



*Ginetta G40R 2013*

- 1. Motstridiga uppgifter kring tillverkning av elbilen Emily GT**
- 2. Mini Aceman är en modern elbil med anor från originalet**
- 3. Tesla Model 3 Performance tillbaka**
- 4. Mazda CX-80**
- 5. Här är helt eldrivna Mercedes G-Klass**
- 6. Hyundai Ioniq 5N**
- 7. Test Volvo EC40**
- 8. Bilmässa i Kina**
- 9. Xiaomis bilar går som tåget**
- 10. Så många elbilar sålde Renault under första kvartalet**
- 11. Tesla rusar på börsen trots dystra siffror**
- 12. Ny diesel slår rekord i verkningsgrad**
- 13. Ginetta G40R**
- 14. Morris Minor visavi Triumph Herald**

## 1. Motstridiga uppgifter kring tillverkning av elbilen Emily GT

Publicerad av Johan Kristensson 25 april 2024 kl 09:45 uppdaterad 25 april 2024 kl 11:17

Det blir ingen elbilstillverkning i Trollhättan, utan i Italien, säger köparen av elbilen Emily GT först. Kort därpå tar han tillbaka allting och hävdar att ingenting är klart.



*Emily GT Nevs.*

När kanadensiska EV Electra köpte två elbilsprojekt av svenska Nevs i december blev det en stor nyhet. Då talades det om att tillverkningen av elbilen Emily GT skulle ske i Saabs gamla fabriker i Trollhättan – men till sajten Carup meddelar Jihad Mohammad att det står det klart att den hamnar utomlands.

– Ingenjörerna sitter i Trollhättan. Men tillverkningen hamnar i Italien, det är redan påskrivet, säger Jihad Mohammed, vd för EV Electra, till Carup, i en artikel publicerad i onsdags klockan 13:50.

Enligt sajten beror beslutet bland annat på att den svenska fabriken var i sämre skick än vad man tidigare trott och att ägaren inte vill sälja den.

Men på torsdagsmorgonen gäller nya besked. För [SVT Nyheter tillbakavisar](#) Jihad Mohammad uppgifterna och säger att det inte är beslutat ännu. På frågan när beslutet ska tas svarar han att det ska ske i slutet av månaden.

Kring midnatt på onsdagskvällen [skrev Jihad Mohammad även på LinkedIn](#) att EV Electra lämnat ett bud om att köpa en fabrik i Italien och att affären godkändes under onsdagen. Han påpekar att det inte rör sig om Maseratifabriken, en italiensk sportbilstillverkare.

– Jag lovade mitt team att inte lämna fler detaljer, eftersom våra investerare vill veta före alla andra. Då kommer ett pressmeddelande att skickas ut som klargör alla frågetecken, skriver han.

Tidigare har [Jihad Mohammad även nämnt Nederländerna, Österrike och Finland](#) som möjliga tillverkningsland, i samarbete med lokala kontraktstillverkare.



## 2. Mini Aceman är en modern elbil med anor från originalet

Posted by Kristofer Rask april 24, 2024

Mini visar ny sin tredje elbil med det fräsiga namnet Aceman.



Den nya eldrivna crossovern erbjuder ett kompakt yttermått med ett maximalt nyttjandet av det interiöra utrymmet. Detta är märkets tredje elbil, och den första som är designad som elbil helt från grunden.

Löftet är alltså en rymlig bil i ett kompakt format för fem personer. Mini Aceman kommer i två versioner. En Aceman E och en mer kraftfull Mini Aceman SE.

Mini Aceman E har ett batteripaket på 42,5 kWh vilket ger en räckvidd på upp till 310 kilometer (WLTP). Motorn leverar 135 kW (184 hk) med ett vridmoment på 290 Nm. Bilen klarar 0 till 100 km/h på 7,9 sekunder, med en topphastighet på 160 km/h.





Storleksmässigt placerar sig Aceman mellan Cooper och Countryman med en längd på 4,07 meter. Bredden är 1,75 meter och höjden 1,5 meter. Bagaget lastar 300 liter och hela 1005 liter om baksätena fälles.

Den mer kraftfulla Aceman SE har ett större batteripaket på 54,2 kWh som ger en räckvidd på 406 kilometer (WLTP). Med en högre motoreffekt på 160 kW (218 hk) och ett vridmoment på 330 Nm accelererar Aceman SE från 0 till 100 km/h på 7,1 sekunder, och har en topphastighet på 170 km/h.

Båda versionerna kan AC-laddas med 11 kW. När det kommer till snabbladdning så är det 75 respektive 95 kWh som gäller och att ladda från 10 till 80 procent ska ta precis under 30 minuter.

Mini har döpt sin nya designstil till "Karismatisk enkelhet" och det är något som man säger sig blir extra tydligt på interiören. Genom en noga genomtänkt materialreducering följer modellen konstruktören Alec Issigonis ursprungliga vision.



*Hela Mini-familjen.*



I förarmiljön finns flera klassiska Mini-element så som den centrala OLED-skärmen och nytolkningen av det ikoniska växelreglaget.

Den cirkelformade OLED-skärmen i interiören och den centrala instrumentpanelen, som mäter 240 mm på diametern och har en platt design i högkvalitativt glas. Med nya MINI Operating System 9 kan samtliga körfunktioner aktiveras intuitivt genom touchskärm eller röststyrning.



Försäljningen av Mini Aceman startar i början av sommaren med de första leveranserna mot slutet av detta året. Några priser har ännu inte kommunicerats.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

### 3. Tesla Model 3 Performance tillbaka – här är nyheterna

Publicerad 2024-04-24 kl 9:16 (uppdaterad 2024-04-24 kl 9:34) Text Erik Söderholm

För 58 000 kronor extra kan Tesla Model 3-köparna nu välja Performance-versionen med snabbare acceleration. Men räckvidden blir betydligt kortare.



Tesla har nyligen börjat leverera en **uppdaterad version av Model 3**. Den har bland annat ny front och bättre komfort. Du kan läsa vår provkörning [här](#).

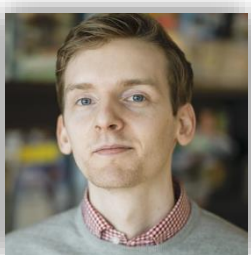
Vid lanseringen av uppdaterade Tesla Model 3 fanns ingen Performance-version, men den anländer nu.

För ovanlighetens skull uppger Tesla en exakt effektsiffra för Model 3 Performance. Systemeffekten ligger på 460 hästkrafter och bilen accelererar till 100 km/tim på 3,1 sekunder.

Som jämförelse gör Model 3 Long Range med fyrhjulsdrift samma sprint på 4,4 sekunder. Räckvidden ligger på 52,8 mil vilket är tio mil kortare.

**Tesla Model 3 Performance** får också 20-tumsfälgar med prestandadäck, uppdaterat bankörningsläge i bilens mjukvara, adaptiva stötdämpare med egenutvecklade mjukvara, skålade sportstolar, styvare chassi, bättre bromsar med röda bromsok och anpassad design av front och bakparti med diffuser och kolfiberspoiler bak.

Prislappen ligger på 644 170 kr vilket är 58 000 kr mer än Model 3 Long Range Dual Motor.



**Erik Söderholm**

## Teknikens Värld

### 4. Mazda CX-80 officiell – ny 7-sitsig suv

Publicerad 22 april 2024 kl 18:17

Mazda lanserar ett nytt flaggskepp i Europa. CX-80 heter märkets nya suv, en nästan fem meter lång bil med plats för sju åkande. Två drivlinor erbjuds – en laddhybrid och en med dieselmotor.



**Mazda CX-60** har blivit lillebror. Till världen har **CX-80** kommit, ett två och en halv decimeter längre syskon och därmed plats för ytterligare två sittplatser. Totalt sju stycken.

Med sina 499,5 centimeter från för till akter blir den inte bara märkets största modell på europeiska marknaden, den klassas också som flaggskeppet i utbudet.

Utöver plats för förare och fem eller sex passagerare, beroende på modellversion, ska CX-80 locka med två olika drivlinor, precis som lillebrorsan.

En laddhybridversion där en fyrcylindrig bensinmotor på 2,5 liter och 191 hästkrafter koopererar med en elmotor på 175 hästkrafter (129 kW). Sammanlagt kan de maximalt bjuda högerfoten på 327 hästkrafter som fördelas över alla fyra hjul via en åttaväxlad automatlåda.

Laddhybridens batteri är på 17,8 kWh vilket enligt preliminär WLTP-beräkning ska räcka till sex mils körning på el. Räckviddssiffran imponerar inte i jämförelse med andra stora laddhybrid-suvor som redan erbjuds på marknaden. Dessutom uppmätte vi bara 4,2 mil **i vårt test av CX-60, med samma drivlina, förra året**. Trots det var CX-60 väldigt nära att avgå med testsegern.

Någon snabbbladning är inte möjlig men hemmaladdning med maximal effekt på 7,2 kW hanterar modellversionen.



Även det andra drivlinealternativet återfinns i CX-60. Det handlar om något så ovanligt som en sexcylindrig dieselmotor på 3,3 liter som, även den, driver alla fyra hjul. Denna drivlina, som också består av en åttaväxlad automatlåda, är en så kallad mildhybrid med 48-voltssystem vilket ger extra kraft på 17 hästkrafter samtidigt som förbrukningen hålls i schack. Total effekt ligger på 254 hästkrafter

Förbrukningen uppges ligga på 0,57-0,58 liter per mil och koldioxidutsläppen på 148-151 gram per kilometer. Siffrorna är återigen preliminära i väntan på europeiskt typgodkännande.

Bagageutrymmet har plats för 258 liter när samtliga stolar är uppfällda. Fälls tredje sätesraden ryms 687 liter. Fäller man även andra sätesraden ryms upp till 1 971 liter. Dragvikten för båda modellversionerna är väl tilltagen på 2 500 kilo.

I maj inleds försäljningen på svenska marknaden och de första bilarna beräknas nå köparna efter sommaren.

Dieslversionen är billigast med ett ingångspris på 539 300 kronor medan laddhybriden börjar på 563 400 kronor.



**Mattias Rabe**



## 5. Här är helt eldrivna Mercedes G-Klass

Posted by Kristofer Rask april 24, 2024

Får bättre terrängförmåga än någonsin.



I en video går Mercedes genom hela den nya bilen: <https://youtu.be/STZiMs82CG8>

Nu är det premiär för Mercedes helt eldrivna version av G-Klass. Mercedes-Benz G 580 med EQ Technology sägs bära alla de egenskaper som gjort G-Klass ikonisk – inte minst den karakteristiska designen. Med fyra individuella elmotorer G-Klass nu ännu bättre terrängförmåga än sina syskon med konventionella drivlinor.

De fyra elmotorerna producerar tillsammans 587 hästkrafter och 1 164 Nm och sitter monterade på en förstärkt ram i anslutning till var sitt hjul. Det ger rejält med prestanda och bilen klarar 0 till 100 km/h på 4,7 sekunder. Toppfarten är 180 km/h.





*Smart förvaring av laddkabeln.*

Bilen har ett batteri på 116 kWh och en räckvidd på upp till 473 kilometer (WLTP). Batteriet skyddas av en 26 mm tjock och 57,6 kg tung platta som är fäst i ramen med fler än 50 stålskruvar. Snabbladdning är möjlig med upp till 200 kW DC och AC-laddningen har en effekt på 11 kW.

Bilen ska klara stigningar på upp till 45° och sidolutningar på 35°. Varningsdjupet är 15 cm högre än på modeller med förbränningsmotor och är på hela 85 cm. Markfrigången är 25 cm. De traditionella diffspärrarna är kvar i "virtuell" form och jobbar med "torque vectoring".

Det betyder att de fyra motorerna ger kraft till var sitt hjul med helt individuell kontroll av både gas och broms. Allt sköts automatiskt. En inkopplingsbar lågväxel sköts genom att varje motor har en egen växellåda med mekanisk reduktionsväxel som styrs centralt.





De fyra motorerna ger också bilen helt nya möjligheter till manövrering. G-turn gör det möjligt att låta bilen snurra runt sin egen axel på lösa underlag och nästan bokstavligen talat vända på en femöring. Genom G-steering är det också möjligt att få till en ytterst snäv vändradie i terräng genom att bilen kan svänga runt det inre bakhjulet.

Utöver det får bilen också en krypfunktion som kan beskrivas som en farthållare för terrängkörning. Farten kan ställas i tre steg och föraren kan sedan helt fokusera på terrängen. Bilen sköter gaspådrag för optimal dragkraft i varje situation.

Mercedes-Benz G 580 med EQ Technology är som standard utrustad med bland annat adaptiv farthållare, aktiv filhållningsassistent, aktiv styrassistent och 360 kamera. Den har också ett system där bilens kameror "ser genom" motorhuven och låter föraren på skärmen se vad som annars hade varit dolt.

De första bilarna kommer till Sverige efter sommaren. Ännu har inte något svenskt pris kommunicerats.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 6. Hyundai Ioniq 5N

Posted by Kristofer Rask april 22, 2024

”Det här är en elbil man behöver uppleva”.



Christoffers inslag kan du se i videon: <https://youtu.be/ApD5io40cOc>

Branschkollegan Christoffer Gullin har rest till Barcelona för att sätta helt nya Hyundai Ioniq 5N på prov på banan. Detta är en elbil från den sydkoreanska prestandavisionen Hyundai N och är på många vis helt unik.

Genom mjukvaran i bilen har Hyundai N lyckats fejka till allt från motorljud för att förstärka körkänslan, till att göra det möjligt att sladda runt i kurvor i ett särskilt driftläge, till att helt och hållet styra effektuttaget genom att simulera en manuell växellåda och växlar.

– Många kommer tycka det är löjligt, det här är inte löjligt, det är helt sjukt bra hur man gjort det, berättar Christoffer och tillägger ”Det är roligt att se vad man kan göra med en elbil, det här är en elbil man behöver uppleva”.

Hyundai Ioniq 5 N är fyrhjulsdreven och levererar upp till 478 kW (650 hk) i motoreffekt, via ett särskilt boostläge kallat N Grin Boost. Bilen ska klara 0–100 km/tim på 3,4 sekunder och har en toppfart på 259 km/h. Det svenska prislappen landar på 834 900 kronor.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 7. Test: Volvo EC40 – du klarar dig med endast en motor och stort batteri

Av redaktören bytbil.com 2024-04-23

Text & foto Simon Hallenslev

Om du tittar på Volvo EC40 är Single Motor Extended Range-varianten den enda vägen att gå, och jag ska berätta varför.



Det var inte länge sedan jag var lite hård i min recension av **Volvo C40** Twin Engine. Faktum är att jag dömde ut den direkt. Inte för att det är en dålig bil, utan för att Volvo i ett slag sprang om sig själva med Single Motor Extended Range när modellen uppdaterades. Bakaxeldrift, mer kraft och lång räckvidd gjorde Single Motor-varianten så pass mycket mer attraktiv att Twin Engine förlorade sin betydelse – särskilt när det kommer till priset. Så naturligtvis är det en **Volvo C40** Single Engine Extended Range som testas den här gången. Jag förklarar varför det är den varianten som är värd att välja och varför du kanske blir förvirrad av namnet.

### Pratar vi om C40 eller EC40?

Bilen jag har testat är en **Volvo C40**, men om du vill köpa den idag så heter den **EC40**. Volvo har strävat efter att strömlinjeforma sina modellnamn efter tillkomsten av elmodeller, så vi behöver inte kalla allt för "Recharge" utan kan nöja oss med **EC40** eller **EX40**. Tekniskt sett spelar det ingen roll. En **Volvo EC40** har inget som den testade C40 inte har och vice versa. Den skillnad som finns är att **Volvo EC40** har fått en ny billigare prislapp. Med det nya namnet kom också en variant med ett mindre batteri och lägre utrustningsnivå, kallad Single Motor Core, som börjar på 625 000 kronor. Det är dock fortfarande den testade Single Motor Extended Range som är värd att välja. För att minimera förvirringen används det nya modellnamnet, **EC40**, från och med nu.



### Den rätta varianten

När du ser över 400 hk på specifikationsbladet är det naturligt att förvänta sig en betydande grad av "sportighet". En förväntan som **EC40** Twin Engine inte uppfyller. **EC40** är i grunden inställd på att vara tyst och lättkörd, vilket inte går ihop med en acceleration från 0 till 100 km/h på 4,7 sekunder. I **Volvo C40** Single Engine Extended Range får du mer humana 252 hk och en acceleration från 0-100 km/h på 7,3 sekunder. Stadskörning i låga hastigheter känns ibland lite obekvämt, eftersom små och skarpa stötar inte blir helt maskerade. Det är priset för en nivå av krispighet som lönar sig på större vägar, där **EC40** visar upp bra grepp och kontroll över små gupp och ojämnheter. Min poäng är att det inte är någon större skillnad för de två motorvarianterna, så du kan lika gärna välja en **EC40** med *en* elmotor. Twin Engine-varianten kräver en högre utrustningsnivå, kallad Ultra, och är därför nästan 60 000 kronor dyrare än den testade Single Motor Extended Range. Det är mycket pengar för 2,6 sekunders acceleration. Särskilt eftersom avsaknaden av en elmotor på framaxeln också innebär att räckvidden är 30 kilometer längre jämfört med Twin Engine.

### Hur är det med den billigaste varianten?

Det finns också en **EC40** Single Motor – utan Extended Range. Den har ett 70 kWh-batteri istället för 82 kWh, vilket på pappret bara ger 100 km kortare räckvidd. Här kan man frestas att tycka att det är ett fynd med en besparing på 30 000 kronor jämfört med Extended Range. Den billiga **EC40** kan dock endast väljas med Core-utrustning, vilket har sina brister. Förutom elektriskt justerbara framsäten saknar **EC40** Single Motor Core även assistanssystem som adaptiv farthållare och döda vinkeln-assistent. Det, tillsammans med den längre räckvidden, gör att Extended Range är värd den extra kostnaden.

Med en förbrukning på 16,3 kWh per 100 km har Volvo EC40 Single Engine Extended Range en total räckvidd på 581 km. Under kalla och blåsiga dagar, som kännetecknar mina testdagar med bilen, bör du förvänta dig 100-150 km mindre. Å andra sidan är **Volvo EC40** en av få elbilar med självmedvetenhet som beräknar den faktiska räckvidden efter förhållandena. Därför kan du lita på den körsträcka som visas i displayen, vilket är ett stort plus i min bok.



### Större skärm, tack!

En sak som varken ett nytt namn eller rätt variant kan rädda är skärmen i **Volvo EC40**. En skärm som introducerades med **XC90** 2015 och som därför naturligt nog ligger efter modernare skärmar som finns på marknaden idag. Operativsystemet är utvecklat av Google, vilket innebär kontinuerliga uppdateringar och möjlighet att ladda ner alla dina favoritappar direkt till bilen. Skärmupplösningen är å andra sidan daterad, och små ikoner och röriga undermenyer präglar resten av upplevelsen. Det är synd eftersom resten av kupén har en modern skandinavisk prägel. Sätena är bra och materialvalen är hållbara, alternativa och fortfarande exklusiva. Det finns utrymme för lite design och kalla aluminiumdetaljer utan att kompromissa med det praktiska, vilket Volvo garanterar med förvaringsfack, hållare och krokar.

### Volvo vs. konkurrenterna

Det är nu väl etablerat att **Volvo EC40** Single Engine Extended Range är den man ska satsa på om man vill ha en **EC40**. Med det uppdaterade priset på 654 000 kronor ligger den i liknande prisklasser som **BMW iX1** eDrive20 med 462 km räckvidd och **Audi Q4 E-Tron 45** med 530 km räckvidd. Dock är de båda konkurrenterna vassare på system och modernitet. De känns båda moderna i kupén, där skärmen i **EC40** helt enkelt blir något av en nagel i ögat. Detta gäller även instrumentskärmen. Om denna typ av modernitet är sekundär för bilköpet bör du inte avskriva Volvo **EC40**. Om så är fallet betyder det också att **Tesla Model Y** förmodligen kommer att vara *för* modern. Den nya Long Range RWD-varianten har en räckvidd på 600 kilometer, finns tillgänglig från 592 990 kronor och slår **EC40** i utrymme, standardutrustning och teknik.



## SPECIFIKATIONER

### Volvo EC40 Single Motor Extended Range Plus

**Motor:** Elmotor (bak)

**Effekt:** 252 hk/420 Nm

**0-100 km/h:** 7,3 sekunder

**Tophastighet:** 180 km/h

**Förbrukning:** 16,3 kWh/100 kilometer

**Batteristorlek:** 82 kWh

**Laddningskapacitet:** 200 kW

**Räckvidd:** 581 kilometer

**Mått (L/V/H):** 440/187/159 cm

**Egenvikt:** 2 095 kilo

**Bogservikt:** 1 500 kilo

**Bagageutrymme:** 404 liter + 31 liter lastutrymme

**Pris:** från 654 000 kronor (EC40 Core finns från 625 000 kronor)

**Relaterade artiklar:**



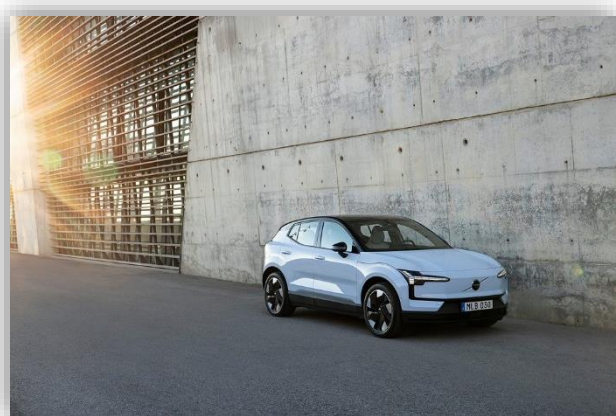
**Test: Volvo EX30 är inte något för nostalgikern**



**Volvo EX90 – det elektriska flaggskeppet ser lovande ut i verkligheten**



**Test: Mercedes-Benz E 300 e är en kraftfull kombi av högsta klass**



**Första körningen: Volvo EX30**



## 8. Bilmässa i Kina: Elbilarna som kanske, eller kanske inte kommer till Sverige

Posted by Kristofer Rask april 28, 2024

I Kina finns en uppsjö av elbilmärken, som vi både känner till och som vi inte känner till.



FILM: [https://youtu.be/paLvOj9O\\_ac](https://youtu.be/paLvOj9O_ac)

Branschkollegan Peter Esse är på plats på bilmässan i Peking och kollar in de senaste elbilarna från de märkena som faktiskt också finns i vår del av världen.

Här kan nämnas märken som Audi, Volvo, Kia och Volkswagen men med en helt rad unika modeller för den kinesiska marknaden. Sedan har vi också de kinesiska märkena som Xpeng, Chery, Xiaomi, Exeed och Zeekr som har rejäla globala ambitioner.



### Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 9. Xiaomis bilar går som tåget – redan i mål

Uppdaterad 24 april 2024 Publicerad 24 april 2024

**Mobiltelefonföretaget Xiaomis bilar säljer som smör. Redan i mars hade bolaget nått försäljningsmålen för hela 2024.**



*Rekordförsäljningen för Tesla-utmanaren Xiaomi SU7 fortsätter.  
Redan i april nådde bolaget sitt årliga försäljningsmål.*

Om termen cross business inte finns, lanserar vi den nu.

Det är när ett bolag som har en väl etablerad verksamhet, kastar sig in i en helt annan produktion för att där skapa nya marknader.

Den kinesiska mobiltelefonföretaget Xiaomi gjorde en cross business när de förra året meddelade att de skulle ge sig in på elbilsmarknaden. Kort därefter passade de på att släppa nyheten om sin första bil på marknaden.

### **Bli en av de största**

Bolagets vd, **Lei Jun**, berättade självsäkert att Xiaomi hade som klart mål att bli en av världens fem största biltillverkare inom fem år.

Lei Jun erkände samtidigt att varje bil de skulle sälja de första åren, skulle innebära en förlust.

Mycket för att det i bolagets strategi fanns en uttalad plan att deras Tesla-utmanare SU7 skulle prisa sig drygt 50 000 kronor under Tesla Model 3.

Xiaomi har dock fått en flygande och överraskande bra start.

Bara under de drygt tre första månaderna 2024 har bolaget tecknat order på 70 000 nya SU7 och genom detta redan nått årets försäljningsmål, rapporterar CNBC.



*Bolagets vd Lei Jun kan vara mer än nöjd med satsningen på elbilar.*

### Glada nyheter

Bolaget vd Lei Jun kan därför redan nu bjuda sina investerare på den glada nyheten att bolaget under 2024 ska kunna nå break-even på bilproduktionen. Kanske till och med kunna påvisa ett 5 till 10 procent positivt resultat 2024.

Med den goda försäljningen i ryggen, skrevs Xiaomis prognoser upp.

Fortsätter försäljningen att gå lika bra, räknar bolaget med att producera 100 000 bilar under 2024, 200 000 nästa år och 280 000 bilar under 2026.

Lei Juns dröm om att bli en av de riktigt stora, lever vidare.



[Läs också om Xiaomis rekordförsäljning här. Dagens PS.](#)



### Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia inom näringslivet, klassiska båtar och bilar.



## 10. Så många elbilar sålde Renault under första kvartalet

23 apr 2024

Renaultkoncernen, där förutom kärnmärket även lastbilar och märkena Dacia och Alpine ingår, har nu släppt siffrorna för sin verksamhet under årets första kvartal.



*Renault Scenic fick titeln Årets bil i Europa och väntas driva på försäljningen av elbilar hos Renault.*

Siffrorna visar på en liten ökning på 2,6 procent jämfört med samma tidsperiod året innan. Totalt såldes det 549.099 fordon globalt varav nästan hälften var "elektrifierade" – alltså hade någon form av eldrift.

Det handlar då främst om hybrider, men Renault lyfter även ut siffrorna för helt eldrivna modeller. De stod för 10,5 procent av försäljningen, vilket i rena siffror alltså borde handla om drygt 57.000 elbilar. Renault räknar däremot med att andelen helt eldrivna modeller kommer att utgöra en större andel av försäljningen i framtiden. "Deras försäljning kommer att fortsätta att växa med de kommande lanseringarna av Scenic E-TECH Electric, Renault 5 E-TECH Electric och Renault 4 E-TECH Electric", skriver Renault.

Störst ökning inom koncernen stod prestandamärket Alpine för. Jämfört med året innan ökade försäljningen där med 88 procent. I antal rörde det sig om 1.065 sålda exemplar och några elbilar har Alpine inte – ännu. Det är däremot på väg att ändras, och just elbilar är vad som ska få märket att växa. Alpines första elbil A290 baseras på eldrivna Renault 5 ska börja tillverkas senare i år. Inför det var den bland annat [i norra Sverige för vintertester](#) tidigare i år.



Carl Undéhn

## 11. Tesla rusar på börsen – trots dystra siffror

Publicerad 2024-04-24 kl 10:04 (uppdaterad 2024-04-24 kl 13:34) Text Magnus Kvandal

Lovar ny, billigare modell nästa år.



**Natten mot onsdag** offentliggjorde Tesla företagets resultat för årets första tre månader. Siffrorna redovisar en tydlig nedgång. I årstakt sjönk omsättningen med 8,7 procent, antalet levererade bilar minskade med nio procent och bruttovinsten blev 18 procent lägre jämfört med året innan. Även vinstmarginalen minskade något, till 17,4 procent. Den är däremot fortfarande ovanligt hög för skräet.

**Enligt CNBC** är det här bolagets största omsättningstapp sedan 2012.

Orsakerna är flera. En allt tuffare konkurrens från kinesiska märken ligger Tesla i fatet, samtidigt som allmänhetens intresse för elbilar har svalnat i kölvattnet av höga räntor och ett oroligt ekonomiskt läge.

**Trots allt detta** rusade Teslas aktie med över 13 procent i efterhanden efter rapporten. Detta efter att vd:n Elon Musk under rapportsamtalet meddelade att företaget kan börja bygga en ny, billigare bilmodell snabbare än förväntat. Enligt honom har utvecklingen nu snabbats på för att de ska kunna lanseras tidigare.

– Vi förväntar oss att det blir tidigt 2025, om inte sent i år, sa han.

Det finns inga officiella detaljer om instegsmodellen men det har länge ryktats om en "Tesla Model 2" med prislapp på 25 000 dollar. Enligt Elon Musk ska de nya modellerna ha vissa detaljer från Teslas nya plattform, men också vissa detaljer från dagens befintliga plattformar, och bilen ska kunna byggas på samma tillverkningslina som dagens Teslamodeller.

– Så den är inte beroende av någon ny fabrik eller massiv, ny produktionslina.

I början av april **skrev** nyhetsbyrån Reuters att Tesla skrotar sina planer på den nya lågprismodellen, vilken det har ryktats om länge, för att i stället lägga fokus på en självkörande taxi. Elon Musk besvarade den rapporten, som citerade anonyma källor inom Tesla, med att **skriva på X** att "Reuters ljuger igen".

Några timmar innan kvartalsrapporten lanserade Tesla en ny generation av **Tesla Model 3 Performance**.

## 12. Milstolpe: Ny diesel slår rekord i verkningsgrad

Av Maths Nilsson

23 april 2024 kl 06:37

En ny dieselmotor med rekordhög verkningsgrad kan bli en milstolpe för bilar och tunga fordon. För första gången når en diesel över 53 procent i termisk verkningsgrad. Enligt kinesiska ingenjörer kan nya dieseln spara bränsle för över 200 000 kronor per år i en tung lastbil.



Dieselmotorn uppfanns redan för 127 år sedan av Rudolf Diesel. Jakten på att få fram mer effektiva dieselmotorer har pågått ända sedan dess. Nu har kinesiska ingenjörer på dieseltillverkaren Weichai Power uppnått en ny milstolpe. Deras nya diesel som nu avslöjas når en termisk verkningsgrad på 53,09 procent, **uppper företaget**. Den banbrytande dieselmotorn visas nu på 2024 års världskongress för förbränningsmotorer i Tianjin, Kina.

En genomsnittlig dieselmotor som sitter i bilar och lastbilar når idag en termisk verkningsgrad på 46 procent. Den termiska verkningsgraden kan beskrivas som hur mycket av motorns genererade värmeenergi som kan omvandlas till mekaniskt arbete. Den nya motorn kan vara 14 procent mer bränsleekonomisk än de som finns ute på marknaden idag. Motorns prestanda har dokumenterats i certifikat från tyska **TÜV SÜD** och China Automotive Technology & Research Center.

## MOTORNYTT

Bakom den förbättrade verkningsgraden finns en mängd förbättringar av motorns olika system. Ingenjörerna har lyckats optimera bränsletillförsel, luftintag, turboteknik, förbränning och friktionsminskning. Dessutom arbetar motorn med högre kompression. Under utvecklingsarbetet har Weichai Power fått 176 uppfinningspatent.

– En bedrift som liknar en människa som springer 100-metersloppet under 9 sekunder, hävdar de kinesiska ingenjörerna

Om alla dieselmotorer i Kina byttes ut mot den nya förbättrade motorn så skulle årliga bränslebesparingar på cirka 31 miljoner ton och en minskning av koldioxidutsläppen på cirka 97 miljoner ton kunna göras, enligt ingenjörerna. Weichai uppger att en tung lastbil som körs 25.000 mil på ett år skulle kunna spara 12 000 liter diesel varje år, det motsvarar omkring 230 000 kronor med svensk prisnivå.

### LÄS MER:



### Ny uppfinning: Dieselmotor byggs enkelt om till vätedrift



### Toyota tror på diesel: ”Kommer inte dö snart”



### Volvos farväl till dieselbilen – från 244 till XC90



### Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#)

### 13. Ginetta G40R: Den Ovanliga Lotus Elise-Rivalen Från West Yorkshire

Lästid ca 7 minuter | Skrivet av Ben Branch | 10 juli 2023

Ginetta G40R är en gatlaglig sportbil utvecklad och byggd i England av Ginetta Cars, en långvarig rival till Lotus och TVR som aldrig gav upp tanken på att skapa blixtsnabba, analoga sportbilar.



G40R har kallats en av sportbilsvärldens bäst bevarade hemligheter, de kommer sällan ut till försäljning begagnade eftersom deras ägare tenderar att vara mycket tveksamma till att skiljas från dem, och de finns tillgängliga helt nya i begränsat antal från Ginetta.

#### Snabbfakta – Ginetta G40R

- Ginetta Cars har en lång historia som går ända tillbaka till 1958 då företaget grundades av fyra bröder – Bob, Ivor, Trevers och Douglas Walklett. Under årtiondena sedan dess har Ginetta vuxit till att bli en av de mer respekterade av de brittiska sportbilstillverkarna med låg volym.
- Ginetta G40R introducerades 2010 som den gatlegala versionen av Ginetta G40-racerbilen. G40-modellfamiljen hade utvecklats för att ersätta den tidigare Ginetta G50.
- G40 och G40R har ett helsvetsat stålörorschassi med en integrerad störtbåge som är klassad för motorsport. Kraften tillhandahölls av ett antal olika fyrcylindriga motoralternativ genom åren beroende på den specifika varianten, dessa inkluderade en 1,0 liter, 1,8 liter och två olika 2,0 liters motorer.
- Den lätta glasfiberkarossen på G40R har hjälpt till att hålla tjänstevikten nere till bara 795 kg (1 753 lbs), detta i kombination med fordonets berömda skarpa styrning och hantering har resulterat i att det kallas en av de bäst bevarade hemligheterna i världen av sportbilar med låg produktion.



*Bilens interiör är målmedveten, det är tydligt att denna design började som en racerbil som sedan modifierades för vägen och inte tvärtom.*

### **Ginetta Cars – En historia Speedrun**

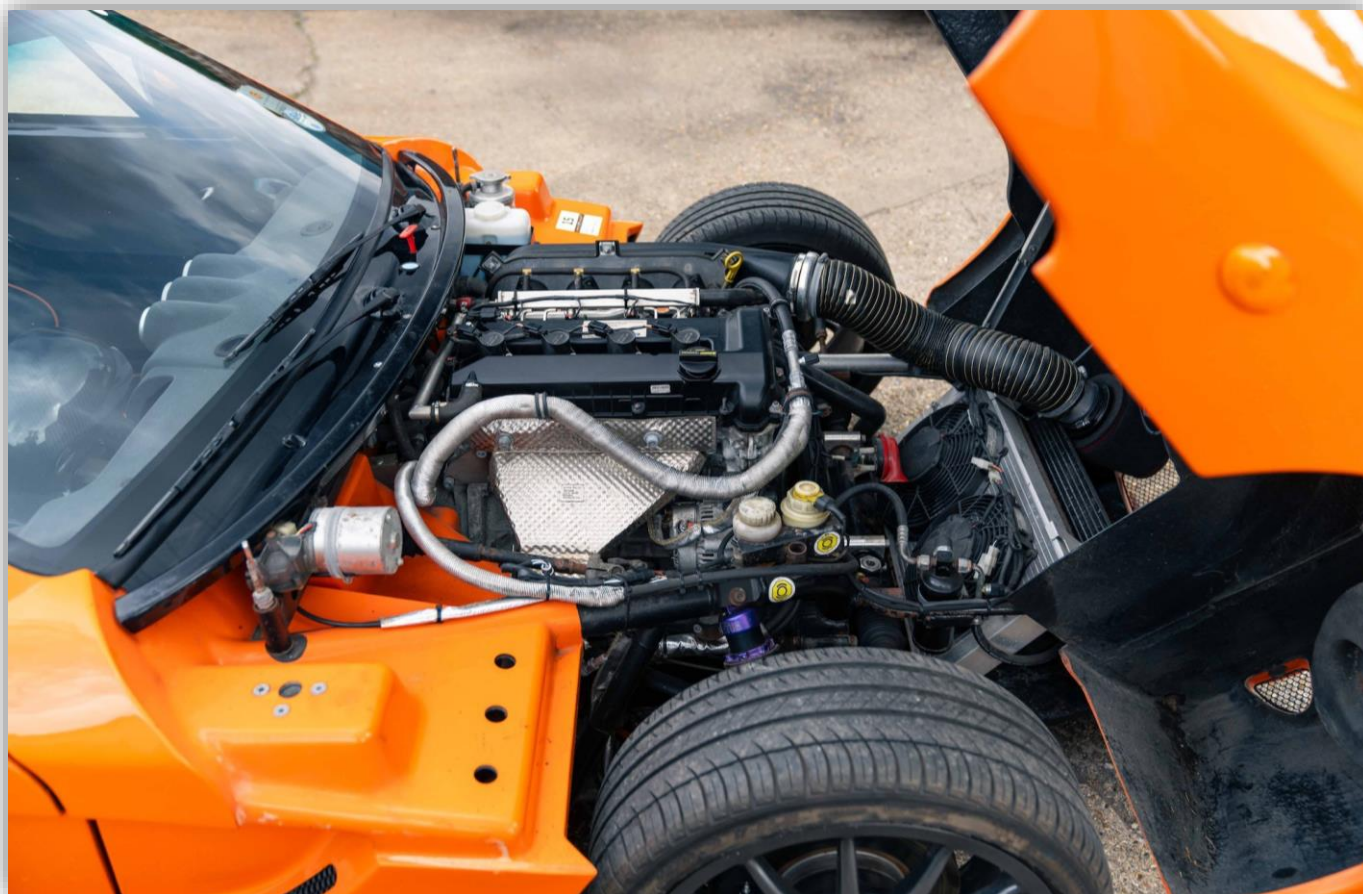
Ginetta grundades 1958 av fyra bröder: Bob, Ivor, Trevers och Douglas Walklett i Woodbridge, Suffolk. Deras första erbjudande var Fairlight, en lätt glasfiberkaross som kostar 49 pund, utformad för att monteras på ett Ford-chassi med en motor på 8 - 10 hk. Den första bilen de utvecklade, känd som Ginetta G1, var inte avsedd för massproduktion och baserades på en Wolseley Hornet six från förkrigstiden.

Var och en av bröderna Walklett hade en specifik roll inom företaget. Bob fungerade som verkställande direktör, Douglas var maskiningenjören som också ansvarade för de elektriska systemen, Ivor var konstruktör och Trevers arbetade med Ivor som stylist.

Efter att först ha varit verksam i Woodbridge flyttade Ginetta till Witham, Essex 1962. Från 1972 till 1974 hade de större lokaler på Ballingdon Street nära Sudbury, Suffolk, innan de återvände till Witham. År 1988, på grund av behovet av större lokaler, flyttade bröderna Walklett företaget till Scunthorpe, vilket möjliggjorde expansion.

Den 7 november 1989 såldes Ginetta till en internationell grupp entusiaster baserade i Sheffield, ledda av VD Martin Phaff. Företaget hade en stark finansiell ställning vid tidpunkten för försäljningen och bröderna Walklett drog sig tillbaka från verksamheten.

Under Phaffs ledning fortsatte Ginetta att producera bilar, bland annat modeller som Ginetta G20 och Ginetta G33. Under 1990-talet ställdes företaget dock inför utmaningar och ekonomiska svårigheter på grund av bland annat lågkonjunktur.



*Kraften tillhandahålls av en naturligt aspirerad 2.0 Ford Duratec inline-fyra som ger 200 hk, och den är kopplad till en 5-växlad manuell växellåda.*

År 2005 köptes Ginetta av Yorkshire-baserade LNT Group och sedan dess har de varit på en uttalad uppåtgående bana. De bygger nu över 100-150 bilar per år och de fokuserar på både gatlegala sportbilar och renodlade racerbilar, medan Lotus och TVR har gått upp i prissegmentet Ginetta har förblivit trogen sitt grundar-DNA.

### **The Ginetta G40R**

Ginetta G40 introducerades av det brittiska sport- och racingbilsföretaget redan 2010 som en ersättare till den utgående G50-modellen.

G40 har alla kännetecken för en stor brittisk sportbil, med ett lättviktschassi, individuell fjädring fram och bak, skarp hantering, bra design, ett prisvärt pris och ett utmärkt effekt/vikt-förhållande.

Med allt detta i åtanke borde det inte vara någon överraskning att G40 har varit en av Ginettas mest bestående framgångssagor – den har varit i produktion i 13 år.

Det finns två huvudvarianter av Ginetta G40 – den tävlings-specifika G40 och den väggodkända G40R-modellen ("R" i det här fallet står för "Road"). Båda är baserade på samma chassi med en integrerad störtbåge, de delar samma glasfiberkaross, i grunden samma bromsar och fjädring, men drivlinan är annorlunda och interiören i G40R är lite bekvämare för vanlig gatu användning.

G40 drevs ursprungligen av en 1,8 liters Ford Zetec rak fyrcylindrig motor som producerade 140 hk och var kopplad till en 5-växlad växellåda. G40R drevs ursprungligen av en modifierad 2,0 liters Mazda MZR-motor som producerade 175 hk och skickade tillbaka kraften till bakhjulet genom en 6-växlad manuell växellåda som delades med Mazda MX5.



Senare versioner av G40 och G40R skulle få olika motor- och växellådsalternativ, bilen du ser här drivs till exempel av en naturligt aspirerad 2.0 Ford Duratec inline-fyra som ger 200 hk, som allt skickas tillbaka genom en 5-växlad manuell låda.

Bilen väger bara 795 kg (eller 1 753 lbs), en anmärkningsvärt låg siffra med tanke på att den måste klara samma moderna krocktester och säkerhetscertifieringar som alla andra.

Vissa recensioner av Ginetta G40R har missat poängen med bilen antingen helt eller delvis. Det har fått märken borttagna för att det inte är tillräckligt bekvämt, eller för att det har en rymlig kabin, vissa tyckte att det inte fanns tillräckligt med bekvämligheter eller lyx.

Sanningen att säga var G40R aldrig tänkt att vara en grand tourer, det är en brittisk sportbil i ordets alla bemärkelser och en värdig landsman till sina viktiga tidiga föregångare som **Lotus Elan**, **Marcos Mantula**, **TVR Grantura**, Triumph GT6 och otaliga andra.

Ginetta har byggt över 100 bilar per år i över ett decennium nu, men i det stora hela är dessa siffror fortfarande relativt låga, och som ett resultat av detta ser vi dem sällan komma ut till försäljning.

### **2013 Ginetta G40R visas här**

Bilen du ser här är en Ginetta G2013R från 40, från bara det tredje produktionsåret. Den är färdig i Pure Orange över en minimalistisk interiör med två svarta lädersäten med orange passpoaler, orange sömmar och Ginetta-märkta selar.

Denna G40R drivs av den naturligt aspirerade 2.0 Ford Duratec inline-fyra som är kopplad till en 5-växlad manuell växellåda och som man kan förvänta sig åker den på oberoende fram- och bakfjädring, med skivbromsar fram och bak.

Om man tittar på tillvalslistan är denna G40R en av de bästa uppsättningarna vi någonsin har sett. Den har kolfiberinlägg, luftkonditionering (!), fempunktsbälten, en inbyggd brandsläckare, en avtagbar ratt och en trio av instrumentbrädemonterade hjälpmätare.



**Ben Branch**

Artiklar som Ben har skrivit har skrivits på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.



## 14. Morris Minor visavi Triumph Herald

14 februari 2024 / 18:11 GMT

Text Nigel Clark

Bilder Matt Woods

Vår passion för att äga klassiska bilar har vuxit under många år.



Enligt en nyligen genomförd undersökning av paraplyorganisationen Federation of British Historic Vehicle Clubs tycker 500 000 personer för närvarande om att äga klassiker i Storbritannien, medan totalt över åtta miljoner säger att de är intresserade av klassiker. Imponerande siffror faktiskt, och dessa siffror måste betyda att det finns många som bara överväger att ta steget till klassiskt ägande för första gången.

Vad kännetecknar den perfekta första bilen när man börjar och doppar en tå i det potentiellt grumliga vattnet av klassiskt ägande? Vi hävdar att en idealisk förstagångsklassiker bör vara lätt att köra, lätt att underhålla med god reservdelstillgänglighet, bör hålla sitt värde och sist men inte minst, vara väl understödd av klubbarna.





Vår nykomlings första klassiska köp bör också vara överkomligt, så att inte en iögonfallande prislapp utgör ett alltför stort hinder för det klassiska inträdet.

Det finns ett antal 50- och 60-talsbilar som uppfyller våra kriterier som en första klassiker. Sportbilar som **MG Midget** eller **Triumph Spitfire** skulle kryssa i de flesta rutorna, men det är de små sedanbilarna från den här eran som erbjuder en något billigare instegspunkt. Och av de många efterkrigstida sedanbilarna som finns tillgängliga som klassiker sticker den allestädes närvarande Morris Minor och iögonfallande Triumph Herald ut. Vi har radat upp ett par utmärkta bilar, den ena ägd av en långvarig klassikerentusiast och den andra är den första klassikern för en ivrig nybörjare.

### **Morris Minor 1000**

När Alec Issigonis lanserades 1948 var hans design för Minor radikal. Det skulle bli den första Morris med en enhetlig kaross och inget chassi, den främre oberoende fjädringen var fjädrad av torsionsstavar och styrningen var med kuggstång när de flesta förare var tvungna att stå ut med vagheten i en styrlåda.

Baktill var bladfjädrarna och den roterande axeln mer konventionella, liksom trumbromsarna runt om. Minors första kraftverk var mindre modernt, sidventilen på 918 cc hade överförts nästan oförändrad från förkrigstidens Morris 8, med precis tillräckligt med kraft för att väsa sig fram till en topphastighet på 58 mph.

Underdriven kanske, men Minor blev en omedelbar försäljningssuccé. Den uppdaterades regelbundet under sin imponerande 23-åriga produktionsperiod och 1960 blev den den första brittiska bilen någonsin att sälja en miljon. 1953 monterades den första toppventilmotorn i A-serien, men med en kapacitet på bara 803 cc var prestandaförbättringen blygsam.

A-serien förlängdes två gånger under Minors livstid, till 948 cc 1956 och slutligen till 1 098 cc och 45 hk från 1962. De tidigaste bilarna är uppskattade av mindre entusiaster men saknar kraften att klara sig i hektisk modern trafik. För en nykomling på den klassiska bilscenen är post-62-bilarna med den större motorn det bättre alternativet, så det är tur att dessa modeller också är de mest talrika idag. En annan mindre fördel är utbudet av karossstilar som finns tillgängliga, från två- eller fyradörrars sedaner till den praktiska träklädda Traveller kombi, en vacker cabriolet och till och med en skåpbil och pickup.



Vår fotograferingsbil är en tvådörrars sedan från 1968 som ser strålande ut i Old English White. Det är precis den typ av Minor som vi tror borde tilltala en klassisk nybörjare. Ägaren Tracey Buckingham köpte sin Morris för nästan tre år sedan av en prästfru, som hade använt den för att transportera sina barn. Det är Traceys första klassiker någonsin och hon säger: "Det var så viktigt att välja en bil med utmärkt klubbstöd. Medlemmarna i Morris Minor Owners Club har varit fantastiska, de hjälper alltid till med reservdelar eller om det blir ett haveri." Det är det bästa rådet för alla blivande klassiska ägare.

Bilen hade restaurerats av den välkände Minor-specialisten Charles Ware för sin tidigare ägare för cirka 15 år sedan, men under de två åren innan den flyttade in i Traceys ägo stod den oanvänd under ett träd. Detta gjorde uppenbarligen inte bilen någon tjänst och Tracey var tvungen att få bromssystemet renoverat, nya stötdämpare monterade och en tvärbalk behövde svetsas för att få en MoT.

Sedan dess säger Tracey att hon har lärt sig att arbeta med bilen och har bytt ut bränslepumpen, mattorna och pakethyllan. Det har visat sig vara en bil där en nybörjare lätt kan lära sig nya färdigheter.

Tracey gillar att köra sin Minor "varje helg och ibland för att pendla till jobbet på vardagar", så det är sällsynt att det går en vecka utan att bilen används, och hon räknar med att klocka upp nära 5000 mil varje år. Morris Minor Owners' Clubs löpningar utgör en stor del av hennes totala körsträcka, med klubbens årliga National Rally och en resa till Holland nyligen som stora favoriter.

Sitt i förarsätet på den geléformade Morris och även om den är liten är glasytan tillräcklig för att det inte ska kännas trångt eller klaustrofobiskt; Fronten är faktiskt ganska rymlig för en liten bil. Benutrymmet i baksätet är dock ganska begränsat och lämpar sig endast för barn eller mycket korta resor. Sikten är god och det är lätt att veta var varje kurva finns och placera bilen exakt på vägen.



När du kör iväg är styrningen lätt och skarp, medan A-seriens motor knipar smart genom växlarna, tack vare en lång men exakt spak. Det finns den typiska Minor 1000-raspen från avgasröret på överkörningen och trumbromsarna är fullt tillräckliga för en så lätt bil. Den bekväma marschfarten kanske bara är lugna 55 mph, men bilen kan fortsätta hela dagen utan krångel.

Minor är ett perfekt exempel på bilismen som den var på 60-talet. Det är en så rolig liten bil, den är föremål för minnen och förutom att vara en så praktisk startklassiker innebär dess älskvärda karaktär att det skulle vara lätt att skapa en långvarig anknytning till en Moggie.





### Triumph Herald 1200

Herald var en viktig bil för Standard Triumph när den lanserades 1959. Försäljningen av företagets tidigare Standard 8- och 10-serie hade överskuggats av Morris Minor, och Coventry-fabriken gick miste om en del av den snabbt växande marknaden för små sedanbilar.

Giovanni Michelottis italienska designstudio gav den nya Herald ett modernt utseende. Under skalet var Herald en förvirrande blandning av gammalt och nytt, med en 948cc toppventilsmotor monterad i ett chassi som för ovanlighetens skull gav individuell fjädring för alla fyra hjulen.

Användningen av ett separat chassi verkade vara ett märkligt drag, när nästan alla andra tillverkare valde fördelarna med låg vikt, styrka och lägre kostnad som erbjöds av enhetskonstruktion. Triumph hämmades dock av problem i leveranskedjan, vilket tvingade fram en bultad kaross på en styv chassiram.

Idag har Herald's gammaldags chassi fördelar för klassiska ägare: fronten i ett stycke ger utmärkt åtkomst till motorrummet för underhåll, och karossen och chassit är enklare att restaurera än ett motsvarande enhetskonstruktionsfordon.

Framtill finns en klassledande fjädring med dubbla länkarmar och kuggstångsstyrning. Den bakre oberoende fjädringen kom via en svängaxelkonstruktion med en tvärmonterad bladfjäder. Goda och dåliga nyheter visade det sig, för även om bakhjulsupphängningen verkligen var oberoende, visade sig hanteringen vid gränsen vara oförutsägbar jämfört med ett gammaldags arrangemang med levande axlar.

Trumbromsar monterades runt om på de tidigaste Herald's, med främre skivor som tillval innan de blev standard på senare modeller.

Liksom Minor såg Herald motorn utsträckt i kapacitet, till 1147cc i "1200"-modellerna och slutligen till 1296cc för 13/60. Liksom Morris fanns det också olika karossstilar, bland annat en cabriolet, även om en fyradörrarsversion aldrig tillverkades för den brittiska marknaden.



Calvin Packwood's Herald är en 1200-limousin i mellanklassen från 1969, helt representativ för vad en ny klassisk ägare kan välja. Calvin har en lång historia av att äga Triumph-bilar och talar varmt om Triumph Sports Six Club; Han har varit medlem i många år och tillryggalagt många mil i en rad Triumphs och deltagit i klubbens evenemang.

Han köpte sin Herald för drygt ett år sedan när han "letade efter en bil att sälja och sälja", men upptäckte att han älskade den så mycket att han ville behålla den. Det är lätt att förstå när han förklarar att detta är en oåterställd, nästan obefläckad överlevare med bara 41.000 mil från ny.

På frågan om vad han behöver göra för att underhålla sin Herald förklarar Calvin: "Jag har servat den, bytt motorfästen och bytt ut bakrutans gummitätningar. Det har inte behövts något annat än polering!" Han använder den regelbundet och föredrar den framför sin Spitfire i vått väder. Så ofta har förbipasserande kommenterat "jag lärde mig att köra i en sån där" att han köpte ett par L-skyltar för körskolan för att visa upp på utställningar!

När man sitter i Härolden, känns den rymlig och är faktiskt lite större än Minor. Det är också mycket luftigt på grund av den enorma glasytan, vilket ger en sikt som inte kan jämföras med modern design. Det finns en träfanér i full bredd, en touch av lyx som saknas i Minors mer spartanska interiör. När du ger dig ut på en kort provtur är styrningen lika lätt och exakt som Minor.

När man drar iväg känns motorn tillräckligt kvick och bilen går bekvämt, även om den utan tvekan skulle behöva arbeta hårt för att hålla jämna steg med den moderna trafiken. En marschfart på 60 mph är bra, med den lilla fyrpotsmotorn som brummar smidigt framtill. Som nämnts fick hanteringen på gränsen från svängaxelns bakre fjädring kritik redan på 1960-talet, men i verkligheten är Herald helt stabil och balanserad i alla rimliga hastigheter.

Häroldens design härstammar från slutet av 1950-talet, ett decennium senare än Minor och detta är uppenbart från stilen och interiören. Precis som Morris råder det ingen tvekan om att en bra Herald kommer att bli en utmärkt första klassiker som lätt kan bli ett långsiktigt ägarförslag.

**Morris Minor vs Triumph Herald: vårt omdöme**

Det här är svårt: Minor och Herald är båda vinnare. Dessa bilar stöds av några av de bästa klubbarna i landet plus att reservdelsförsörjningen är enastående. Ingen av bilarna är ruinerande dyr att köpa, även om Härolden är något billigare.

Herald är också något lättare för gör-det-självmekaniker att serva hemma på grund av sin front i ett stycke, och den erbjuder mer invändigt utrymme, även om marginalerna är små. Den Minderårige uppvisar en "gullighet" som Härolden helt enkelt inte kan matcha; Det är helt enkelt en fråga om personliga preferenser. Köp ett bra exemplar av någon av bilarna och börja njuta av klassisk bilism.

**James Howe****Roger Warolin**