



Ghia 1500 GT 1967

1. Provkörning av Alpine A290 GTS
2. Kia EV6 är bland de bästa i klassen
3. Två floppar som kan straffa sig för Fiat
4. Elbilen Rivian R2 närmare lansering
5. Renault får ny plattform om fyra år
6. Vattenfall har elektrifierat en bandvagn
7. Tre enkla knep för cirkulationsplatsen
8. Jeep Grand Wagoneer
9. Saab Sonett
10. Ghia 1500 GT

1. Provkörning av Alpine A290 GTS

Publicerad av Linus Pröjtz

12 nov 2024 kl 16.31

Alpine ruskar om Renault 5 E-Tech, klappar i starkare elmotor och bygger prestanda i liten skala. Frågan är – räcker A290 hela vägen?



*Det gäller att styra utvecklingsarbetet rätt, vilket Alpine nästan lyckats helt med.
 Det är bara själva styrkänslan som till viss del fattas, tycker Linus.*

2025 markerar 70-årsjubileet för den franska biltillverkaren **Alpine** och nya **A290** känns rätt av just den retro-inspirerade inställningen. Alpine verkar ha tittat tillräckligt mycket bakåt när de siktar framåt. Visst, den bygger på AmpR Small-plattformen som den delar med bland andra **Renault 5 E-Tech** och kommande **Nissan Micra**. Elaka tungor kan kalla den för en sminkad **Renault 5**, men sanningen verkar vara större och bredare. Och sportigare.

Namnet A290 kan enligt Alpine härledas till storleksklass 2 (småbil), och 9(0) innebär att det är en "livsstilsbil". Jäkla knasigt uttryck det där. Hur som helst är 1 som i **A110** det mest sportiga som erbjuds och hur ska då A290 tolkas? Som en uppsminkad Renault 5 med mer utseende än köregenskaper? Nej, det blir fel med tanke på alla modifieringar som utförts. Den här bilen ska kunna mer. Frågan är bara hur mycket mer?



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/vi-kor-nya-eldrivna-alpine-a290/>

Det här är nytt

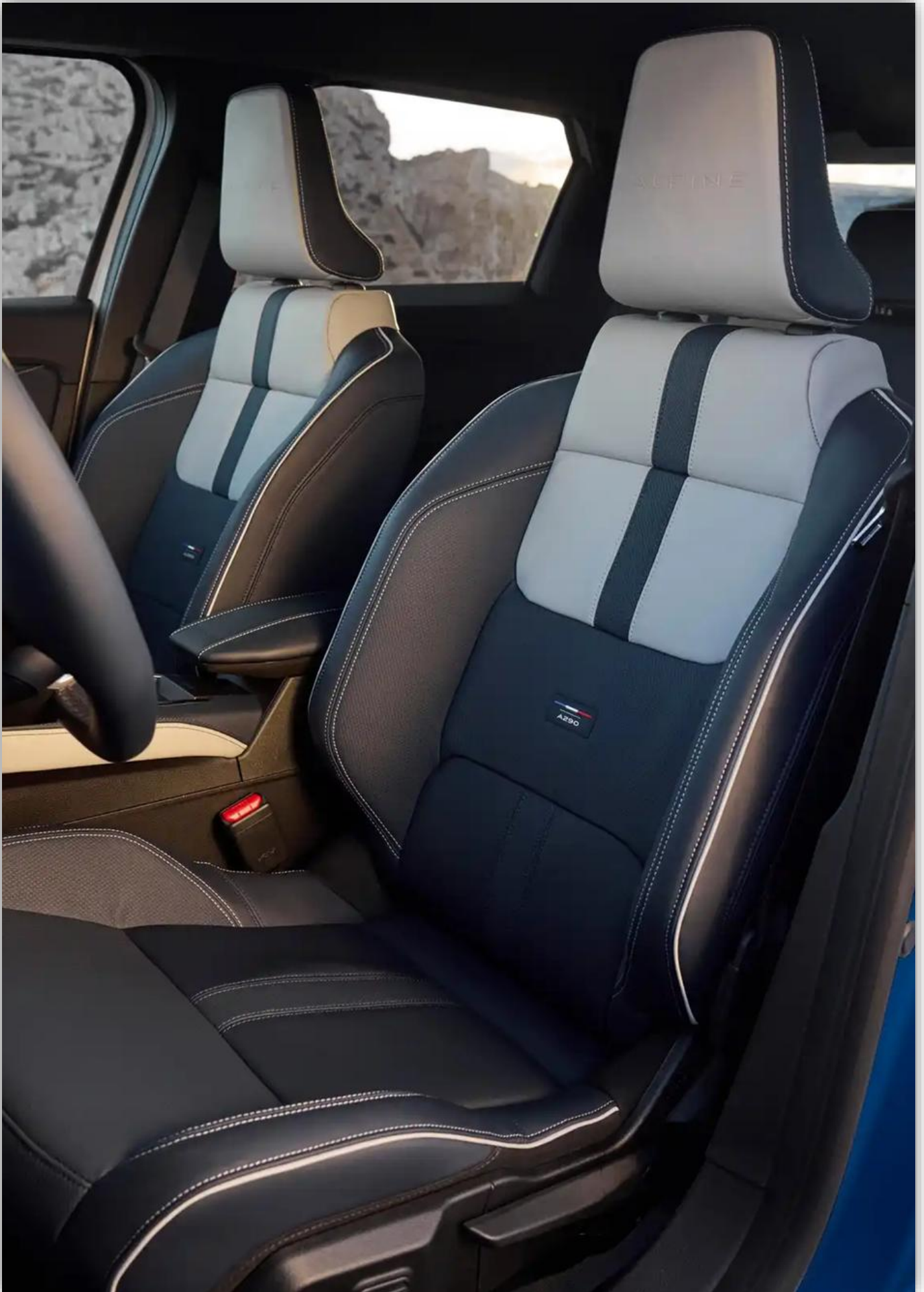
Starkare motorer. Alpine A290 bygger på nya Renault 5 E-Tech men får starkare motorer på antingen 180 (GT och GT Premium) eller 220 hästkrafter (GT Performance och GTS).

Nytt formspråk. Skärmbreddare och 19-tumshjul ger Alpine A290 ett eget formspråk. Som är härligt uppkäftigt.

Ny hjälpram fram. Hjälper till att bredda spårvidden med sex centimeter och styva upp hela framvagnen.

Fyra meter lång, eller 3 997 millimeter. Axelavståndet 253 centimeter kan mycket väl vara den perfekta avvägningen mellan rappt uppträdande och komfortabel gång. Fjäderben med undre triangellänk fram, multilänkaxel bak och Alpine-unika krängningshämmare både fram och bak. A290 har sin egen chassissättning, med hydrauliska bumpstopp som ska förbättra förmågan att hantera de största ojämnheter när fjädring/stötdämpning är komprimerad. A290 har dessutom sex centimeter bredare spårvidd jämfört med Renault 5 E-Tech. Tillsammans med 19-tumshjul och 225 breda däck runt om finns tydliga förutsättningar för ett körglatt uppträdande. Större bromsar med fyrkolvsok från Brembo ärvs från sportbilen A110 och i A290 handlar det om brake-by-wire. Alltså ingen hydraulisk koppling mellan pedal och ok.

Mellan axlarna hittar vi samma 52 kWh stora batteri som i plattformbröderna, men motorerna som erbjuds är starkare och räckvidden något kortare. Där Renault 5 erbjuder 95, 120 eller 150 hästar och 41 mils räckvidd för den sistnämnda ger framhjulsdrivna Alpine A290 minst 180 hästkrafter, eller som mest 220 hk (i GT Performance och GTS-versionen som vi kör i dag) med räckvidd angiven till 38 mil. AC-laddning upp till 11 kW, DC-laddning upp till 100 kW. Tomvikten anges till 1 479 kg, vilket ger en svensk tjänstevikt med förare på 1 549 kg. Viktfördelningen anger Alpine till 57 procent fram, 43 procent bak.



*Sköna stolar med tydligt sidostöd,
men du får inte vara särskilt bred innan sidostöden börjar märkas på fel sätt.*



*Precis runt rattekrarna blir ratten lite för stor.
Högt placerad mittkonsol med laddplatta, själva*

Det känns bra att ta plats i A290. Stolen, klädd i Nappaläder i vår top-of-the-line-version GTS, ger ett skönt skålat intryck. Nästan på samma kantiga vis som franska GTE- och GTI-stolar från 1980-talet. Körställningen blir hyfsad med någorlunda låg sittposition för mig som vill ha det, men ratten borde gå att justera närmare föraren. Förarmiljön domineras av den liggande skärmlösningen med digital instrumentering och skärmlösningen mitt i bilen med system från Google Automotive där Google Maps är kopplat till bilens system. Det går alltså att se prognostiserad återstående batterikapacitet om du anger laddpunkt i navigationen. Då kommer bilen även automatiskt att förkonditionera batteriet inför laddning, något som inte kan göras manuellt. Vilket är standard i många bilar i dag. Växelknapparna D, N och R känns igen från A110.

Det första som slår mig ute på vägen är att styrkänslan till stor del saknas i lägre tempo. Ratten upplevs stum sett till hur den kommunicerar styrkänsla tillbaka, vilket är en besvikelser. Dessutom är själva ratten onödigt hård, den är kantig och den är stor på fel ställen. Alltså precis där händerna landar. Den ska vara inspirerad av Formel 1, men det låter mest som en klassisk marknadsfloskel. Det blå RCH-vredet (Recharge) under vänster ratteker för att justera den regenerativa bromsverkan (fyra steg, men bilen når aldrig enpedalsläge) och den svarta körlägesväljaren under höger ratteker ska andas F1. Just det, en röd omkörningsknapp vid höger ratteker, men enligt Alpine ger den samma effekt som att trycka gasen i botten. Känns som onödigt effektsökeri och A290 behöver inte det.

Bilens förmåga att gå precis dit jag vill är övertygande. Axelavståndet på 253 centimeter gör stor nytta, bilen rör sig snabbt och rappt utan att bli stirrig när kurvorna avlöser varandra. Balansen blir uttalad, även när tempot på riktigt små bergsvägar går upp. Och en annan sak, det är kul med en bil som är inspirerande att köra (förutom styrkänslan) redan runt 60-70 km/h. Accelerationen är frisk, men inte så galen som den kan vara i elbilar. Resultatet blir att effekten känns klockrent avstämd till bilen i övrigt.



Dragen från gamla Renault 5 hänger kvar hos A290 och med de, för biltypen, breda däcken ges ett övertygande grepp.

Kraftuttaget 220 hästar och 300 newtonmeter tillsammans med GTS-versionens Michelin Pilot Sport S5-däck, utvecklade tillsammans med Michelin och märkta A29, ger en skön känsla av symbios. Bra mängd grepp till ett vettigt kraftuttag i ett balanserat chassi. Chassisättningen är fast, men för biltypen inte för hård. Ljudnivån är inte heller särskilt hög, trots de förhållandevis breda däcken. Stolarna är komfortabla, men inte baksätet.

När jag rullar ut på racerbanan Lluçmajor levererar A290 faktiskt bättre än väntat. Bromsarna ger övertygande bra bett och även vettig pedalkänsla, trots att det handlar om brake-by-wire. Det märks att Alpine inte tagit genvägar och detsamma gäller hur balanserat och på gränsen till överstyrt A290 uppträder. När jag väl förstått hur lite som krävs från mig bakom ratten för att göra A290 bara lätt medstyrande i stället för överstyrd – då går bilen bra. Även i de snabbare kurvorna. Jag kan inte påstå att ratten är någon personlig favorit, långt ifrån. Och styrkänslan borde vara bättre, men det finns tack och lov riktigt bra kommunikation upp genom stolen. Och det ska sägas – bilen har även ett lugn när vardagstrafiken så kräver.

Mycket är ännu oklart vad gäller den svenska marknadsintroduktionen. Pris saknas liksom tidpunkt, men bilarna ska säljas via de få Alpine-center som finns i Sverige. Som jämförelse kostar en A290 GTS runt 44 000 euro i Frankrike, där den redan säljs. För pengarna levereras absolut ett stort hjärta och en riktigt kaxig attityd, men jag skulle vilja att styrkänslan ingick i priset för att A290 skulle nå hela vägen.

Alpine A290 GTS

Pris: Franska priser från 38 700 euro, GTS från 44 000 euro. Svenska priser samt svensk marknadsintroduktion inte färdigställd. Första kundleverans i Frankrike vid årsskiftet 2024-25.

Motor: El. Elmotor, max effekt 220 hk (160 kW). Batteri 52 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/100 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motor fram, framhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningsdämpare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

MOTORNYTT

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,2 meter.

Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 225/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 253, längd 400, bredd 182, höjd 151, spårvidd f/b i.u./i.u.. Markfrigång 15. Tjänstevikt 1 554, maxlast 396, max släpvagnsvikt i.u.. Bagagevolym (VDA-liter) 326 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,4 s, toppfart 170 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,65 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 364 km.

Garantier: Nybil 5 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Hyundai i10 N Line

En motståndare som drivs med bensin och är betydligt billigare, men som också har ungefär hälften så mycket effekt.

Pris: 184 900 kronor.



Mini Cooper Electric

Heller inte en exakt jämförbar motståndare, men det här segmentet är snävt. Man får välja utefter sina behov och sin budget. Mini Cooper är något dyrare och har lägre effekt.

Pris: 384 900 kronor.



Provkörning av Renault 5 E-Tech 100% Electric



2. Första åkturen: Kia EV6 är – fortsatt – bland de bästa i klassen

Av redaktören bytbil.com Text och foto Morten Bek

Kia EV6 är efter tre år på marknaden här med en grundlig uppdatering med längre räckvidd. Vi testar den uppdaterade elbilen, och den är – fortfarande – imponerande.



Mycket har hänt på elbilsmarknaden sedan **Kia EV6** lovordades efter introduktionen 2021. Många nya konkurrenter har tillkommit och prispressen ökat enormt – en press som Tesla skapade i början av 2023 genom att sänka sina priser. Jag och många andra journalister har rosat **EV6** på otaliga sätt – för designen, interiören, plattformen med supersnabb laddning, mängden utrustning köregenskaperna och mycket annat.

Kia EV6 har aldrig tappat sin glans, och den koreanska elbilen med sin dynamiska design är på många sätt starkare än flera av de nyare elbilarna som den kan jämföras med. Den laddar mycket snabbare än **Ford Capri**, kör mycket bättre än **Peugeot E-3008**, och är mer tilltalande än **Volkswagen ID.5**.

Helt ny front

Kia har nu en ny möjlighet att lyfta fram sin framgångsrika elbil. Det finns en chans att fler uppmärksammar den – och kikar närmare på den – för förändringarna är både lätt- och svårupptäckta.

EV6 kommer med en helt ny front som delar design med **EV9** och kommande **EV3**. **EV6** har alltid haft en egen stil, och det har den fortfarande, men de nya strålkastarna och de andra uppdateringarna fram ger ett konkret och smart lyft. För några timmars testkörning lånar jag en **EV6** i den subtila färgen Wolf Gray, och den har GT-Line-utrustning, bakhjulsdrift, 228 hästkrafter och det större av de två batterier som finns till **EV6**.



Längre på en laddning – och snabbare laddning

Den bakhjulsdrivna testbilen med 228 hästkrafter är utrustad med den högsta och dyraste utrustningsnivån – GT-Line. Precis samma konfiguration med motor och batteri finns även i instegsmodellen. Det finns också en ny batterigeneration i **EV6**, och med 228 hästkrafter (och i den fyrhjulsdrivna med 325 hästkrafter) har man totalt 84 kWh. I GT-Line är räckvidden något sämre eftersom hjulen är 20 tum istället för 19 tum, men man har ändå 560 kilometer.

Med de andra utrustningsnivåerna på 19-tumshjul är räckvidden upp till 582 kilometer, vilket är cirka 10 procent mer än tidigare. Alla varianter med 84 kWh-batteriet kan laddas snabbare än förut, med upp till 258 kW. Detta ger en tid på snabbbladdaren ned till 18 minuter från 10 till 80 procents kapacitet, vilket gör att EV6 behåller sitt försprång i laddningskapplöpningen gentemot de flesta konkurrenterna.

En anledning att hoppa över GT-Line

Med 228 hästkrafter är EV6 Long Range RWD inte starkare, så det finns inget sätt att hålla jämna steg med Volkswagen-koncernens senaste modeller med den nya elmotorn på 286 hästkrafter. Jag tycker dock det är okej. Mer än okej, faktiskt, för där modellerna från den tyska koncernen saknade driv när de hade 204 hästkrafter, saknar **EV6** ingenting.

EV6 är omkring 130 kilo lättare än en motsvarande **Volkswagen ID.4**, och **Peugeot E-3008** är ännu tyngre. Den tystgående elmotorn har det med andra ord relativt enkelt och gör en åktur med **EV6** till en uppfriskande upplevelse. Även om man utmanar bilen på våta vägar är hjulspinn och sladdar inget man behöver oroa sig för.

Kia har tillfört mer ljudisolering i **EV6**, vilket har haft en liten men ändå märkbar effekt. Dessutom finns nya frekvensstyrda stötdämpare som ger bättre stabilitet på ojämna vägar. Men samma problem kvarstår sedan tidigare när EV6 har 20-tumshjul, och det är en överdriven styvhet i fjädringen upp till cirka 60 km/h. Därför rekommenderar jag, precis som med originalmodellen, inte EV6 i GT-Line-version. Att den dessutom är dyrare än de andra versionerna gör valet ännu enklare.



Körglädje som flera konkurrenter saknar

Jag rekommenderar varmt **EV6** för dess allmänna köregenskaper. Med de begränsningar som en hög vikt innebär, har Kia hittat en balans mellan dynamik och lätthet som jag är mycket förtjust i. Jag kör i områden med slingriga och backiga vägar, och där ligger EV6 stabilt och balanserat.

Den dynamiska sidan hos EV6 förstärks av en mer intim kupé än hos de flesta konkurrenterna. I GT-Line är innertaket och pelarna mörkare, medan de ljusare versionerna har ett ljusare interiör – men man kan inte få en helt ljus interiör som i **Hyundai Ioniq 5**.

Den nya ratten är elektriskt justerbar i GT-Line, men annars måste man titta noga för att hitta ändringarna. Nytt mönster på instrumentpanelen, ny digital instrumentering och, äntligen, trådlös uppkoppling för Apple CarPlay och Android Auto. Ett nytt infotainment-system har lagts till med bättre menynavigering och modernare grafik, vilket gör EV6 ännu bättre än tidigare.

Touchpanelen för klimatkontroll och navigering, där man måste växla mellan visningarna, finns fortfarande kvar. Det irriterar mig inte, men jag vet att andra skulle föredra att använda båda samtidigt. Några timmar med den uppdaterade **EV6** räcker för en uppfriskande titt på bilens nyheter. Och det är nog för att säga att **EV6** fortfarande är en av favoriterna i den snabbt växande klassen.





SPECIFIKATIONER

Kia EV6 Long Range RWD GT-Line

Motor: Elmotor (bak)

Effekt: 228 hk/350 Nm

0–100 km/h: 7,7 sekunder

Toppfart: 186 km/h

Förbrukning: 16,9 kWh/100 km

Räckvidd: 560 kilometer

Batterikapacitet: 84 kWh

Laddkapacitet: 258 kW

Mått (L/B/H): 469/188/155 cm

Tjänstevikt: 2 060 kg

Max dragvikt: 1 800 kg

Bagagevolym: 480 liter (520 liter i andra versioner)

Pris: EV6 GT Line finns från 710 400 kr

Relaterade artiklar:



Första åkturen: Kia EV3 ger ett utmärkt första intryck



Första åkturen: Stäng ute världen i nya Volvo EX90



Första åkturen: BMW uppdaterar 1-serien ordentligt – men hur ny är den?



Första åkturen: VW ID.7 Tourer är skapad för långa resor

3. Två floppar som kan straffa sig för Fiat i framtiden

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 14 nov 2024 kl 10:11

Uppdaterad kl 10:33

En ödesdiger strategimiss och en bilmodell som floppat. Därför är Fiat hela Stellantis-koncernens mest krisande bilmärke. Nya modeller nästa år och 2026 ska försöka rädda märket.



Fiat 600, till vänster, har floppat och Panda är för gammal för att kunna konkurrera.

Stellantis-koncernens avgående vd Carlos Tavares gav alla sina 15 bilmärken finansiering för en tioårsplan men en hållplats halvvägs kan avgöra ett märkes öde. För Fiat är det två sanningens år som närmar sig efter två viktiga misslyckanden.

Den tidigare Fiat-chefen Sergio Marchionne valde att lägga ner modellen Grande Punto och i stället satsa allt på att göra Fiat **500** till ett eget märke inom Fiat. Marchionne sneglade på de framgångar BMW haft med Mini och han ville göra något liknande. 500 skulle bli mer premium och ge högre vinstmarginal. Men utan en modern bil som kan konkurrera med bilar som **Renault Clio**, **Peugeot 208**, **Dacia Sandero** och **Toyota Yaris** har Fiat tappat marknadsandelar inom det bilsegment som alltid varit "smör-och-bröd" för Fiat.

Ras i Europa

I oktober i år sålde Fiat bara 9 200 bilar hemma i Italien vilket placerade Fiat som trea bakom **Volkswagen** och **Toyota**. Av de 9 200 bilarna svarade gamla **Panda** för 7 052 sålda bilar. Marknadsandelen i Europa har rasat i en allt snabbare takt. Fiat har slutat bygga hybridversionen av 500 och nya **600** har fått ett svalt mottagande. Nya 500 Hybrid, som byggs på samma plattform som elbilen 500e, kan vi se först 2026. Och nya Grande Panda, som byggs på samma Stellantis-plattform som Jeep Avenger och **Alfa Romeo Junior**, kommer först under 2025.

I oktober kunde Fiat räkna in 1 230 sålda 600 hemma i Italien, jämfört med 4 600 sålda **Jeep Avenger**. Det är siffror som skrämmer. Fiat har också **pausat produktionen** av flera modeller på grund av minskad efterfrågan.

Brasilien ljuspunkten

Trenden hemma i Italien syns även i Frankrike och Spanien. Fiat tappar försäljning i de segment där man traditionellt varit som starkast och de nya modellerna floppar. Nu fruktar Fiat att om nya Grande Panda, som har en egen design jämfört med syskonen från **Citroën**, **Opel** och **Peugeot**, inte blir en succé så kan Fiat vara i farozonen när Stellantis ska utvärdera hur märkena lyckats med sin tioårsplan.

En ljuspunkt för Fiat finns i Brasilien där Fiat till och med september i år sålt 207 433 bilar, att jämföra med 239 011 bilar i hela EU-området.

Men i Brasilien väntas Fiat och andra bilmärkena få tuff konkurrens av kinesiska tillverkare som planerar nya bilfabriker och en satsning på hela Sydamerika.

Om Donald Trump inför höga tullar för bilar som importerats till USA från både Kina, Sydamerika och Mexiko väntas de kinesiska tillverkarnas nästa mål vara att konkurrera ut européer från Sydamerika.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/fiat-600e-presenterad/>



4. Elbilen Rivian R2 närmare lansering – fabriksbygget har startat

Posted by Kristofer Rask

november 14, 2024

Den amerikanska uppstickaren Rivian jobbar hårt för att få ut sin nästa elbil Rivian R2 till 2026. Detta är märkets första massmarknadsmodell och ska kosta från 450 000 kronor.



Rivian R2 med takbox.

– Rivian R2 är ett steg närmare att komma ut på marknaden! Vi tog idag första spadtaget i Normal, Illinois för att börja bygga ut anläggningen inför produktionen av R2, meddelar Javier Varela, operativ chef på Rivian.

Rivian visade upp den kommande elbilen R2 tidigare i år. Under lanseringen talades det om räckvidder som överstiger 500 kilometer och snabbladdning från 10 till 80 procent på under halvtimmen. I övrigt sa man inte så mycket om tekniken.

Planen är att utmana amerikanska rivaler som Tesla Model Y och Ford Mustang Mach-E när bilen väl når marknaden. Rivian planerar också att lansera R2 i Europa och Sverige och har då siktet på att få ut den på marknaden under 2027.

Nyligen har Rivian backats upp av Volkswagen Group i form av en investering på uppåt 63 miljarder svenska kronor. De två företagen har startat ett gemensamt samriskbolag som samarbetar med allt från mjukvaru- och elektronikarkitekturer till elbilsplattformar. Rivian R2 blir den första lanseringen som drar nytta av det nya samarbetet.

5. Renault: Ny plattform om fyra år

Publicerad 2024-11-14 kl 18:30 Text Anders Nilsson

En ny plattform som ska lanseras om 2028 ska markant minska kostnaderna och möjliggöra för Renault att komma ikapp sina konkurrenter.



Renault visade nyligen upp nya **elbilen 4** men den franska biltillverkaren blickar redan nu framåt mot utvecklingen av en ny plattform, rapporterar **Automotive News Europe**.

Enligt Renaults vd Luca de Meo ska den nya plattformen minska kostnaderna med 40 procent och utgöra grunden för en kompaktbil som lanseras 2028. Dessutom ska plattformen vara betydligt mer energieffektiv än de som används idag.

– Tack vare nästa generationens revolutionerade plattform i C-segmentet kommer vi år 2028 ha kommit ikapp de bästa kinesiska aktörerna gällande produkt och kostnad, dessutom i Europa, säger Luca de Meo.

Tillverkarens ingenjörer kommer att fokusera på förbättringar i aerodynamik, friktion och luftflöden. De ska även utveckla en ny generation elmotorer, elektronik och batterier. Renault kommer också byta batterileverantör till 2026 och enligt bedömningar ska kostnaderna minska med 50 procent. De planerar även att använda sig av billigare litiumjärnfosfatbatterier (LFP).

Den nya plattformen kan debutera på produktionsversionen av konceptet Renault Emblème som visades upp på Paris bilsalong.

I dagsläget har Renault två elbilsplattformar: AmpR Medium som används till Renault Megane och Scenic: och AmpR Small som används till både Renault 4, 5 och Alpine A290, plus ersättaren för Nissan Micra. En modifierad version av den sistnämnda plattformen kommer att användas till **Renault Twingo och eventuellt motsvarande modeller med ett Nissan-märke**.



6. Vattenfall har elektrifierat en bandvagn

Av Wille Wilhelmsson 2024-11-14 kl 10:20

Som kan användas som en powerbank.



Det statliga energiföretaget Vattenfall har nu börjat testköra en elektrifierad bandvagn som tidigare drivits på bensin, skriver företaget i ett pressmeddelande. Elektrifieringen av bandvagnen är en del i Vattenfalls mål att hela deras fordonsflotta ska drivas på fossilfria drivmedel till 2030.

Den eldrivna bandvagnen har försetts med ett batteripaket som har en kapacitet på cirka 120 kWh, något som man bedömer ska räcka för cirka en dags drift med bandvagnen. Laddtiden för att ladda upp fordonets batteri till cirka 80 procent uppges ligga på cirka 30-50 minuter. Maxhastigheten för bandvagnen är cirka 40 km/h.

Det finns möjlighet att använda fordonet som en slags powerbank för att driva andra eldrivna prylar, till exempel bormaskiner och handsågar, med hjälp av det som kallas för V2L (Vehicle-to-Load). Det går även att föra över kraft från bandvagnen till elnätet med tekniken Vehicle-to-Grid (V2G).

Den eldrivna bandvagnen har testats för första gången i samband med en förarutbildning som genomfördes nyligen utanför Boxholm. På sikt hoppas Vattenfall kunna börja använda den eldrivna bandvagnen i fältarbete, men när det kan bli aktuellt framgår inte. vattenfalldistribution.se



Wille Wilhelmsson

7. Så kör du i en rondell: 3 enkla knep för cirkulationsplatsen

Publicerad av Erik Söderholm 18 januari 2023 (uppdaterad 2024-11-06 13:26)

Att köra i en rondell kan verka krångligt – men det finns några viktiga knep som gör det betydligt enklare. Här är allt du behöver veta.



Innehåll

- [Vad är fördelen med en rondell?](#)
- [Så kör du in i rondellen](#)
- [Så kör du inne i rondellen](#)
- [Så kör du ut ur rondellen](#)

En rondell kanske inte ser så mycket ut för världen, men faktum är att den kan skapa både osäkerhet och irritation bland bilförarna – trots att den skapades för att göra körningen enklare.

I den här artikeln kan du lära dig tre smarta knep för att hantera rondellen på rätt sätt.

Läs också vår stora guide med [allt du behöver veta om körning i cirkulationsplatser](#), inklusive [trafikskolornas synpunkter](#).

Rondell eller cirkulationsplats?

Till att börja med – heter det rondell eller cirkulationsplats?

Faktum är att rondellen är själva ytan som finns i mitten av en cirkulationsplats. Det många benämner som rondell är alltså i själva verket – i teknisk mening – en cirkulationsplats, och rondellen är utrymmet i mitten som ofta kan bestå av gräs eller något konstverk. I den här artikeln väljer vi att blanda begreppen och använda dem med samma innebörd.



Vad är fördelen med en rondell?

Rondeller ersätter ofta en vanlig fyrvägs korsning, eller en korsning med ännu fler vägar. En vanlig korsning förlitar sig ofta på väjningsplikt, stopplikt, trafikljus eller högerregeln. I en cirkulationsplats är det i allmänhet bara väjningsplikt som gäller och den fungerar på samma sätt i alla rondeller.

Bilisterna måste sakta ned vilket minskar hastigheten och därmed även följderna vid en eventuell olycka. Trafikflödet brukar ofta bli jämnare. Rondeller tar dock mer plats än en vanlig korsning och i vissa fall kan antalet mindre allvarliga olyckor öka.

Så kör du in i rondellen

Sakta ned i tid och vänta in de bilar som redan befinner sig i cirkulationsplatsen. Du får inte använda dig av **"skrämselmetoden"** och **tvärnita precis innan rondellen**.

Kör in i rondellen när det är fritt. Kör motsols.

Du behöver inte blinka när du kör in i rondellen, men det underlättar för andra bilister att veta vart du ska.

Knep 1: Anpassa hastigheten och slipp stanna

- En rondell brukar sällan bjuda på skydd sikt så för den som planerar och anpassar sin körning i tid går det ibland att köra in i rondellen utan att stanna. Det ger bättre trafikflöde.

Så kör du inne i rondellen

Om det finns vägmärken som visar vilka körfält eller filer som du ska använda dig av för att komma dit du ska, är det bra att följa dem. Du är inte skyldig enligt lag att använda det körfält som rekommenderas av vägmärkningarna. Det har **flera rättsfall gjort klart**. Men det kan ändå vara tydligare för andra bilister vart du är på väg.

Men om det inte finns några vägmärken – alla körfält går till samma mål – ska du välja den fil som är lämpligast.

Det är oftast smart att använda vänster körfält om du ska svänga vänster och vice versa. Men tänk på att ytterfilen också kan vara tillåten att använda vid vänstersväng.

Om du ska byta körfält inne i rondellen – blinka och titta i både backspeglarna och döda vinkeln innan bytet görs. Är det inte fritt får du vänta eller åka ett varv till.



Knep 2: Respektera tung trafik

- Bussar och långtradare har ofta svårt att komma runt i en rondell utan att "sno" lite utrymme från filen intill.



Så kör du ut ur rondellen

När du svänger ut ur rondellen ska du blinka. Det missar många bilister och det innebär att andra bilister, som ska köra in i rondellen, måste vänta och se vad du gör. De tvingas stanna när de i själva verket hade kunnat köra in i rondellen utan att stanna.

Börja blinka i god tid innan du ska svänga ut ur rondellen. Du ska inte blinka så tidigt att någon kan missuppfatta vilken utfart du ska välja.

Om du måste byta till höger körfält innan du svänger ut, gör det i god tid och blinka. Kom även ihåg att titta i backspeglarna och döda vinkeln. Om du kör i innerfilen och krockar med en bilist i ytterfilen när du svänger ut är det du som körde i innerfilen som är vållande.

Knep 3: Håll avståndet

- Se till att hålla avståndet till bilen framför. En rondell kan bjuda på plötsliga inbromsningar och då gäller det att du är med på noterna för att inte köra in i bilen framför.

Bra att veta om cirkulationsplatser

- Märks ut med skylten Cirkulationsplats. Om det inte finns någon sådan gäller inte reglerna för cirkulationsplats trots att vägen kan se ut som en rondell.
- Du ska underlätta om andra bilister vill byta körfält.
- Om du ska köra rakt fram i en rondell ska du inte blinka alls när du kör in i den. Du ska däremot blinka när du kör ut ur rondellen.
- Väjningsplikten när du kör in i rondellen gäller för alla körfält i en större rondell. Du måste vänta på bilarna i båda körfälten innan du kör in. Anledningen är att bilisten i innerfilen kanske ska byta fil och svänga ut precis där du ska köra in.
- Många rondeller i städer innehåller även övergångsställen, antingen innan du kör in eller inuti själva rondellen. Är övergångsstället obevakat (utan trafikljus) måste du släppa över fotgängare.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Straffbart att använda "skrämselmetoden" i rondeller



Bilfrågan: Hur ska man egentligen köra i en rondell?

8. Jeep Grand Wagoneer 1986



Lyxiga SUV:er är inget nytt, men när Jeep Wagoneer kom ut 1963 var den något helt annat. En kombination av de robusta egenskaperna hos en lastbil med lyxen hos en sedan är som gjord för ett unikt fordon som bryter segmentet. Modellen var så framgångsrik att den överlevde fram till 1991.





Under nästan tre decenniers produktion har jeepens arkitektur inte förändrats mycket. Med en kaross-på-ram-design med solida axlar och bladfjädrar runt om var den ett klassiskt exempel på "om det inte är trasigt, laga det inte!" Kraften levererades till alla fyra hjulen via en viskös kopplingsmittdifferential som endast möjliggjorde bakhjulsdrift för lite extra bränsleekonomi, om man anser att 13 mil till gallonen är "ekonomiskt". Utanför vägen var Jeepen kapabel att gå tå till tå med en ny Range Rover och på vägen visade sig dess hantering vara tillräcklig, om än lite primitiv med tanke på dess något dystra underbyggnad.



I ett jämförelsetest i juli 1988 mot en Range Rover talade Car and Driver om Grand Wagoneers "läderklädsel och, både invändigt och utvändigt, mycket krom och falskt trä" för att inte tala om riktiga effektfunktioner. Även om prestandan inte precis tände eld på ljungen, det tog 13 sekunder att komma upp i 60 mph, tog Range Rover ännu längre tid att göra uppgiften och kostade ändå en tredjedel mer.

Denna Grand Wagoneer levererades ny i Dumas, Texas i november 1985. Den användes sparsamt av sina första ägare som älskade den i 17 år, men såldes till sin andra ägare, också i Texas (Amarillo den här gången) som skötte den i ytterligare 14 år, innan den slutligen flyttade ut ur Texas 2023.



Som en Grand Wagoneer är den fullt utrustad med brun läder- och tygklädsel, 5,9 liters V8, automatisk växellåda, elfönsterhissar och säten, luftkonditionering, en lutande rattstång och ett fabriks AM/FM-kassettljudsystem. Andra funktioner inkluderar ett takräcke, kromspeglar, bakre avfrostning och whitewall-däck. Den visar bara lite över 80 000 originalmil och är helt original. En lycklig mottagare av tre decennier av torrt Texas-klimat, minutiöst underhåll och minimal användning har gjort att denna guldbruna jeep ser extra fräsch ut. Den självklara ättlingen till de stora skogsborna från förr, den här jeepen är redo att fortsätta sin tradition att skjutsa familjen från vildmarken i Westchester till stränderna i Southampton i komfort och stil!



9. Saabkändisens superfina Sonett säljs på auktion

Av Andreas Jemn26 augusti 2024 kl 09:46

Saabkändisen Torsten Åmans vackra **Saab Sonett** säljs på auktion. Torsten lämnade Saabvärlden med saknad i våras. Nu går hans mest älskade bil under klubban. – En fin liten GT-vagn i härlig 70-talskostym med en spännande historik, [uppper Bilwebauctions](#).



FILM: <https://youtu.be/BcsMYJBI2k4>

Torsten Åman gick bort 86 år gammal i våras. Han var en av de stora profilerna inom Saabvärlden och slog igenom som mycket ung kartläsare på 1950-talet, under artistnamnet Inge Vidare.

Rallylegendaren Erik Carlsson förstod snabbt snillet hos Torsten och värvade honom som kartläsare. Tillsammans vann de det tjeckiska EM-rallyt 1967. Men duon gjorde också flera framgångsrika rallyframträdanden i Afrika. I Kenya 1966 körde de på en sten med sin Saab Sport och blev strandsatta i vildmarken ett dygn innan räddningen kom.

Efter rallykarriären började Torsten Åman arbeta som informationschef för Saab i Nyköping. Det var då han köpte den här Sonetten som blev hans ögonsten i garaget. Det är en **Sonett** III från 1972. Den sista versionen som byggdes av den här idag ikoniska bilen, som skapades under 1950-talet av Rolf Melde.

Anledningen var nya regler inom racingvärlden som förbjöd tävlande med personbilar. Rolf Melde var en klipsk man som kom på idén med att skapa en tvåsitsig sportvagn, som snabbt blev populär. Sonetten kom i sin sista version 1970 med en ny design och fräsch teknik från 99-modellen. Men 1974 tvingades man lägga ner produktionen efter att USA infört nya utsläppsregler.



De Sonetter som finns kvar i dag är rariteter, precis som Torsten Åmans. Den här Sonetten vägrade han släppa ifrån sig. Även om Torsten till vardags tvingades köra en Volvo under sina sista år tog han hand om sin Sonett med kärleksfulla fingrar.

– Det är med viss spänning man närmar sig den här vagnen. Förutom att det är en Sonett så har den också renoverats, ägts och körts av Mr Sonett himslef. Ekipaget har i många årtionden varit en väl ansedd deltagare i Sonett-kretsar, uppger Bilwebauctions.

Auktionen hålls av [Bilwebauctions](#) och avslutas på torsdag. Saaben har tidsenlig vinylklädsel, textilmattor och är i ett utmärkt skick. Det beräknade värdet är så högt som 250.000 kronor.



10. Dagens val: 1967 Ghia 1500 GT, en sällsynt italiensk sportcoupé

Av Bob Golfen

den 5 december 2021

Den berömda carrozzeria producerade bara ett begränsat antal av de specialbyggda bilarna.



Ghia skapade sin egen välformade italienska coupé med 1500 GT.

Carrozzeria Ghia, den berömda italienska karossbyggaren som har lånat sitt namn till så många utsökta konstruktioner, och som arbetade med Chrysler på minnesvärda konceptbilar och den Mopar-drivna Ghia 450 SS, bestämde sig vid en viss tidpunkt på 1960-talet för att producera sin egen kompakta sportcoupé.

Pick of the Day, en **Ghia 1500 GT från 1967**, är en av de få 846 som byggdes mellan 1963 och 1967, trots företagets ursprungliga plan att massproducera den eleganta coupén – carrozzerias ringa storlek begränsade dess produktion. Bara 35 av de 1500 GT-bilarna importerades officiellt till USA, vilket gör dem sällsynta.

Ghia baserades på benen från sedanen Fiat 1500 men med svepande styling från företagets stylister som arbetade under designchefen Sergio Sartorelli.

Resultatet var mycket attraktivt, i samma anda som sådana italienska trotjänare som Ferrari och Alfa Romeo, med "en lång, sluttande motorhuvslinje och en käck fastback-profil som slutade i en snygg Kamm-svans", enligt Dallas-återförsäljaren som annonserade ut 1500 GT på [Classic-Cars .com](https://www.classiccars.com).



"Speciella detaljer finns i överflöd i härligt formade främre skärmventiler, dolda dörrhandtag och en smal bakre stötfångare som perfekt formar bakpanelen och dess enkla runda baklykter", säger säljaren.

Även om Gha 1500 GT ursprungligen drevs av Fiat 1,5-liters inline-4, som gav mellan 67 och 84 hästkrafter, restaurerades denna coupé med en robust ersättningsmotor från Volvo, en 2-litersenhet på 118 hästkrafter.

"Utbytesmotorn väger betydligt mindre än originalmotorn", konstaterar återförsäljaren. "En superb och snabb bil, med de extra 40-60 hk som gör den till en spännande körning."

Bortsett från motoruppdateringen återställdes Ghia till originalspecifikationen och står i utmärkt skick, säger säljaren, vilket bilderna med annonsen verkar bekräfta.

"Det här är ett exceptionellt exempel, kanske ett av de finaste i världen", står det i annonsen. "Karossen och ramen blåstrades, epoxigrundades och målades Rosso Corsa av en lackeringsverkstad av högsta kvalitet i Bellingham, WA. Borrani-fälgarna har pulverlackerats och nya däck har monterats. Innertaket, sätena och mattan är helt återställda."

Detta sällsynta stycke italienskt konstnärskap med den svenska motorn skulle bli en stor hit på vilken italiensk bilsammankomst som helst, även om vissa purister kanske rynkar på näsan.

Säljaren noterar att Ghia är billigare än jämförbara specialerbjudanden med specialutförande i Italien, även om den fortfarande är ganska betydande på 69 000 dollar. Men kanske inte så mycket för en så sällsynt och elegant coupé som skulle kunna köras med självförtroende på hur många turer och rallyn som helst.



Bob Golfen



Roger Warolin