



Ultima GTR 720

FILM: <https://youtu.be/8P4OpBO73s4>

MOTORNYTT
Föregående

onsdag 25 mars
måndag 23 mars

1. Det här är Koenigseggs framgångsfråga!
2. Sveriges billigaste elbil passar bäst i stadstrafik
3. Nya Kia Sorento blir både hybrid och laddhybrid
4. Bentley kan lansera ännu lyxigare suv-modell
5. Lotus Esprit återuppstår med teknik från Volvo
6. Horacio Pagani visar Imola och Huayra Roadster BC
7. Nya Volkswagen Amarok tittar fram
8. Filmkoll i Knaus Live i 700 MEG
9. Continental har tagit fram ett 3D-instrumentkluster
10. Lär dig tyda däckmärkningen
11. Corona-krisen: Byte till sommardäck kan skjutas upp
12. Bilutsläppen – en historia om kejsarens nya kläder
13. Nevs nya bildelningstjänst ska rädda virusisolerade
14. Ny trampcykel från BMW
15. Bilsport Performance & Custom Motor Show flyttas fram!
16. Bye bye Bristol
17. Triumphs sportbilar var numrerade från TR2 upp till TR8
18. Klassiskt bilmärke: Morgan



1. Det här är Koenigseggs framgångsfråga!

Publicerad 2020-03-17, 05:47

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Hur kommer det sig att en liten grabb som bestämmer sig för att bygga världens snabbaste bil efter att ha sett den norska barnfilmen "Flåklypa Grand Prix" – lyckas?!



1994 grundades Koenigsegg Automotive och som av en händelse också svenska auto motor & sport. Alla andra eventuella likheter är också ren slump.

Nej förresten. Det finns faktiskt en grundläggande likhet och det är passionen för bilar och att vi älskar det vi gör. Sedan tar det liksom slut ...

Christian von Koenigsegg dyker upp som nummer två på listan över framgångsrika svenska entreprenörer, när jag söker på "The Famous People" hemsida, efter Ingvar Kamrad. Bara en sådan sak.

Hur kommer det sig att en liten grabb som bestämmer sig för att bygga världens snabbaste bil efter att ha sett den norska barnfilmen "Flåklypa Grand Prix" – lyckas?! Och det utan miljoner på banken eller kontakter inom bilindustrin. Hans första utbildning var bildningar...

(Jag såg också filmen och älskade den, men mina drömmar stannade vid att få köra världens snabbaste bil, inte stolleprov som att utmana hela bilvärlden! Har du inte sett filmen – gör det!).

Det såg ganska lätt ut för cykelreparatören och uppfinnaren Reodor Felgen att bygga sin bil och kämpa ner motgångarna – och det är kanske det som slår mig mest när jag träffar Christian – att det mesta verkar så enkelt, eller, nej, det är fel ord. Det mesta verkar möjligt! Det finns lösningar. Ett oändligt antal lösningar.

När jag frågar honom om drivkraften kommer svaret så underbart självklart: "Att hela tiden höja ribban, att aldrig bli bekväm. Att se vad som är möjligt. Att utforska var gränsen ligger."

Men det som imponerar ännu mer än inställningen till vad som är möjligt, det som gör mer intryck än att han aldrig ger upp och att hans briljanta tekniska superbegåvning hela tiden leder vidare till lösningar som ingen annan inom bilindustrin ens verkar skymta är – människan.

Utan Christians personlighet hade drömmarna fallit platt och hans konstruktörsgenialitet hade kanske varit värdelös? Vem hade exempelvis orkat lyssna på en "galnings" teorier om fria ventiler eller en växellådslös hyperbil med förbränningsmotor – om "galningen" inte hade varit fylld av positiv entusiasm och värme?

Christian och hans fru Halldora har inte bara lyckats bygga världens snabbaste bilar och skapa världens mest exklusiva megasportbilar.

Det man framför allt har gjort är att bygga upp ett team med en underbar familjekänsla som, det är jag helt övertygad om, är avgörande för framgången.

Och man har gjort det i lilla Ängelholm! Även om det är vackert där har man inte riktigt samma väder, glamour och attraktion som i låt säga Maranello eller Kalifornien. Jag kan tänka mig att det finns en och annan på Koenigsegg Automotive som lätt skulle få jobb på Ferrari eller Tesla – men som alltså har valt Ängelholm för att få vara med i teamet som skapar världens mest fantastiska sportbilar.

Christians kanske största "begåvning" eller rättare sagt mest beundransvärda egenskap är hans ödmjukhet, att han verkligen ser och lyssnar, tar sig tid och är nyfiken och inte låter framgången växa till något kaxigt. Eller galet.

Det är värmen, trovärdigheten och engagemanget i smått som stort som har skapat Koenigsegg och sett till att det fortfarande finns en svensk biltillverkare.

Att drivkraften aldrig har varit pengar tror jag också är avgörande. Man har gjort det man har drömt om och lyckats så bra att man tjänar pengar och fortsätter att växa.

Så tack Christian, hela familjen och teamet för att ni visar att det som kan se omöjligt ut faktiskt inte är det **och för att ni är beviset** på att den rätta känslan är nyckeln till framgång.

Alrik Söderlind

DAGENS NYHETER.**2. Sveriges billigaste elbil – passar bäst i stadstrafik**

PUBLICERAD 2020-03-16 text Mikael Stjerna

Seat Mii Electric kostar 204.900 kronor efter miljöbonusen. Det är inte bara den billigaste riktiga elbilen på marknaden. Den är faktiskt billigare att äga än de flesta bensindrivna småbilar.



Seat Mii är en elbil som gjord för att ta sig fram i stadsmiljö.

Seat Mii utmärker sig genom prislappen. Den kostar i basversionen 264.900 kronor. Dra av 60.000 kronor i miljöbonus och du betalar netto 204.900 kronor och kan köra en ny elbil för två kronor per mil i energikostnad.

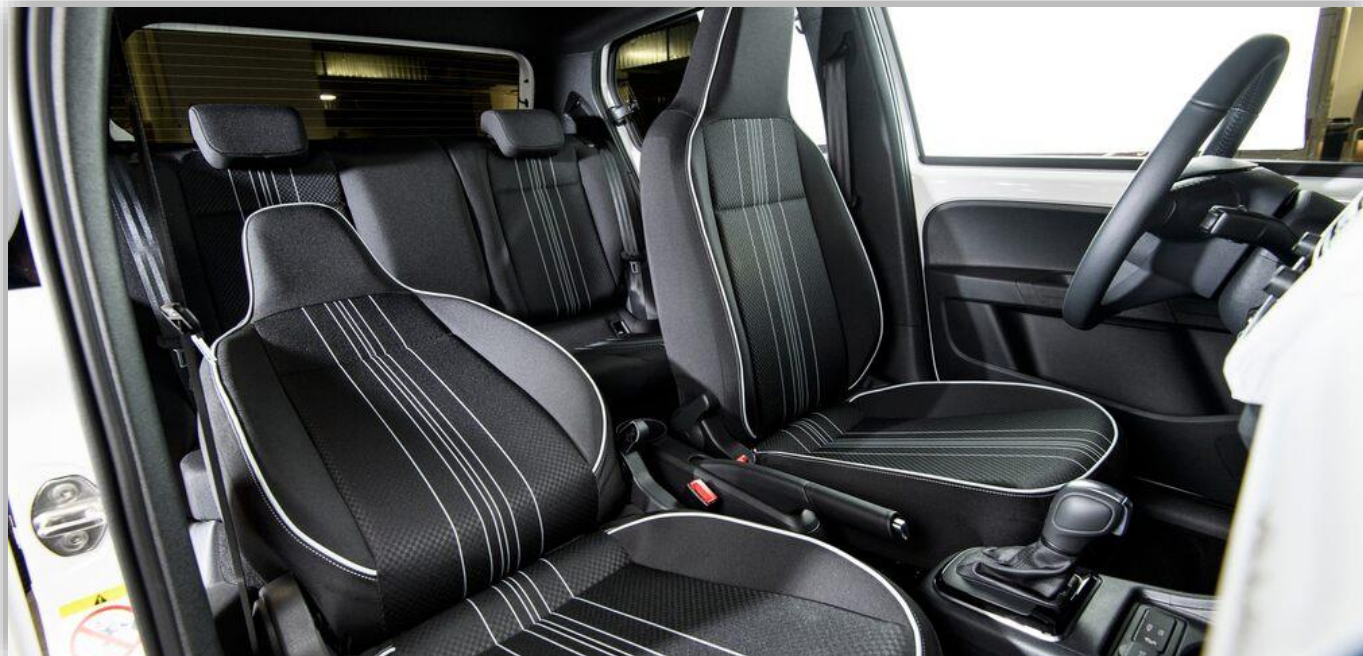
Det är ett genombrott på elbilsmarknaden. Ett ekonomiskt genombrott.

Räknar vi in alla driftskostnader över en tänkt körsträcka på 2 000 mil per år så kostar varje mil 21,16 kronor. Det gör Seat Mii Electric till den absolut billigaste elbilen du kan köpa. Den är till och med en av de absolut billigaste bilarna du kan äga, alla kategorier. Den är billigare att äga än nästan alla bensindrivna småbilar.

Det här är vad du får för pengarna: I grunden har vi den gamla mikrobilen från Volkswagen-gruppen. Seat Mii, Skoda Citigo och Volkswagen Up presenterades redan 2011 och karossen har inte ändrats sedan dess.

Fortfarande så häpnar vi över utrymmena i en bil som är 3,6 meter lång, drygt en halv-meter kortare än bilar i Golf-klassen. Visst är benutrymmet begränsat i baksätet i Mii, men vuxna får plats. Takhöjden räcker också till. Tråkigt nog är den bara tvåsitsig i baksätet.

Instrumentpanelen är modernt avskalad men samtidigt väldigt gammaldags. Det känns som om tillverkaren medvetet har tänkt sig att ägaren till en Volkswagen Golf från 1985 ska förvånas över så lite så möjligt när denne byter till en elektrisk Seat Mii.



Utrymmet inne i bilen är överraskande rymligt.

Jag får en vanlig nyckel i handen och ska vrida om ett helt vanligt tändningslås för att starta bilen. Laddkontakten sitter bakom ett traditionellt bensinlock. Laddningsmätaren är utformad som en vanlig tankmätare. De enda siffrorna som avslöjar eldriften är räckviddsuppgiften intill den analoga hastighetsmätaren.

Det moderna får föraren stå för själv. Överst på panelen finns en telefonhållare och laddar man ner Seats app kan man utläsa kördata och även styra medievalet via sin egen smarta telefon. Placeringen är dock inte optimal. I motljus är det snudd på omöjligt att läsa av telefonskärmen.



Instrumentpanel som känns igen.

Bilen såldes faktiskt som elbil redan 2013, som Volkswagen e-Up, men batteriet var då av en helt annan konstruktion och på 18,7 kilowattimmar. I dag anger Seat 36,8 kilowattimmar. Batteriet är trots energiökningen bara 15 kg tyngre och tar heller inte mer plats än tidigare. Räckvidden anges till 26 mil i den nya, stränga körcykeln som kallas WLTP. 26 mil lär också vara vad man klarar av i stadstrafik, i alla fall på sommarhalvåret.

När vi provkör den i Stockholm är det nollgradigt och då klarar vi regelmässigt 20 mil med ett fulladdat batteri, trots att vi parkerar utomhus och värmer upp bilkupén med bilens eget batteri.



Klassisk förarmiljö.

Seat Mii kan snabbladdas med 40 kilowatt. Det tar en timme att snabbladda upp till 80 procent laddning, och få ytterligare 15-20 mils räckvidd. Men att köra en längre sträcka med den rytmen – ladda en timme, köra 1,5 timme – kräver ett entusiastiskt sinnelag. I dag byggs det ut nätverk av snabbladdare som laddar 50–100 kilowatt, ibland betydligt mer än så. Men det hjälper inte Seat Mii-ägaren, som begränsas till 40 kilowatt.

Ombordladdaren är på 7,2 kilowatt. De som köper en elbil investerar förmodligen också i en egen laddbox. Då kan du ladda ett nästan tömt batteri över natten i ditt eget garage, med en strömstyrka på 16 ampere.

Bagageutrymmet har ett löst golv och därunder finns det gott om plats för den härva av laddkablar som en elbilsresenär alltid har med sig. Lastutrymmet är inte rymligt, men normalt för bilstorleken. Lastgolvet är bara 44 centimeter djupt och här ryms 251 liter bagage.

I stadstrafik är bilen som en dröm. Runtomsikten är utomordentligt bra – karossen härstammar från en svunnen tid då det ansågs som en fördel att kunna se ut genom fönsteröppningarna. Vänddiametern på 9,8 meter underlättar också.

Sammantaget känns Seat Mii som en elbil som väl klarar den uppgift den är utformad för. Att ta sig från A till B i en stadsmiljö, med regelbunden laddning nattetid eller på arbetsplatsen. Räckvidden är begränsad, men tillräcklig för ganska många bilister.

Prislappen är ett starkt argument som man inte kan blunda för. Seat Mii kostar 100 000 kronor mindre än den eldrivna konkurrenten Renault Zoe. En prisskillnad som direkt återspeglas i värdeminskningen. När vi räknar in alla kostnader och drar av miljöbonusen kommer vi fram till en milkostnad på drygt 20 kronor per mil för Seat Mii.

Biltidningen Teknikens Värld, som arbetar tillsammans med Dagens Nyheter, konstaterar i tidningens senaste stora elbilstest att Seat Mii inte bara är den billigaste elbilen de har testat. Det är också en av de billigaste bilarna att äga av alla bilar Teknikens Världs har testat genom åren.

Men du måste använda den. Helst mycket, annars lönar det sig inte med elbil. Visst är det en smula ironiskt? Räckvidden, laddtider och miljöegenskaper gör att elbilarna passar bäst för kortkörning i stadstrafik.



Baksätet är fällbart och ger då lite mer plats för last.

För att du ska kunna hämta in den höga prislappen krävs det att du kör många mil eftersom det är genom låga elkostnader bilen motiveras ekonomiskt.

Men till syvende och sist är Seat Mii en gammal konstruktion. Det märks på säkerhetsprestationen. Den fick fem stjärnor i krocktest hos Euro NCAP 2011, men i det senaste testet 2019 fick den nöja sig med tre stjärnor. Krocktestkraven har skärpts. En annan anledning till stjärnfallet är att bilen saknar autobromssystem, något som heller inte finns som tillval. Synd på en annars komplett småbil.



Elmotor.

Inte heller de andra modellerna i syskonskaran – Volkswagen e-Up och Skoda Citigo-e – går att få med autobroms. Ett så dåligt resultat i krocktest och avsaknaden av autobroms diskvalificerar egentligen bilen på nybilsmarknaden.

Tiderna förändras och kraven har skärpts. Kvar som presumtiv köpare är den sparsamma fatalisten som inte planerar att krocka.

Å andra sidan – de flesta svenskar sitter i dag i en bil utan autobromssystem utan att tänka tanken "kommer jag att överleva?" varje gång de ska göra ett ärende med bilen.

Fakta. Seat Mii Electric Plus

Miljö

Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.

Elförbrukning: Från 1,43 kWh/mil.

Räckvidd: Cirka 26 mil.

Miljöförmåner: Miljöbonus 60 000 kr.

Ekonomi

Pris: 264 900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 360 kronor per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Garantier: Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år, assistans 3 år. Batterigaranti 8 år/16 000 mil.

Teknik

Motor: Elmotor 83 hk, 212 Nm. Batterikapacitet 36,8 kWh

Drivning: Framhjulsdraft.

Växellåda: Enväxlad.

Prestanda

Acceleration: 0–100 km/tim 12,3 s.

Toppfart: 130 km/tim.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 356/165/156 centimeter.

Bagagevolym: 251–1 225 liter med bakre ryggstöd uppe/fällida.

Tjänstevikt: 1 267 kg.

Maximal släpvagnsvikt: 0 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper 5

Säkerhet 2

Komfort 3

Miljö 5

Ekonomi 5

Totalbetyg = 20 av 25

Plus

Körsmidighet

Ekonomi

Miljö

Minus

Säkerhet

Utrymmen

Räckvidd

3. Nya Kia Sorento blir både hybrid och laddhybrid

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-03-18, 10:43

Nya Kia Sorento lanseras i september, men redan nu berättar Kia det mesta om den nya bilen.



Den första generationen av Kia Sorento lanserades 2002 och var tänkt som en terrängbil. Sedan dess har Sorento utvecklats och blivit en bekväm och välutrustad suv. I dag är Sorento ett av Kias flaggskepp.

I september lanseras den fjärde generationens Sorento som bjuder på rejäla förändringar. Två olika elektrifierade alternativ erbjuds, en hybrid och en laddhybrid. Det kommer också en variant med dieselmotor.

Hybriden har en turboladdad 1,6-liters bensinmotor och en 44,2 kW elmotor som leder kraften genom en sexväxlad automatlåda. Batteriet har en kapacitet på 1,49 kWh. Systemeffekten är 230 hk och vidmomentet är 350 Nm. Mer uppgifter om laddhybriden släpps senare i år.



Dieselmotorn på 2,2 liter ger 202 hästar och 440 Nm i vrid. Kraften går via en åttaväxlad dubbelkopplingslåda, vilket sänker förbrukningen med 2-3 procent jämfört med en konventionell automatlåda. Motorblocket är gjort av aluminium vilket gör motorn 19,5 kilo lättare än föregångaren.



Fjärde generationens Kia Sorento blir lite större än den nuvarande modellen, en centimeter längre och en centimeter bredare. Det ger en längd på 481 centimeter och 190 centimeters bredd.

Axelavståndet har vuxit med 3,5 centimeter vilket gynnar innerutrymmena. Liksom tidigare modell är bilen sju-sitsig. Med den bakre sätesraden nedfälld ryms 821 liter. Med alla säten uppfällda finns det inte så mycket lastutrymme kvar, 179 liter bagage i hybridversionen och 187 liter i dieselsversionen.



Förarmiljön har en centralt placerad 10,25 tum stor infotainmentskärm som och ett 12,3 tum stort instrumentkluster framför föraren. Kia lovar att bilen har förarassisterande system som är up-to-date.

Diesel- och hybridversionerna kan börja förhandsbokas i april. Till sommaren blir det möjligt att boka laddhybriden som börjar levereras i slutet av 2020.

I Sverige kommer nya Sorento att säljas i tre olika utrustningsnivåer. Priserna är ännu inte klara.



4. Bentley kan lansera ännu lyxigare suv-modell

Publicerad Igår 17:19 text Erik Söderholm

Snart kan en ny modell vara på ingång för alla som tycker Bentley är för två miljoner är för billig.



Nästan hälften av alla bilar som Bentley säljer är numera suvar, i form av lyxmodellen Bentley med ett grundpris på omkring två miljoner kronor.

Men det hindrar inte den brittiska tillverkaren från att ha planer på ytterligare en suv för köpare som tycker Bentley är i billigaste laget.

Bentley har nyligen lagt ned den allra [lyxigaste sedanmodellen Mulsanne](#) och den klassiska, 6,75 liter stora V8-motorn som funnits i märkets modeller i någon form sedan 1950-talet.

När Mulsanne lades ned uppstod frågan om vilken modell som ska ersätta den – om Mulsanne över huvud taget får någon ersättare. Och ett alternativ skulle eventuellt kunna vara en superlyxig suv, skriver [Car and Driver](#) som fått en intervju med Bentley-chefen Adrian Hallmark.

Han förklarar också anledningen till att Mulsanne lades ned: den säljer i bara några hundra exemplar om året.

– Kostnaden för att utveckla sedanmodeller med tekniken och kraven på utsläpp och säkerhet innebär att de inte är billigare att utveckla än en bil vi kan sälja 5 000 exemplar av. Om vi bara ser en potential på 400–600 bilar per år blir den affären väldigt tuff att få ihop, säger Adrian Hallmark.

Han vill inte bekräfta rakt ut att Mulsanne ersätts av en suv, men det verkar onekligen vara ett av alternativen som Bentley undersöker. Om den dyker upp får den dock mer teknik från Volkswagenkoncernen än Mulsanne hade, och den klassiska V8-motorn är alltså nedlagd.

– Den tydliga indikationen vi har är att både premiumköpare och lyxbilsköpare numera ser suvar som väldigt attraktiva.

[Slutkört för Bentley Mulsanne – och den klassiska V8-motorn](#)
[Nu är det Volkswagenteknik och hybridmodeller som gäller.](#)

5. Lotus Esprit återuppstår med teknik från Volvo

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-03-17, 11:27, uppdaterad 2020-03-17, 14:47

Nästa år kommer Lotus Esprit att återuppstå. Designen är inspirerad av hyperbilen Lotus Evija och en del tekniska lösningar kommer från Volvo, uppger brittiska Autocar.



James Bonds Lotus Esprit

Nästa år kommer Lotus Esprit att återuppstå. Designen är inspirerad av hyperbilen Lotus Evija och en del tekniska lösningar kommer från Volvo, uppger brittiska Autocar.

Volvos ägare Geely äger sedan knappt två år majoriteten av aktierna i den brittiska sportbilstillverkaren Lotus. Geely vill ge det anrika bilmärket Lotus en rejäl vitamininjektion. Det är dags för nya modeller. Lotus har inte kommit med någon ny volymmodell på 12 år.

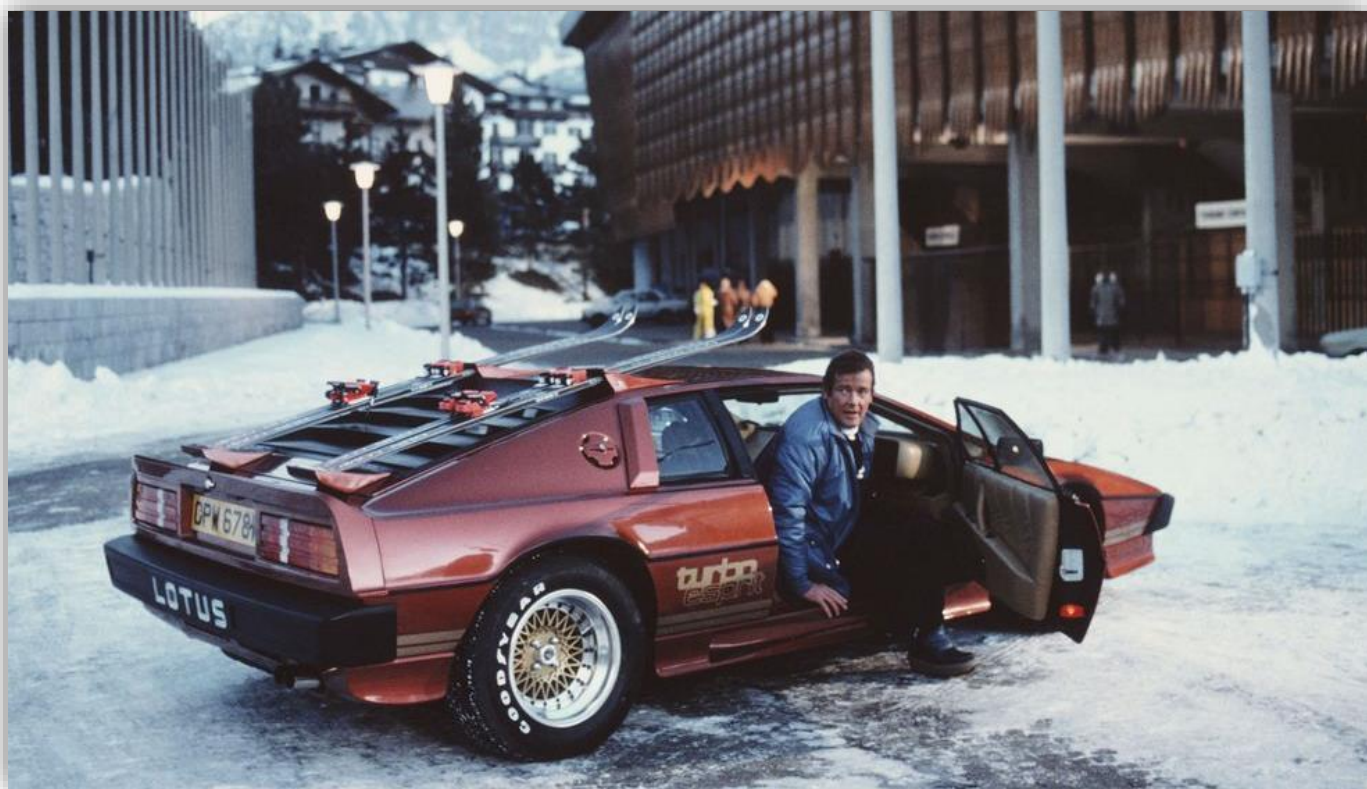


Hyperbilen Lotus Evija.



Nyligen visade Lotus upp den kommande [hyperbilen Evija](#) som kommer att byggas i 130 exemplar. Enligt brittiska Autocar kommer Lotus redan nästa år lansera en mer folkslig modell som med det klassiska namnet Esprit. Precis som förr ska Lotus Esprit fungera både som vardagsbil och sportbil på helgerna.

Bilen byggs på en ny plattform som kommer att användas på flera kommande modeller.



Roger Moore kliver ur en Lotus Esprit i italienska Cortina 1981 i samband med inspelningen av Bond-filmen For Your Eyes Only.

Nya Lotus Esprit blir en laddhybrid med en vidareutveckling av den V6:a från Toyota som används i dagens modeller. Laddhybrid-tekniken hämtas från Volvo. Effekten blir över 500 hästkrafter. Motorn kommer att vara mittmonterad för att ge bra viktfordelning. Bilen blir tvåsitsig, precis som originalet.

Förutom nya Esprit utvecklar även Lotus en suv som använder Volvos SPA2-plattform.

Feber

6. Horacio Pagani visar Imola och Huayra Roadster BC

AV BOBBY GREEN 2020-03-16 KL 20:00

Det blev ju inget i Genève



FILM: <https://youtu.be/QMvASj2sPi8?t=97>

Pagani hade ju tänkt att ställa ut Huayra Roadster BC och Imola på mässan i Genève men det blev ju inget med det tyvärr. Därför har man istället gjort denna video där grundaren Horacio Pagani visar upp bilarna.



[Pagani hyllar Imola-banan med ny specialversion](#)

[Den här Huayran blir din för fem miljoner euro](#)

7. Nya Volkswagen Amarok tittar fram

Mattias Rabe 17 mars 2020

Volkswagens pickup börjar bli till åren och en ny generation, som kommer att ha en del gemensamt med Ford Ranger, har nu tittat fram i form av en skiss.



Tidigare i dag hölls Volkswagen Annual Media Meeting och när koncernens vd Herbert Diess stod vid podiet visades en bild på den stora skärmen bakom honom. Bilden illustrerade vad vi har att vänta oss av andra generationen av märkets pickup [Amarok](#).

Bilden i sig säger egentligen inte allt för mycket med tanke på att tidiga designskisser ofta är överdrivna med rejäla hjul och linjer samt veck som tonas ned till produktionen. Dessutom saknar bilen på bilden dörrhandtag, något som inte är speciellt praktiskt på ett fordon som ofta används som arbetsfordon.

Så här ser dagens Amarok ut, efter ansiktslyftet inför 2017.

Däremot nämnde Herbert Diess något intressant, nämligen att nya Amarok blir en av de första frukterna som kommer ur [det nystartade samarbetet mellan Volkswagen och Ford, ett samarbete inom kommersiella fordon, bland annat pickuper och skåpbilar](#).

När samarbetet offentliggjordes i början av 2019 nämndes en ny pickup som ska byggas av Ford och nå marknaden under 2022. Det lär alltså vara nya Amarok – och så klart nya [Ford Ranger](#).

Volkswagen och Ford [samarbetar även inom segmentet elbilar](#).

[Dagens Amarok presenterades i december 2009](#) för att året därpå börja byggas i Volkswagens fabrik i Pacheo, Argentina. Under 2012 började pickuper tillverkas även i tyska Hannover, för att förse bland annat den europeiska marknaden med bilar.

I maj 2016 [presenterade Volkswagen en uppdaterad version av Amarok](#). I samband med uppdateringen ersattes 2,0-litersdieseln med en V6-dieselmotor på 3,0 liter.

8. Filmkoll i Knaus L!ve i 700 MEG

Publicerad 14 mars text Mikael Galver

Häng med in i en läcker helintegrerad husbil med långbäddar. Sportig insida och praktisk insida väcker kanske habegär?



FILM: <https://youtu.be/z-M8ToCaVkU>

Vi tar en rundvandring i helintegrerade Knaus L!ve I 700 MEG med höga långbäddar. En praktisk husbil med läcker yttre design där den tuffa fronten med LED-lampor ger intrycket av extra sportighet. Invändigt finns många praktiska detaljer och smart förvaring.

Läs mer om:

[Husvagn med frontkök och queenbed](#)

[Knaus Sky Ti nu som Platinum Selection](#)

[NYHET: Helintegrerade Knaus LiVE I](#)

[Vattenfilter till KnausTabbert](#)

[Knaus Sport 540 FDK Silver Selection](#)

[Knaus nya MAN-husbil](#)

Feber

9. Continental har tagit fram ett 3D-instrumentkluster

AV BOBBY GREEN 2020-03-17 KL 17:00

Har premiär i Genesis GV80



Den tyska däcktillverkaren Continental har ett tag fnulat på ett digitalt instrumentkluster med 3D-effekt, det första i sitt slag. Nu har klustret för första gången hittat in i en produktionsbil och det är i nyligen presenterade Genesis GV80.

3D-effekten ska hjälpa föraren att se instrumenten ännu bättre. Det finns även en kamera som håller koll på var blicken är och hela tiden ändrar displayen så att den följer huvudet. Skulle man börja nicka med huvudet eller liknande får man en varning - något som dock har funnits i bilar länge nu. Systemet är framtaget för att vara behagligt för ögonen att titta på och inte fullspäckat med distraherande information.

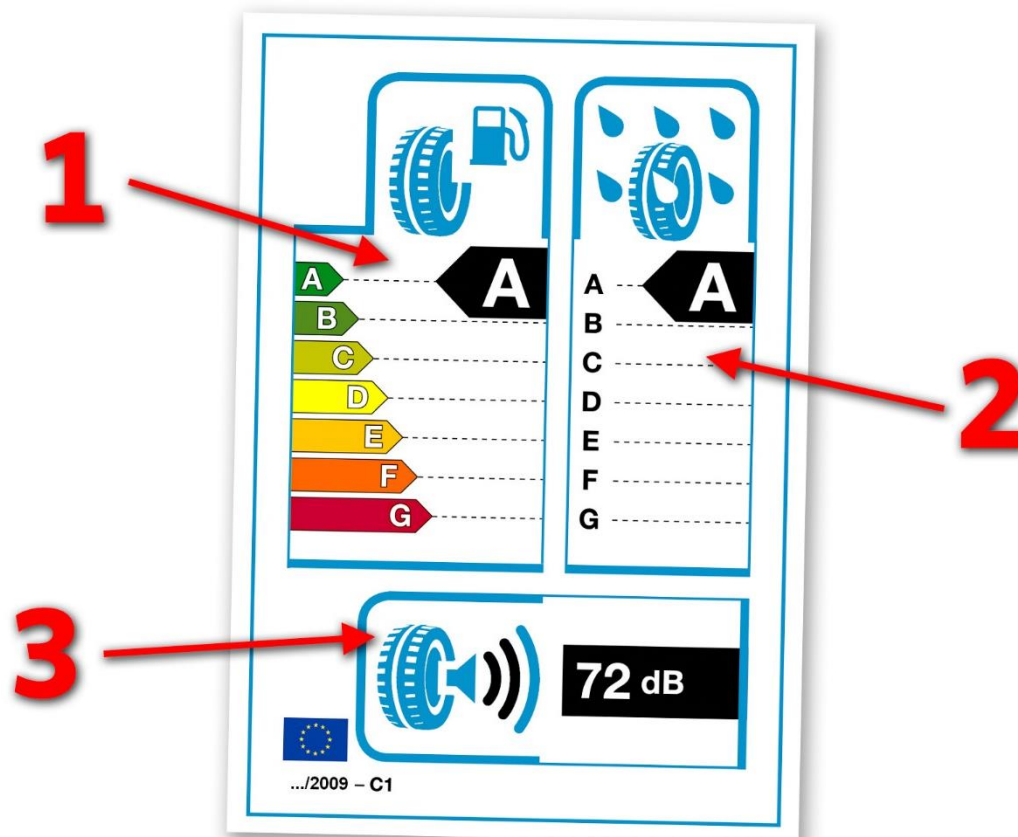
Vilka fler modeller det nya instrumentklustret kommer att hitta in i är oklart för tillfället.



10. Lär dig tyda däckmärkningen

Linus Pröjtz 15 mars 2020

Att köpa nya däck är inte en helt enkel uppgift, förutom att veta vilka däck som är bra behöver man ha koll på däckmärkningen, både den som EU kräver och den som står på däcksidan. Men lugn, här berättar vi vad de olika symbolerna och uppgifterna betyder.



Alla däck som säljs inom EU måste deklarerars med en så kallad EU-däckmärkning. Det består av en klisterlapp som oftast är placerad på däckets slitbana (mönster). Så här tyder du denna märkning:

Alla däck betygsätts av däcktillverkaren enligt speciella regler när det gäller rullmotstånd, våtegenskaper och utvärdig ljudmätning. Det ska sitta en dekal på däcken hos däckhandlaren, så att du kan jämföra.

1. Rullmotstånd

Hur lätt rullar däck? Det är detsamma som bränsleekonomi och graderas från A till G. I graderingen finns en färgskala från grönt till rött. Det känner du igen från dekalerna på vitvaror.

2. Våtegenskaper

Våtegenskaper där greppet vid inbromsning på våt asfalt mäts och graderas ifrån A till G, men inte med någon färgskala som rullmotståndsmätningen har. Bokstäverna D och G kommer inte att användas på personbilar.

3. Omgivningsljud

Ljud utanför bilen mäts i en tregradig skala och högre ljudnivå accepteras för bredare däck.

Däcksidan

Även däcksidan är full av bokstäver, siffror och symboler. Här reder vi ut vad de står för.



1. Dimension

En vanlig däckstorlek eller däckdimension är 225/50 R17 och där anger 225 hur brett däcket är i millimeter räknat och 50 anger hur hög däcksidan är i procent av däckbredden. Bokstaven R betyder att det handlar om ett radialdäck, vilket är den enda konstruktions-typen för personbilsdäck i dag. 17 anger diametern på fälgen i tum.

2. Däckets ålder



Denna anges med fyra siffror och avser när däcket är tillverkat. De två första siffrorna anger vilken vecka och de två sista vilket år som gäller för just ditt däck.

3. Rotationsmärkning

Många däck har i dag rotationsmärkning, vilket innebär att tillverkaren utformat däckets för att rotera åt ett visst håll. Rotationsmärkningen består oftast av en pil som indikerar rotationsriktning. Däckets kan även vara märkt insida/utsida (som däckets på bild längre upp är) vilket bara är viktigt för den som monterar däckets på fälgen.

Tips! Om du skiftar mellan fram och bak för att jämna ut slitaget så ändra inte rullriktning. Då kan ljudbilden ändras så att däckets väsnas mer än tidigare.

4. Belastningsindex och hastighetsklass



Efter dimensionen står det två siffror och en bokstav, som här 94 W. Siffran är en kod för hur mycket belastning som däckets får bära i kilo, vanliga index är 91 och 94 som får belastas med 615 respektive 670 kg per däck. Byter du däck ska du inte ha ett lägre index än vad som står i registreringsbeviset. Bokstaven W anger vilken hastighetsklass som däckets har, separat lista över de olika hastighetsklasserna hittar du här intill. Du måste ha sommartäck med hastighetsklass som klarar den toppfart som din bil har. På vinterdäck räcker hastighetsklass Q (160 km/h).

Hastighetsklasser

| | |
|---------------|---------------|
| Q | max 160 km/h |
| R | max 170 km/h |
| S | max 180 km/h |
| T | max 190 km/h |
| H | max 210 km/h |
| V | max 240 km/h |
| W | max 270 km/h |
| Y | max 300 km/h |
| ZR | över 240 km/h |
| ZR + Y | över 300 km/h |



Linus Pröjtz



11. Corona-krisen: Byte till sommardäck kan skjutas upp

Redaktören bytbil.com 2020-03-17

”Vi har lämnat en begäran om dispens till Transportstyrelsen”



Lagkravet på att byta till sommardäck från den 15 april kan skjutas upp på grund av coronasmittan, kan BytBil avslöja.

MRF har begärt två veckors förlängning hos Transportstyrelsen.

– Att byta däck på flera miljoner bilar är en stor apparat under krisen, det bör förlängas med minst två veckor, säger Charlie Magnusson, informationschef hos MRF till BytBil.com.

Mellan 1 december–31 mars är det lag på att ha vinterdäck på bilen om det är vinterväglag. Vinterdäcken kan vara dubbade eller dubbfria. När det gäller dubbade vinterdäck måste du ha bytt till sommardäck senast 15 april, annars kan polisen ge böter på 500 kronor. Har du dubbfria däck kan du i nödfall köra ett tag till utan att riskera böter, även om säkerheten är bättre hos sommardäck i varmt väglag.

Motorbranschens Riksförbund, MRF, slår nu larm om att däckbytet kan bli ett stort problem under den rådande coronaepidemin. På endast 14 dagar måste de som har dubbade vinterdäck på sina bilar hinna byta däck till sommardäck. Det innebär en enorm anstormning till landets däckverkstäder i den rådande epidemin, och kan både innebära smittorisker och personalproblem när sjukfrånvaron är hög. Dessutom har många mycket annat att tänka på än däckbytet just nu och en extra anstormning väntas till däckverkstäderna

– Vi ser framför oss ett stort problem med däckbytena. Efter den 15 april är dubbdäck förbjudna och det är en stor apparat när flera miljoner bilar ska byta däck på 14 dagar och verkstäder kan ha problem med sjukfrånvaro och smittan, säger Charlie Magnusson på MRF.

För att klara det uppkomna läget begär nu MRF att Transportstyrelsen ska ge dispens till landets bilister och däckverkstäder. Kravet på att dubbdäcken ska vara avplockade kan därför komma att förlängas.

– Vi håller på och begär en dispens hos Transportstyrelsen. Det blir en för stor anstormning när flera miljoner bilar ska skifta från dubbdäck och vi begär att svenska bilar ska få köras med dubbdäck minst ett par veckor till utan att riskera att bötfällas av polisen, säger Charlie Magnusson.

Transportstyrelsen har ännu inte lämnat något besked om de kan bevilja dispens för att förlänga tiden för däckbyte.

Relaterade artiklar



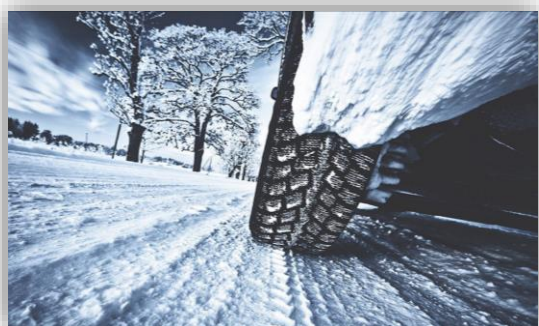
[Sommardäck - när måste jag byta?](#)



[Dags att byta till somnardäck](#)



[Måste samtliga däck på en personbil vara av samma typ?](#)



[Tester: Här är bästa vinterdäcken 2019](#)

DAGENS NYHETER.**12. Bilutsläppen – en historia om kejsarens nya kläder**

UPPDATERAD 2020-03-10 PUBLICERAD 2020-03-10 Jonas FröbergText

Tänk en världsledare som tittar ut över hundratusentals människor och med spänd röst säger i en mikrofon: "Vi ska minska koldioxidutsläppen dramatiskt. Nu, omedelbart. För det är vi skyldiga våra barn och barnbarn".



Dånande applådåskor och höga visslingar hörs.

Sedan går världsledaren av scenen och startar två nya kolkraftverk, som om det var den mest naturliga sak i världen.

I kolkraftvärlden skulle denna fiktiva scen vara omöjlig.

I bilindustrin är det annorlunda.

I ett läge när utsläppen måste minska dramatiskt har de fortsatt att öka, både för 2017 och 2018 enligt flera mätinstitut.

Förklaringar angavs: Stora och törstiga (och lönsamma) suvar säljer allt mer, kunderna flyr snåla dieslbilar (efter bilindustrins utsläppsskandaler) till törstigare bensinbilar eftersom utbudet av prisöverkomliga el-alternativ varit nära noll.

Nu har första rapporten för 2019 års utsläpp kommit, från analysföretaget [Jato Dynamics](#). Gissa hur det gick.

Det genomsnittliga koldioxidutsläppet från nya bilar i Europa ökade från 120,5 till 121,8 gram koldioxid per kilometer.

Det ska ner till 95 gram 2021. Annars hotar saftiga böter.

Så. Vad göra?

Bilindustrin hittade på en alternativ verklighet. De får med EU:s goda minne dubbelräkna laddhybrider och elbilar från och med den 1 januari i år när de räknar ihop medelvärdet för sina sålda nybilar. Allt för att få ner utsläppen. På papperet.

För att få full effekt på hitte-på-lösningen tjuvhöll därför – som [DN kunde avslöja](#) – flera biltillverkare på laddhybrider under förra året, för att i stället låta dem översvämma marknaden nu när de får dubbelräkna laddhybriderna. (Leveransklara elbilar är ännu få). En Volvo XC90 laddhybrid [jag själv testade](#) gick bara 2,5 mil på el och drog sedan över en liter bensin per mil.

Det är mer än en 50 år gammal Volvo Amazon.

Man kan småle över situationen. Men ta några sekunder och fundera på vad det innebär, för klimatet, för våra barnbarn.

13. Nevs nya bildelningstjänst ska rädda virusisolerade

Publicerad 17 mar 2020 15:20

Bilföretaget Nevs snabbutvecklar sin nya bildelningstjänst för att hjälpa alla som isolerats på grund av coronaviruset.



Charlotte Eisner lanserar Nevs Share.

Under de kommande veckorna ska både bilägare och de som vill använda en bil kunna registrera sig på Nevs nya tjänst.

– Vi är i ett läge nu när vi måste hjälpa varandra. Den här tjänsten kan hjälpa de som sitter isolerade, några kan tjäna pengar på sin bil och andra kan åka och handla utan att behöva sitta på en buss eller en tunnelbana, säger Nevs Charlotte Eisner.

Nevs har under en längre tid utvecklat en helt ny bildelningstjänst. Planen var att släppa en skarp version till bilägare och kunder senare i år. Men på grund av coronaviruset, då många människor blivit isolerade i sina hem, har Nevs gasat på för att få klart tjänsten. Redan i slutet på veckan hoppas Nevs att den nya tjänsten och dess app ska finnas för nedladdning från Google Play och Apple App Store och kunder ska kunna börja registrera sig.

– Samhället har kommit till läge där alla måste hjälpas åt och den här bildelningstjänsten är ett bra exempel på det. Vi bjuder också några av kostnaderna i början för att så många som möjligt ska komma i gång och hjälpa varandra, säger Charlotte Eisner, etablerings- och utvecklingsansvarig på Nevs.

Bilägare som vill vara med i Nevs bildelningspool ska kontakta företaget för att beställa den svarta låda som ska installeras i bilen. I lådan placeras en av bilens nycklar och lådan kommunicerar med appen i användarens telefon.

Alla som vill använda bilar i Nevs bildelningspool kan enkelt registrera sig i appen och börja leta efter tillgängliga bilar. Den som använder bilen identifierar sig med bankid och betalkort och både bil och förare är försäkrade. Den som använder bilen betalar till och med för bränsle och eventuella vägtullar, allt sker i appen.

– Vi börjar med en Beta-version i Stockholm, som är mest drabbat i Sverige, och kommer sen att förbättra tjänsten Nevs Share i andra regioner allt eftersom. Redan nu har vi med alla de nödvändiga funktionerna för att det här ska vara säkert och tryggt för både bilägare och användare. Appen är väldigt självinstruerande.

Kan användas av många

Med många människor som är isolerade i sina hem på grund av coronaviruset ser Charlotte Eisner många användningsområden. Äldre som inte vill gå ut kan låta någon hyra bilen och handla nödvändiga varor. Personer som inte vill åka i kollektivtrafiken av rädsla för viruset men som inte äger en bil kan på det här sättet enkelt få tillgång till en bil. Är det slut på till exempel toalettpapper i din lokala affär är det enkelt att åka lite längre bort till en större affär.

– En bil står stilla 97 procent av tiden och det här kan också vara ett sätt för en familj att tjäna lite nödvändiga pengar på sin bil. Vi vill att så många som möjligt som behöver det får tillgång till en bil, säger Charlotte Eisner.

För att försäkra sig om att bilen i sig inte smittar ska Nevs skicka med rengöringsmedel till alla som får en svart låda till bilen. Enligt Folkhälsomyndigheten är det fortfarande oklart om covid-19 kan spridas vid så kallad indirekt kontaktsmitta, till exempel om en smittad person kört en bil.

– Vi tar det säkra före det osäkra och ska förse bilägaren med nödvändig utrustning, säger Charlotte Eisner.

Redan i slutet av sommaren ska Nevs visa upp sina första självkörande elbilar som ska rulla i trafik i Stockholm.

– Bildelningstjänsten är den första pusselbiten i vårt nya ekosystem för mobilitet, säger Charlotte Eisner.



Av Jan-Erik Berggren

Feber

14. Ny trampcykel från BMW

AV BOBBY GREEN 2020-03-17 KL 14:00

Framtagen tillsammans med 3T



BMW presenterar nu en trampcykel de tagit fram tillsammans med den italienska cykel-tillverkaren 3T. Den kommer att säljas av både BMW och 3T och den baseras på den befintliga modellen Exploro. Nytt förutom färgpaletten är sadel och handtag från Brooks, ett vevparti som ska vara det lättaste i världen och aluminiumfälgar från Fulcrum med Schwalbe One Speed-däck. Ramen är precis som tidigare i kolfiber.

Kommer i grått/grått och grått/blått och på prislappen står det **5499 euro**.



15. BilSport Performance & Custom Motor Show flyttas fram!

Text: Johan Ringshagen Publicerad: 2020-03-12 08:23 Uppdaterad: 2020-03-13 10:44

Med anledning av regeringens beslut att följa Folkhälsomyndighetens rekommendation att inga sammankomster med fler än 500 personer ska få hållas i Sverige har Albinsson & Sjöberg tillsammans med Elmia fattat det svåra beslutet att flytta fram årets mässa till påsken 2021.



Vi hoppas på er förståelse för den uppkomna situationen och kommer löpande att uppdatera informationen på [eventet hemsida som hittas här](#). Vi hänvisar också till [Elmias hemsida om Covid-19](#).



16. Bye bye Bristol

Publicerad 11 mars

Text Märten Carlsson

Det anrika Bristol har slängt in handduken igen. Vi säger farväl till bilvärldens kanske mest långlivade myt.



Bristols historia sträcker sig ända tillbaks till 1910 då under namnet British and Colonial Aircraft Company i Filton, norr om Bristol.

Ganska snart blev man bland de största i den nya spännade aeronautiska världen. Och lite senare satte man även upp en flygmotordivision. Bristols flygplan och motorer låg i framkant under en lång tid. Motorer som Jupiter, Pegasus, Perseus med flera satt i många olika flygplanstyper under 1920- och 30-talen.

Efter andra världskriget behövde man se sig om efter en ny marknad och som många andra flygplanstillverkare satsade man på personbilar. Men inte några vanliga folkbilar, nej Bristol skulle vara exklusiva, byggas för hand åt finsmakare.

Bristol 400 hade premiär 1947. Några nya motorer fanns inte utan man modifierade den raka sexan från BMW:s 328, vilket ju var en av förkrigstidens finaste motorer.

Förresten blev hela bilen rätt så lik en BMW. Detta berodde på att man förvärvade licensen från Frazer-Nash, som varit BMW:s agent i Storbritannien före kriget. Och Frazer-Nash kommer vi återkomma till senare.

Men snart gick man sin egen väg, nya modeller presenterades löpande i nummerserien 400 ända upp till 413 som kom 1976. Samtliga modeller var byggda i små exklusiva upplagor. De var och förblev sällsynta bilar, närmast mytiska.

Och myten späckades på än mer när Anthony Crook som varit delägare i bolaget innan och skötte deras försäljning, tog kontrollen 1973. Han förvandlade bolaget till ett slags bilvärldens Nordkorea – totalt utan insyn.



Första Bristolbilen, 400

Ingen vet hur många bilar som producerades, eller hur många som arbetade i fabriken. Alla register och handlingar hölls hemliga, få om några journalister tilläts provköra bilarna. Det kunde dröja ett halvår innan man fick svar på om man ens ansågs värdig att få besöka Bristols showroom i Kensington i London. Det var man oftast inte, myten vårdades med järnhand.

Men skulle Bristol kunna överleva som den excentriska outsiders i dagens tid? År 2004 kom man med superbilen Fighter, den skulle produceras i ett par versioner med ända upp till 1 200 hästkrafter och en planerad toppfart på 420 km/h!

Någon sådan värsting byggdes aldrig och de fåtal kunder som fick köpa en Fighter fann sig egentligen sitta i en ombyggd Dodge Viper – med allt vad det innebar.

Hur många, eller få, Fighters som byggdes är också oklart. Man var inte konsekventa med chassinummer, ännu en av Bristols dimridåer.

År 2011 stod man inför konkurs och rekonstruktion, företagets tillgångar övergick till Kam-korp, ett holdingbolag som innefattar bland annat - Frazer-Nash!

Att få ett så litet speciellt företag som Bristol på fötter var ingen lätt match. Man strök den embarmliga Fightern, och vad man i huvudsak verkar gjort var att köpa in äldre model 603 och Blenheim och moderniserat dem till vad som kallades Serie 6.

Så utvecklade man den egendomliga Bullet, en roadster i retrostil som bar tydliga drag av både 404 och 405. Cirkeln slöts här med att man använde en BMW-motor igen. Denna gång en V8 på 400 hästkrafter.

Den skulle börja byggas lagom till Bristol Cars 70-årsjubileum, och en upplaga på just 70 bilar planerades. Det blev dock bara en enda Bullet och nu har man alltså gjort konkurs igen, definitivt.

Eller? Klassiska brittiska bilmärken har ju en sällsam förmåga att göra comeback lite då och då. Så kanske får vi se Bristols märke på en bil igen någon gång i framtiden.

Det hoppas vi.



Och den sista, Bullet.

Läs mer om:

[Bristol 1984](#)

[En Bristolbroschyr är faktiskt nästan lika sällsynt som en Bristol. Men här har vi en!](#)

[Engelska bilar och engelska hjul](#)

[Bristol var alltid en lite udda outsider, så även den lilla fabriken där dom blev till.](#)

[Bristols namne](#)

[Bristol är en av de mer gåtfulla och likaså hemlighetsfulla biltillverkare som någonsin existerat.](#)

[Bristol Cars i rekonstruktion](#)

[En epok med brittiska lyxbilar som inleddes 1946 ser nu ut att gå i graven. Anrika bilmärket Bristol Cars står nu inför rekonstruktion. 6](#)

[Grattis Bristol Beaufighter!](#)

[I dag den 13 oktober firar vi i enlighet med Klassikerkalendern Beaufighter, Bristol Beaufighter. I människovärlden har Berit och Birgit namnsdag och vi säger grattis även till dem!](#)

[Grattis Bristol Blenheim!](#)

[Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Brynolf har namnsdag hedrar vi Bristol Blenheim.](#)

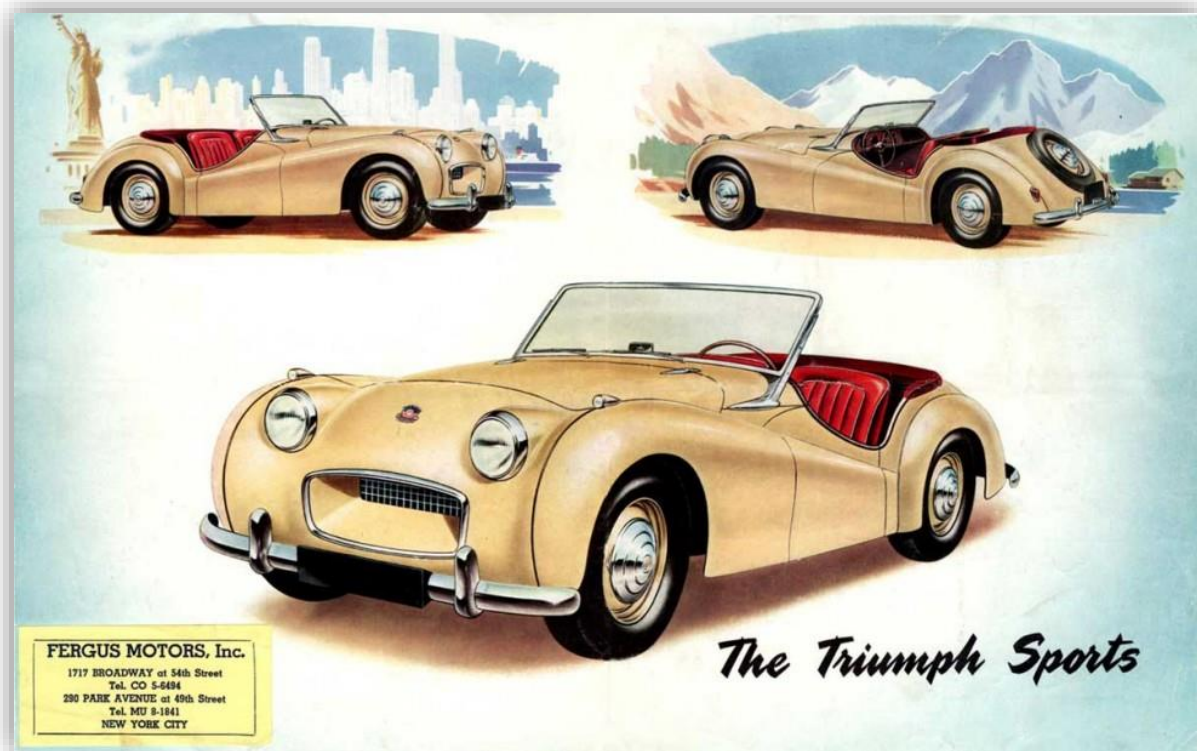


Bristol 401 Saloon 1950

17. Triumphs sportbilar var numrerade från TR2 upp till TR8

Publicerad 2020-03-16 7:00 text Mårten Carlsson

...men vart tog ettan vägen?



1950 hade man presenterat den eleganta och påkostade [TR-X](#)

Den levde inte upp till förväntningarna, och blev en väldigt dyr pjäs. Men en sportbil ville man ha och man började om från början. Tanken var en enkel liten sportbil, med stålkaross, som främst skulle vara enkel och ekonomisk att bygga.

Man tog till stor del allt ur befintligt lager. Chassi från Standard Eight, Motor från Vanguard och hjulupphängningar från Triumph Mayflower bland annat.

Den nya sportbilen kallades strikt sett inte för TR1, utan benämndes från början 20TS. Den visades upp på Earls Court i oktober 1952 och kritiken var mixad. Förvisso en tilltalande liten bil, för liten tyckte många då sitbrunnen var trång, dessutom saknades bagage.

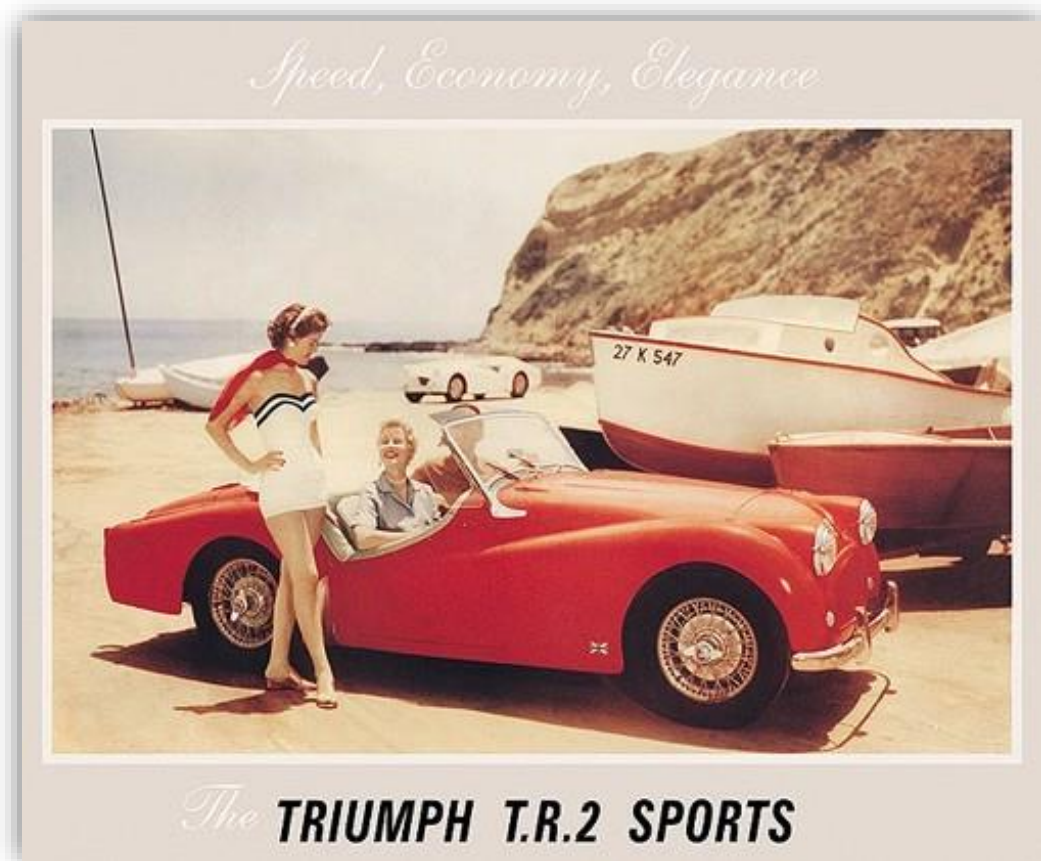
Men hur var den att köra då? Var den lika sportig som den såg ut?

För att få svar på det anlidade man Ken Richardson från BRM. Hans dom var inte nådig, bilen var rent av livsfarlig.

- Frankly, I think it's the most bloody awful car I've ever driven, sa han rakt ut till Standard-Triumphs VD Sir John Black.

Men man tog fasta på Kens kritik och inte bara det, man övertalade honom till och med stanna kvar hos Triumph för att hjälpa till konstruera om bilen. Det involverade allt från ett nytt chassi, mer effekt ur Vanguardmotorn, bättre bromsar, bättre fjädring med mera. Karossen gjordes både bredare och längre, och fick ett bagageutrymme.

Även om den ser nästan identisk ut var det en helt annan bil som kunde visas upp på Genevesalongen, bara ett halvår senare. Den kallades TR2 och lade grunden till Triumphs renommé för sportbilar under kommande decennier.



*TR2, skillnaderna ser sublimes ut,
men det fanns inte många gemensamma nämnare mellan TR1 och TR2*

Läs mer om:

[Triumph Makeover del 5](#)

[Makeovern innebär också att ta reda på var de där klank, bonk, gnissel och vibrationer kommer ifrån. - Och åtgärda dom efterhand de upptäcks. 1](#)

[Triumph Makeover del 4](#)

[Nu byter Grisbil 2.0 skepnad sakta men säkert. Från att vara grisig, risig och vit till ren, hel och.. ja vad blir det för färg på den?](#)

[Triumph Makeover del 3](#)

[Mer om bilens allmäntillstånd granskas, och åtgärdas. Nu börjar dom roliga sakerna, pilla med hela och rena delar.](#)

[Triumphs okända X](#)

[På Parismässan 1950 stod den, plirandes med ett öga, Triumphs nya sportbil. 1](#)

[Triumph Makeover del 2](#)

[Det hittas en hel del hål i grisbil 2.0...](#)

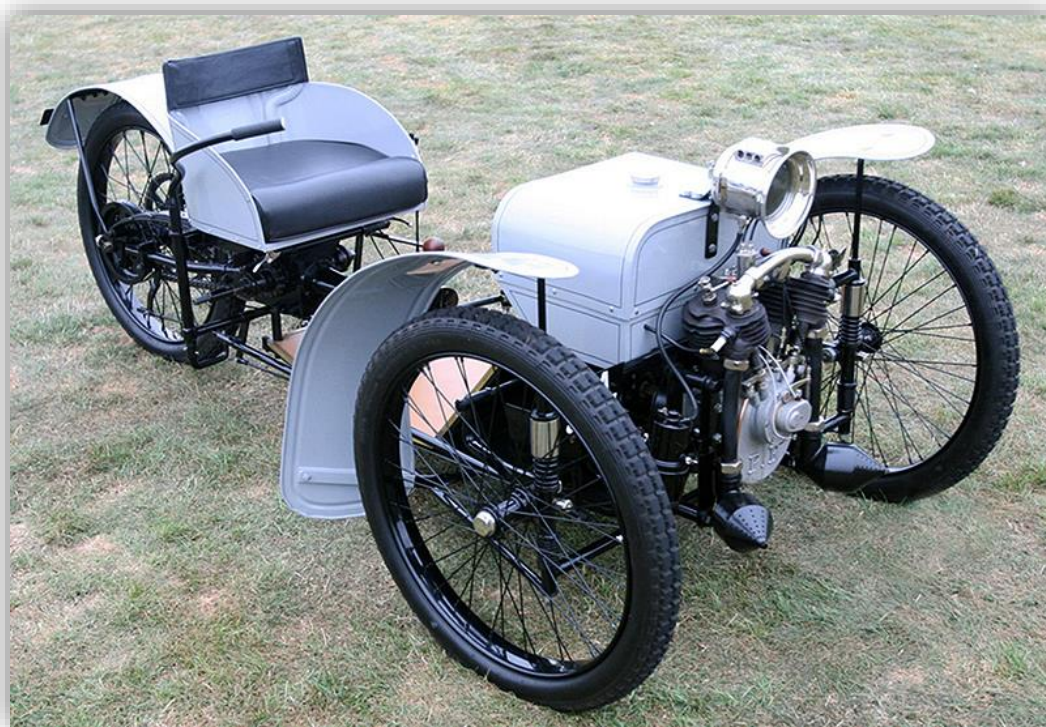
[Triumph i USA](#)

[Hur profilerades våra europeiska bilar i det stora landet i väster? Nu tittar vi närmare på Triumph och dess triumftåg i Amerika förr.](#)

18. Klassiskt bilmärke: Morgan

Publicerad 9 december 2010

Prästmannen H.F.S. Morgan slog världen med häpnad genom att plötsligt lägga sin själ i horisontella kommunikationer: han lanserade år 1910 ett trehjuligt motorfordon.

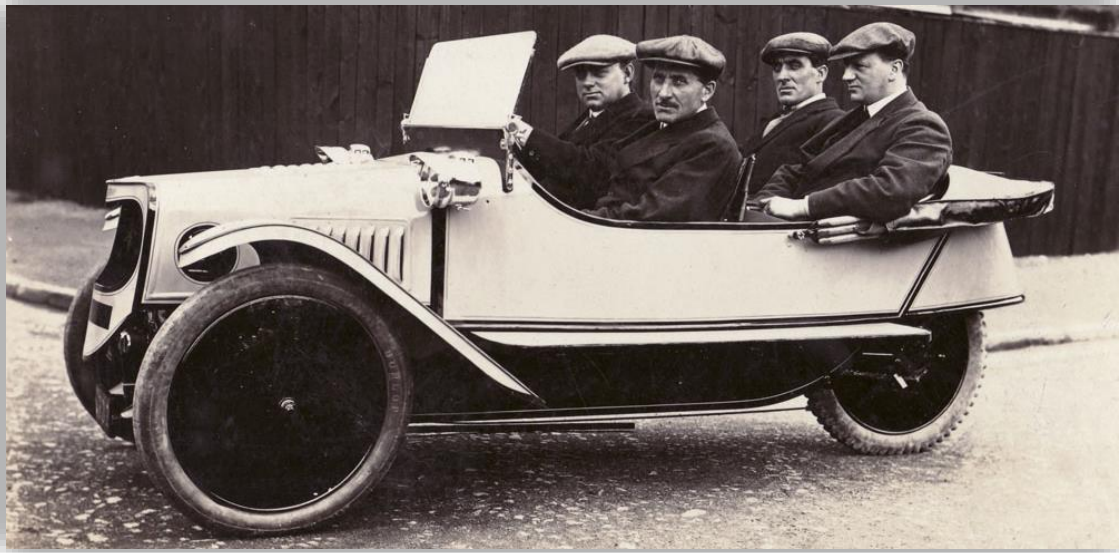


Morgan Runabout 1909–12

Denna apparat var konstruerad med en rörram å vilken det allra längst fram satt en liten motor från J.A. Prestwich, det vill säga JAP. Luftkylt, tvåcylindrigt och sidventilat var det, och motorn hade en volym på 1 100 kubik.



Aero 1917–28



Nya modeller lades till i Morgan-sortimentet och för första gången fanns en "Family" Runabout tillgänglig. Detta lanserades vid Olympia Show i London i november 1911.

Kraftöverföringen till det ensamma bakhjulet skedde med hjälp av klokopplingar och kedjor.

De båda framhjulen var separatfjädrade med vertikalt monterade fjädrar, en konstruktion som Morgan ännu inte riktigt kunnat frigöra sig från – så bra var den!

Trehjulingarna från Morgan var strikt tvåsitsiga och hade för sin tid utmärkta vägegenskaper. År 1914 lanserades en tävlingsmodell, Grand Prix, och sedan dess har tusentals förare haft hur kul som helst med denna och de många följande sport- och tävlingsmodellerna.

På 1920-talet presenterade Morgan en fullt (näja) fyrsitsig modell som kallades Family.

Ingen egen motor

Under alla år har Morgan aldrig någonsin byggt en egen motor. Det fanns och finns en hel del att välja på. JAP var ett vanligt val ända till slutet av 30-talet, men många kunder satte hellre på Blackburne eller Anzani. Luftkylt eller vattenkylt? Det bestämde kunden med sitt motorval.



Morgan 4/4 1936



Plus 4 Drophead Coupe 1954–69

År 1936 kom äntligen den första Morgan-modellen med fyra hjul. Den kallades 4/4 och var på många sätt en förträfflig konstruktion. Utseendet var konventionellt sportigt och så trivsamt välbalanserat att linjeföringen är i stort sett precis likadan än idag. Under motorhuven hittade man på 4/4 en Coventry Climax på 1 122 cc. Den gav 34 hästkrafter, vilket ansågs hyfsat sportigt. Eftersom konstruktionen var så pass lätt blev prestanda riktigt hyggliga.

Toppfarten angavs till 120 km/tim men nästan tio år tidigare hade den trehjuliga Super Sport-modellen gjort 130 knutar.

Med den fyrehjuliga modellen följde också standardmotorer; det var alltså inte längre självklart för kunden att välja motor efter behag.

Eftersom Morgan inte byggde egna motorer har fabriken alltid varit beroende av andra tillverkares villighet att leverera. Ett problem är att Morgans blygsamma produktion aldrig har räckt för att hålla en motor kvar i produktion och bytena har därför blivit täta.

I slutet av 30-talet fick 4/4 motor från Standard (som ju försett S.S., sedermera Jaguar, med motorer). I början av 50-talet fick Morgan-bilarna en till 70 hästar trimmad Standard Vanguard-motor, i princip samma maskin som i Ferguson-traktorn.

Nu hette bilen Morgan Plus Four. 1954 fick den samma typ av motor som Triumph TR2. 90 hk i den lilla bilen gav en toppfart på 160 km/tim, 100 mph, alltid en magisk gräns för engelsmän och deras bilar.



Plus 4 Sport 2011



1964 Morgan Plus Four Plus

Grundformen kvar

I mitten av 50-talet kom en Morgan-modell med sidventilmotor från Ford Ten. Just en sådan motor hade varit sista maskin i den sista trehjuliga Morgan-bilen 1952. Man kan inte säga att det var så mycket hi tech...

Att alla fyrhjuliga Morgan-bilar sett i princip likadana ut sedan 1936 är inte riktigt sant. 1964 presenterade fabriken en coupémodell som kallades Plus Four Plus och hade en modernt formad glasfiberkaross.

Den blev verkligen ingen succé; bara 50 exemplar byggdes.

1968 kom en blivande bästsäljare, Morgan Plus 8, och här var motorn den fina aluminium-V8 som först konstruerats hos Buick och sedan blivit mycket uppskattad i Rover 3500. Liksom tidigare byggdes flera serier parallellt.

Ett av de senaste modelltillskotten heter Aero 8 och här har Morgan, som fortfarande efter drygt hundra år ägs av samma familj, äntligen vågat sig på något annorlunda och därför skojar till karossen med ännu mer infällda strålkastare än tidigare – men grundformen från 1936 ser man fortfarande.



Aero 8 2000–06

SLUT