobbyn. Jag själv är förvisso [redan veteranbilsägare](#), men sitter ändå nu och bläddrar bland annonserna.

**SLUT**