



Lamborghini Miura

1. Renault 4
2. Hyundai Inster imponerar
3. Uppdaterade Tesla Model Y
4. ID. Buzz för rymlig
5. Uppfann superlätt entaktsmotor
6. BYD öppnar snabbladdare som laddar elbilar på 5 minuter
7. Kinesiska elbilsjätten BYD gör U-sväng och satsar på hybrider
8. BYD har nu världens största fraktfartyg för bilar
9. Nyhetssvep
10. Koenigsegg mot Koenigsegg
11. Ellastbillstillverkaren Volta i konkurs igen
12. Skyltbytet som rörde upp känslorna hos bilägarna
13. Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde
14. Renault Clio V6 24V
15. TVR 2500M
16. Lamborghini Miura
17. Fredagsfilmen



## 1. Renault 4 recension 8/10

Av Paul Horrell

Publicerad 02 maj 2025

"R4 har en känsla av skoj i både sitt utseende och sin körning, och känns premium. Så det är bra värde"



### Bra grejer

Ser bra ut - väldigt annorlunda från alla andras E-crossover. Användbart kompakt, mångsidigt, bra gränssnitt, roligt

### Dåliga grejer

Inget batterialternativ med lång räckvidd (precis som sina rivaler)

## ÖVERBLICK

### VAD ÄR DET?

Det är en ny liten elektrisk crossover. Här på Top Gear kan vi lika gärna ha den meningen inställd som en kortkommando (cmd-alt-E-C) eftersom vi använder den så ofta. Nya små elektriska crossovers fortsätter att anlända, många från kinesiska märken som du inte har hört talas om.



Den här är annorlunda, eftersom den har djupa rötter. Renault har sålt elbilar i Storbritannien i mer än ett decennium.

Dessutom är 4:an i sig nära besläktad med den underbara **Renault 5 EV**, men har en 8 cm längre hjulbas så det finns mer utrymme för benen på personerna i baksätet och deras saker i bagageutrymmet. Det är därför den faktiskt är lite dyrare än R5, även om deras namn kan få dig att tro att priserna är tvärtom.

Slutligen hämtar 4:an stilistisk inspiration från Renault 4 från 1961. Det var en av de första halvcombis, innan termen erkändes. Det föregick också, med årtionden, ordet crossover, men var nytt av dem också. Det är därför franska bönder och alla typer av invånare i Nordafrika och Sydamerika älskade det. Det behövdes bara ett spår, inte en väg.

Låt oss inte låta oss ryckas med för mycket av kopplingen till dagens R4, för den ursprungliga R4 var superbillig och den nya är lite mer premium.

### **SÅ ÄR DET ELLER ÄR DET INTE RETRO?**

Häng inte upp dig på definitionen. Renaults designers säger att det är som en modern evolution. Kanske om den ursprungliga Land Rovern hade dött i mitten av 1990-talet, då den nuvarande **Defender** dök upp nu, skulle du ha en parallell.

Så här uppdaterade de de gamla raderna. Framsidan var en gång en enda kromad ram med de runda lamporna i änden och grillen i mitten: nu har kromet ersatts av en LED-omkretsskena. En skärningslinje mellan denna och vingarna följer ett mellanrum mellan originalets vingar och den framåtriktade motorhuvsgillan.

På de höga platta sidorna har du räfflade dörrpaneler, som R4 GTL hade. Den omvänt sluttande bakdörrsrutan och den trapetsformade bakre sidorutan behåller tron med den karakteristiska rytmen av den gamla bilens fönster. En upprätt baklucka och höga smala små lampkluster fulländar bilden.



### **Och inuti? Skjutbara fönster? Gummimattor? Växelspak för trädgårdsredskap?**

Det finns en och annan nick till arvet, särskilt i den här Techno-utrustningen där klädseln ser ut som denim och till och med har falska kopparnitar. Men egentligen är det fullt modernt. Renaults utmärkta gränssnitt inkluderar välorganiserade skärmar och massor av användbara snabbåtkomstbrytare.

I baksätet kan två vuxna sitta utan större svårigheter. Tre på tvärs över skulle vara en klämma men genomförbart för en kort resa. Stöveln är också förvånansvärt djup. Mer om detta under fliken Interiör i denna recension.

### **HUR GÅR DEN?**

Det är ett nöje att komma överens med. Du kör den med tår och fingertoppar, eftersom pedalerna och styrningen är lätta och snabbverkande. Men när du väl har acklimatiserat dig känns det piggt.

Motorn har 150 hk, men den väger långt under 1 500 kg så den klarar sig tillräckligt bra: 0-62 mph (0-100 kph) är 8,5 sekunder. Fjädringen är ganska sofistikerad i designen, med multilänk bak, så den är exakt genom kurvor och tyst när den träffar gupp.

Den gamla R4 hade en kuddig körning och lutade sig ganska mycket mot sidospeglarna vid sniffningen av en snäv kurva. Den nya är ganska tätt fjädrad och mycket kontrollerad.

Det är också ganska effektivt. Båda versionerna i Storbritannien har ett batteri på 52 kWh, vilket ger en WLTP-räckvidd på 250 miles. Vi såg en riktig 215 miles, inklusive en del ganska kraftig bakvägskörning men utan autoroute. Att köra i 130 km/h (81mph) skulle ha sänkt den till 180 miles även i varmt väder.



### HUR ÄR DET MED RIVALERNA?

**Ford Puma Gen-E** är den mest uppenbara, tillsammans med ett gäng från Stellantis-imperiet – **Peugeot e-2008** och de elektriska versionerna av **Vauxhall Mokka** och **Jeep Avenger**. Du kan också sätta dig i en något större kinesisk elbil för liknande pengar, som **MG4**. En basmodell från **Volvo EX30** eller **Smart #1** eller **Mini Aceman** kostade alla mer än en R4 för kortare räckvidd. Den mäktiga VW-koncernens små elbilar har fortfarande fastnat i konceptbilsstadiet.

R4:s batteriräckvidd är i linje med dessa prisrivaler. Få har heller betydligt större batterialternativ, förutom MG4 för betydligt mer pengar.

### VAD ÄR DOMEN?

"Kom för utseendet; Stanna för värdet, det enkla ägandet, den smarta tekniken och den genuint glada körningen"

Svindlande åtta miljoner Renault 4 i original såldes, men ditt minne av det är förmodligen lika rostigt som de oftast är nu. Så oroa dig inte om allt detta prat om retro inte resonerar med dig.

Den nya Renault 4 är en smart liten modern bil i sig själv, som skiljer sig från de vågor av generiska saker som sköljs upp hos återförsäljare över hela landet. I elbilsåldern blir design allt viktigare. Renault har haft två raka träffar med R5 och nu R4.

Men det finns godhet i R4 utöver dess design. Kom för utseendet; Stanna för värdet, det enkla ägandet, den smarta tekniken och den genuint glada körningen.





## 2. Hyundai Inster imponerar mer än Volvo EX90

Posted by Kristofer Rask maj 4, 2025

### Tar en billig elbil på långresa



Hyundai Inster är en av Sveriges minst dyra elbilar. Det är en liten elbil på 3,8 meter i längd som i sitt Long Range-utförande har ett batteri på 49 kWh och en WLTP-räckvidd på 370 kilometer.

Den är kanske främst framtigen för att vara en kompakt liten stadsbil. Det var däremot inget som hindrade Christoffer Gullin från [Elbilsmagasinet](#) som utmanades av Hyundai att ta den på en långresa. Sagt och gjort, och Gullin gav sig ut på en 76 mils resa från Uppsala till Jönköping och tillbaka.

– Ett problem jag lyft med elektriska småbilar är att de är jobbiga att köra långt med. Sätt dig i en liten bensinbil, så kan du faktiskt köra ganska långt ändå. Det blir inte samma problem som i elektriska småbilar med ett litet batteri och dålig snabbladdning, inleder Gullin.

Han ger sig iväg – och imponerar flera gånger om under resan av den låga förbrukningen. Ner till Jönköping från Uppsala kommer det endast krävas ett laddstopp kommer han fram till.

– Alltså jag åkte Volvo EX90 i förra veckan. Säg att man kommer 40 mil där då men 30 mil med den här (Inster) med ett 49 kWh-batteri medan Volvon har ett batteri på 111 kWh. Jag tycker det är ett bra betyg för Inster, säger Christoffer i samband med det första laddstoppet i Mantorp.

Kolla in inslaget:

## 77 MIL I EN ELBIL MED 49 KWH



<https://youtu.be/XzcPW8p6xQ4>

Gång på gång imponeras Gullin av den lilla elbilen. Både när det kommer till räckvidden och den låga förbrukningen. På sista raden hade han önskat sig lite snabbare snabbladdning – annars är han mycket imponerad.

– Men jag tror inte så många som köper den här bilen kommer göra sådana här resor, men jag skulle absolut säga att detta är en sådan bil som man kan göra en längre resa om man måste det där och då. Behöver man köra 100 mil en gång om året så kommer det gå utmärkt, summerar Gullin.

### Teknikens Värld

#### 3. Uppdaterade Tesla Model Y



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/uppdaterade-tesla-model-y-bekvamare>

#### 4. Övontad återkallelse: ID. Buzz för rymlig

Publicerad 2025-05-02 14:00 Text Anders Nilsson

Volkswagen återkallar den sjusitsiga versionen av ID. Buzz i USA av en något ovanlig anledning.



**Biltillverkare genomför** då och då återkallelser när en funktion inte fungerar som den ska eller ett fel på bilen innebär en säkerhetsrisk. Men återkallelsen av Volkswagen ID. Buzz i USA är något annorlunda.

Enligt den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten **NHTSA**, som utfärdat återkallelsen, är den tredje sätesraden i den sjusitsiga versionen av ID. Buzz för bred.

Problemet uppstod enligt myndigheten genom en feltolkning av regelverket för hur många sittplatser som kräver viss sätesbredd. I det här fallet är sätena så breda att tre personer får plats, men det finns bara två säkerhetsbälten. Risken för personskador vid en krock ökar alltså om någon saknar säkerhetsbälte.

Totalt berörs närmare 6 000 bilar. Volkswagen USA ska montera fasta, ovadderade beklädnadsdelar i ändarna av sätena för att begränsa sittytan så att raden räknas som två platser.



Anders Nilsson

## 5. Revolutionen: Uppfann superlätt entaktsmotor

Av Maths Nilsson 2 maj 2025, 22:49

Den urgamla tekniken bakom förbränningsmotorn går att revolutionera. Här är ingenjörerna som har uppfunnit en entaktsmotor som ställer allt på ända. Motorn är 55% mindre och 70% lättare än dagens förbränningsmotorer. Bolaget bakom har skrivit på ett samarbetsavtal med Geely och Renaults motorbolag Horse.



Det forskas mycket om batterier och elmotorer, men det finns ingenjörer som fortfarande satsar på förbränningsmotorer. Den spanska ingenjörerna hos INNengine säger sig ha lyckats revolutionera den 150 år gamla uppfinningen från Nikolaus Otto och Eugen Langen. Det handlar varken om en fyrtakts- eller tvåtaktsmotor, utan något så spännande som en entaktsmotor.

På sätt och vis kan man säga att entaktsmotorer redan funnits genom Wankelmotorn, där varje cykel driver den roterande kolven framåt, men den nya motorn som uppfunnits i Spanien använder sig av en helt annan teknologi.

Motorn från INNengine sägs vara 70% lättare än dagens förbränningsmotorer, och en 120 hästkrafter stark motor utan turbo väger bara 35 kg. Motorn har faktiskt fyra cylindrar, men inga traditionella insugs- och avgasventiler. Cylindrarna är horisontella och varje cylinder har två motverkande kolvar, där förbränningen äger rum i mitten. Förbränningen sker alltså mitt i cylindern och trycker de två kolvarna utåt.

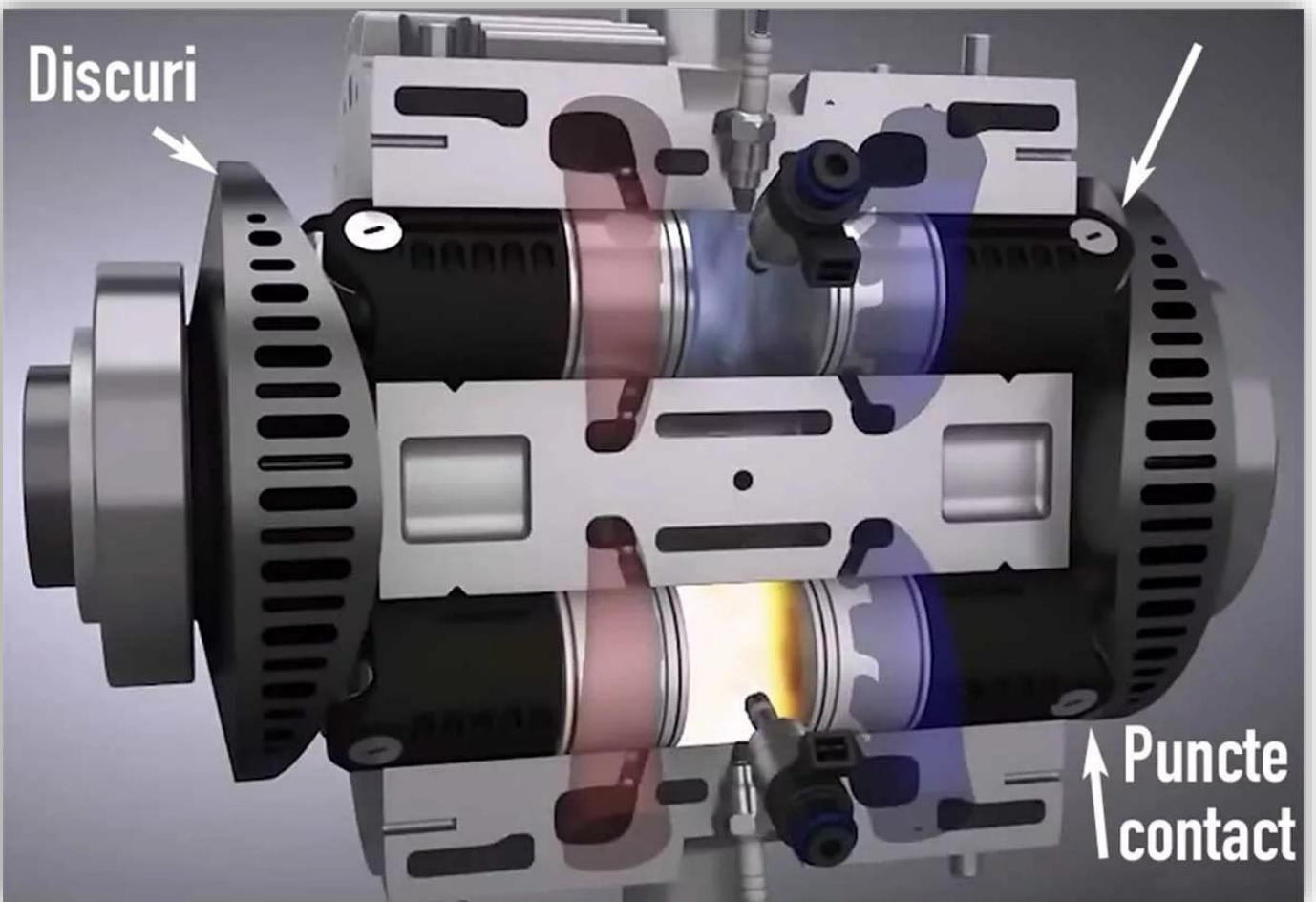
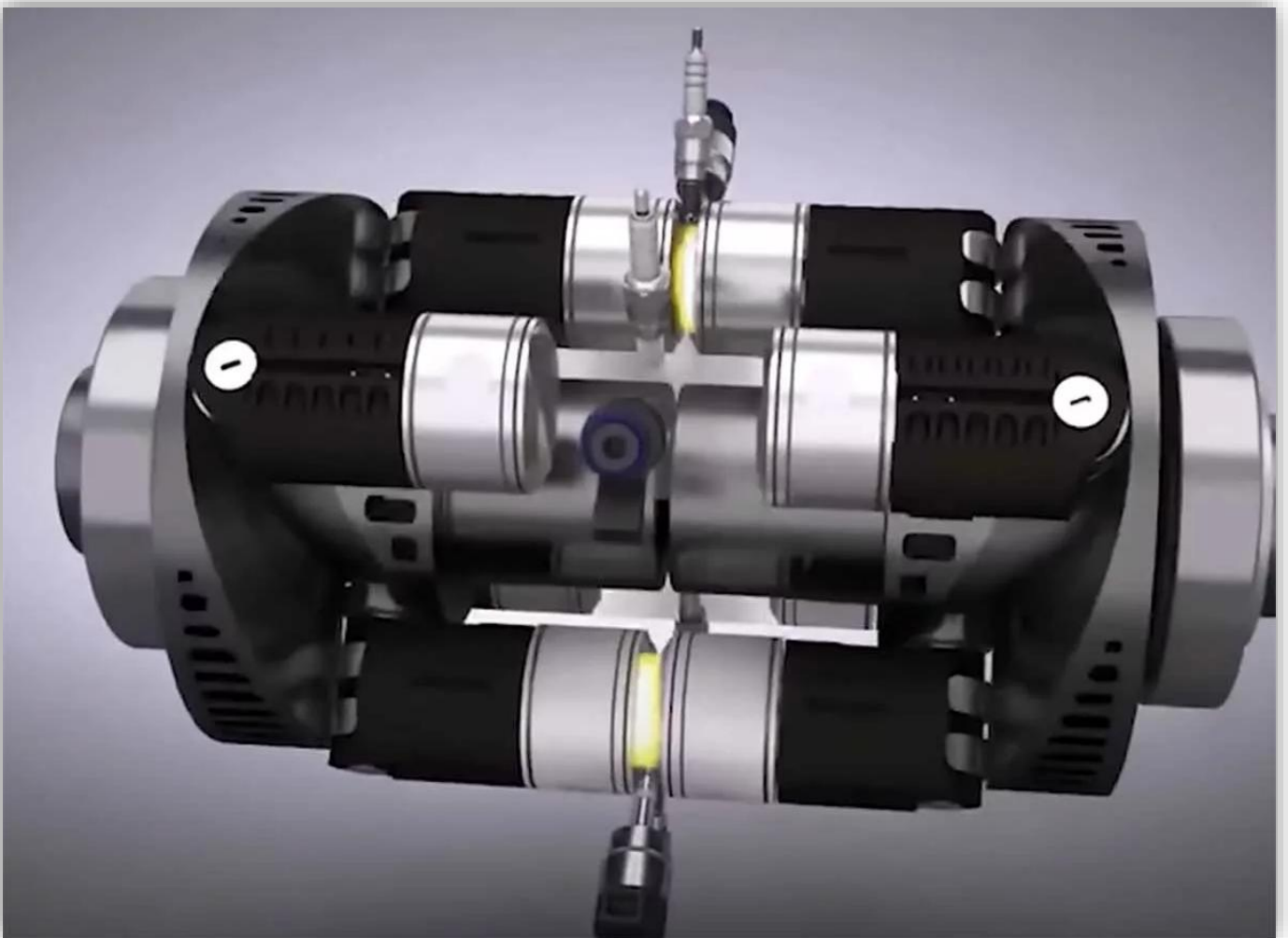
Kolvarna saknar dessutom vevstakar och vevaxel, istället överförs kraften till en skiva som sedan roterar en axel där kraften från alla cylindrar samlas. Det gör att motorn inte behöver ha några ventiler, kamaxlar eller kamremmar. Det går dock att diskutera om det verkligen är en entaktsmotor, eller en tvåtaktare. Men ingenjörerna ville undvika begreppet tvåtaktare, då det är förknippat med oljerök. Den spanska motorn behöver inte ha oljeblandat bränsle.

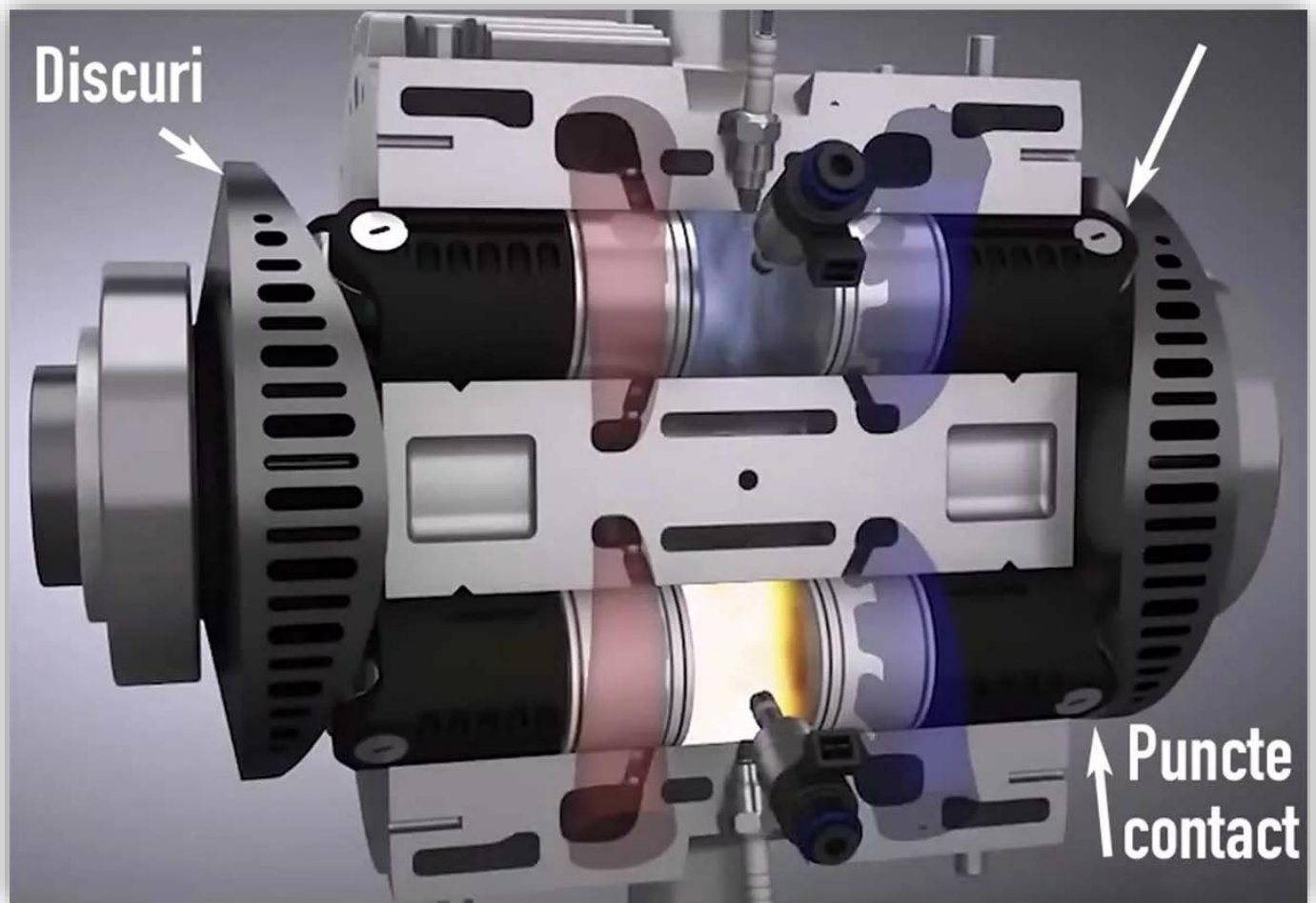


Motorn har testats i en Mazda MX-5, men än så länge har relativt lite information om resultatet släppts. Enligt ingenjörerna skulle motorn vara idealisk i laddhybrider, små sportbilar eller varför inte flygplan där den låga vikten passar perfekt. Bolaget INNengine som står bakom skapelsen har enligt spanska medier skrivit ett [samarbetsavtal med den stora motortillverkaren Horse](#) som ägs av Geely och Renault.



FILM: [https://youtu.be/910\\_3qFmPUM](https://youtu.be/910_3qFmPUM)





#### LÄS MER:

- **Volvos ägare i jättesatsning: 5 miljoner motorer / år**
- **Geelys nya superlåda: 15 växlar utan koppling**
- **Geely och Renault satsar 82 miljarder på förbränningsmotorer**
- **Nytt batteri med aluminium håller en evighet**
- **Milstolpe: Ny diesel slår rekord i verkningsgrad**
- **Nytt batteri laddar rekordsnabbt – delägs av Volvo**



Maths Nilsson

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



## 6. BYD öppnar snabbladdare som laddar elbilar på 5 minuter

Posted by Kristofer Rask

maj 2, 2025



I mars visade BYD upp ny teknik som skulle göra det möjligt att ladda en elbil med 400 kilometer räckvidd på bara fem minuter. Det genom en högpresterande snabbladdare som kunde leverera över 1 MW och en elbil med kapacitet nog att ta emot effekten.

Tekniken bygger på en 1000 volts-högspänningsarkitektur och ett batteri med 10C-laddkapacitet, vilket tillåter en laddningseffekt på hela 1 megawatt. Nu har den första laddningsstationen med den nya snabba tekniken tagits i drift berättar BYD.

Megawatt-laddning i sig är inget unikt och också något som finns i Europa. Men till skillnad från här i Europa ska tekniken inte bara användas för eldrivna tunga lastbilar. BYD avser nämligen att använda tekniken för att kunna erbjuda elbilar som laddar snabbare än det är möjligt att tanka en bensinbil.

BYD:s ordförande Wang Chuanfu har tidigare berättat att företaget planerar att bygga fler än 4 000 megawatt-snabladdningsstationer. Det för att möta efterfrågan på elbilar som laddar snabbare.



*Den nya stationen är belägen i staden Shenzhen.*

Den nya megawatt-snabladdningsstationen ligger i den kinesiska miljonstaden Shenzhen och har byggts i samarbete med oljejätten Sinopec.

BYD har beskrivit den nya snabladdande tekniken som epokavgörande. Med denna kommer man drastiskt sänka laddningstider för eldrivna transporter och därmed undanröja "ett av de sista argumenten emot elbilar".



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.](#)



**97% valde elbil i Norge i april – imponerande rekord**

## 7. Kinesiska elbilsjätten gör U-sväng – satsar på hybrider

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 02 maj 2025 Publicerad 02 maj 2025

Elbilsjätten tvingas till oväntat drag i Europa. Nya satsningen ska locka tveksamma köpare.



*BYD får helt enkelt producera en radda hybrider för att lyckas i Europa.*

Den kinesiska fordonstillverkaren BYD, känd för sina batteridrivna bilar, har tagit ett oväntat beslut. Trots att de är en av världens ledande tillverkare av just elbilar, inser de nu att den europeiska marknaden inte är helt redo för att ta steget fullt ut.

Därför planerar bolaget att bredda sitt erbjudande i Europa med inte mindre än två nya plug-in hybrider under 2025. Ett strategiskt drag för att vinna marknadsandelar och locka de kunder som ännu tvekar inför steget till en helt eldriven framtid.

### **Insikten: Europa inte redo för enbart el**

BYD har gjort en noggrann analys av den europeiska marknaden och dragit slutsatsen att det finns en betydande grupp av potentiella köpare som ännu inte är övertygade om att en ren elbil är det rätta valet.

**Maria Grazia Davino**, regionchef för BYD i flera centraleuropeiska länder, uttryckte det tydligt vid ett nyligen hållet evenemang i Stuttgart.

“Alla är inte redo för el. Vi behöver något annat för att övertyga kunden,” sade hon till [Reuters](#).

Denna insikt har lett till en strategisk omorientering där företaget nu kommer att satsa på två ben i sin europeiska expansion: fullt elektriska fordon och plug-in hybrider under varumärket DM-i.



### **Fler hybrider på väg**

I dagsläget är BYD:s utbud av plug-in hybrider i Europa begränsat till modellen Seal DM-i. Men detta kommer alltså att ändras inom kort. Planen är att lansera ytterligare två plug-in hybrider på den europeiska marknaden under nästa år, med Tyskland som en av de viktigaste målgrupperna. Detta bredare utbud ska göra det möjligt för BYD att attrahera en större kundkrets och bättre konkurrera med etablerade europeiska biltillverkare.

### **Trots tullar – framgång på marknaden**

BYD står för närvarande inför EU-tullar på importerade fordon från Kina. För att mildra effekterna av dessa kostnader bygger bolaget nu egna produktionsanläggningar i Ungern och Turkiet. Dessa fabriker kommer att hantera en stor del av produktionen för den europeiska marknaden, vilket hjälper BYD att undvika de extra kostnaderna som tullarna innebär.

Trots dessa utmaningar visar försäljningssiffrorna en positiv trend. Under det första kvartalet 2025 sålde BYD över 37 000 fordon i Europa, en ökning med cirka 8 500 enheter jämfört med samma period föregående år.

### **Lyxmärke ska utmana etablissemang**

Utöver satsningen på plug-in hybrider lanserar BYD även sitt nya premiummärke Denza i Europa. Detta märke positioneras som en direkt konkurrent till lyxbilstillverkare som Mercedes-Benz, BMW och Audi. Denza kommer initialt att introducera modellen Z9 GT, en utmanare till Porsche Taycan Sport Turismo. Senare är det även planerat att lansera modellen D9, en lyxig MPV, på den europeiska marknaden.

Med detta dubbla strategiska drag – en bredare hybridportfölj och ett nytt lyxmärke – signalerar BYD en stark ambition att etablera sig som en betydande aktör på den europeiska bilmärknaden.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

## 8. BYD har nu världens största fraktfartyg för bilar

Bobby Green 2025-05-02 kl 15:00

Sväljer 9200 fordon



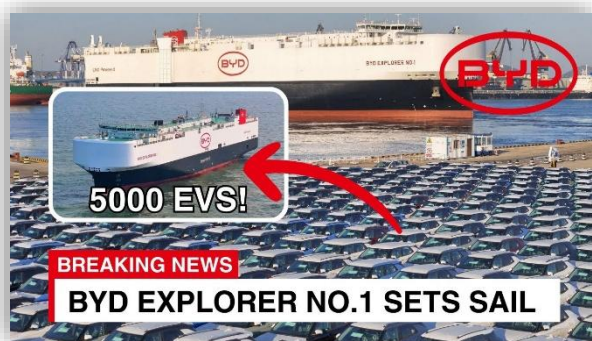
FILM: <https://youtu.be/zdQVwzRaLcY>

Förra året sjösatte BYD sitt första helt egna fraktfartyg för bilar. Det 200 meter långa fartyget som fått namnet Explorer No 1 kunde lasta upp till 7000 fordon men denna siffra bräcker nykomlingen lätt. Detta som heter Shenzhen och har istället plats för upp till 9200 fordon. För tillfället befinner det sig på sin jungfruresa och målet är Brasilien. Ombord finns 7000 helt eldrivna bilar och detta ska vara BYD:s största enskilda leverans av elbilar som exporterats samtidigt.

[alltomelbil.se](http://alltomelbil.se)



Bobby Green



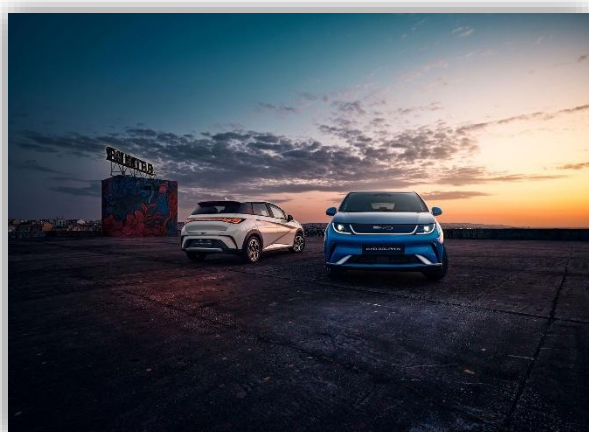
**BYD ska bygga sju fraktfartyg till**  
**Ska vara färdiga inom två år**



**BYD har nu ett eget fraktfartyg till sina elbilar**  
**Sväljer 7000 bilar**



**BYD vill vrida upp priskriget kring elbilar ytterligare**  
**Ber leverantörerna sänka sina priser tio procent**



**BYD nu sjätte största biltillverkaren i världen**  
**Sålde mer än Ford förra kvartalet**



## 9. Nyhetsvep

7 407 visningar 1 maj 2025

Svenska priser för CLA, Polestar 4 får ny ratt och europeiska elbilar | Elbilsmagasinet



FILM: <https://youtu.be/K4FpGwLxMIA>

Det har hänt mycket i elbilsvärlden den här veckan! Mercedes har släppt svenska priser för nya CLA med 800V-teknik, Toyota bZ4X får längre räckvidd och Polestar 3 och 4 får nya uppdateringar – bland annat ny ratt och 800V från 2026. Dessutom: EX30 börjar byggas i Europa, och Citroën visar eldrivna C5 Aircross.

Tidsstämplar:

[00:00](#) - Intro

[00:23](#) - Reklam

00: 43 - BMW i3 Touring bekräftad till 2026

[02:53](#) - Mercedes CLA får svenska priser och utrustning

[06:01](#) - Toyota BZ4x – nu med förbättrad räckvidd och pris i Sverige

[08:15](#) - Citroën visar upp eldrivna C5 Aircross

[10:18](#) - Volvo EX30 byggs nu även i Gent – med delar från Sverige

[12:15](#) - Polestar 4 får ny rattdesign

[13:51](#) - Polestar 3 och Volvo EX90 får 800V-system 2026

[16:06](#) - Kommentera vad du tycker!

## 10. Galna duellen: Koenigsegg mot Koenigsegg

Av Maths Nilsson 3 maj 2025, 14:42

Drömduellen som aldrig tidigare har körts. Världsrekordbilarna Koenigsegg Jesko Absolut och Koenigsegg Regera ställs mot varandra.– Jag kan inte fatta att vi faktiskt gör det här, säger Mat Watson.



FILM: <https://youtu.be/2WX3BhkgTo>

Både Koenigsegg Jesko och Agera har satt världsrekord på 0-400 km/h-0. Förra året [rade Jesko ut Ageras rekord på Örebro Flygplats](#). Men aldrig tidigare har bilarna ställts mot varandra i en duell, bil mot bil. Mat Watson på [Carwow](#) fick komma till Koenigsegg i Ängelholm för att köra drömduellen mot Koenigseggs testförare Markus Lundh.

Nya Koenigsegg Jesko Absolut har en V8-motor som ger 1600 hästkrafter när den körs på E85. Bilen väger 1390 kg och motorn är varvillig på ett helt unikt sätt då bilen inte har något svänghjul. Men föregångaren Koenigsegg Agera kommer inte långt efter. Den har 1500 hästkrafter från V8:an och tre elmotorer. Kraften skickas ner i backen via en enväxlad momentomvandlare. Bilen väger 1590 kg.

För första gången någonsin ställs Koenigsegg Jesko Absolut mot Koenigsegg Regera i ett dragrace. Se filmen för att de hur det slutade.

Mat Watson ser till att norpa förarsätet i den nyare Koenigsegg Jesko som på papperet borde vara snabbare.

– Du sitter i den äldre världsrekordbilen och, vilken överraskning, jag valde den nya världsrekordbilen, säger Mat Watson.

Koenigsegg har aldrig själva ställt bilarna mot varandra i ett dragrace, så det blir en unik mätare på vad bilarna går för mot varandra. Mat Watson kan uppenbarligen inte få nog och ger sig inte förrän duellen mellan de två hyperbilarna har körts fem gånger.

– Det här har varit helt fantastiskt. Otrolig bil. Jag älskade att köra den här. Vilken dröm som går i uppfyllelse. Om du har turen att ha råd med en av dessa saker. Wow! säger Mat Watson.

LÄS MER:



**Koenigsegg slår banrekord: "Bara kört i Playstation"**



**Otrolig röd Koenigsegg – blir din för Ferraripengar**



**Koenigsegg i superduell med Bugatti Chiron**



### Första förseriebilen av Koenigsegg Jesko Absolut är färdig



### Så klarar Koenigsegg drömduellen mot rekordbilen



### Rekordmånga Koenigsegg samlade: "Otroligt"



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

## 11. Ellastbilstillverkaren Volta i konkurs – igen

Johan Kristensson reporter Publicerad 2 maj 2025 kl 15.26

Förhoppningen var att en slimmad affärsplan skulle få ellastbilsuppstickaren på banan igen. Men nu har det återigen slutat med konkurs.



*Svenska Volta Trucks som arbetat med att ta fram en eldriven lastbil för stadstrafik begärs i konkurs.*

När den amerikanska batteritillverkaren Proterra försattes i Chapter 11-rekonstruktion hösten 2023 drogs kunden Volta Trucks med i fallet. Volta, som bara månader innan värderats till 6,6 miljarder kronor, försattes i konkurs i oktober samma år, just innan serieproduktionen hos den österrikiska legotillverkaren Steyr Automotive skulle dra i gång.

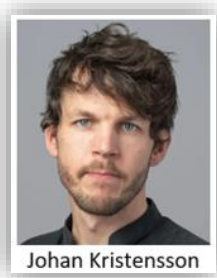
Verksamheten återuppstod kring årsskiftet 2023/2024 under namnet Volta Commercial Vehicles, sedan långgivaren Luxor Capital beslutat sig för att köpa upp den brittiska (och största) delen av Volta.

Men nu har även det nya försöket gått i stöpet, och ansökan om konkurs lämnats in. Det **rapporterar Impact Loop som har intervjuat medgrundaren Kjell Walöen.**

– Vi var mycket nära att få till stånd ett kontrakt med en ny finansiär, som såg mycket lovande ut, men det föll på målnöret, säger han till Impact Loop.

Volta grundades ursprungligen i Sverige 2019, men har efterhand förlagt allt mer av verksamheten till Storbritannien. Vid konkursen 2023 hade det svenska bolaget ett 20-tal anställda och det brittiska 800.

Efter återstarten, i april 2024, **angavs antalet anställda till omkring 150 personer.**



Johan Kristensson

## 12. Skyltbytet som rörde upp känslorna hos bilägarna

Publicerad 2025-05-04 6:30 Text Calle Carlquist

När länsbokstaven försvann gick det inte längre att se var bilarna hörde hemma – ett beskt piller för många.



**Helsidesannonsen dök upp** i några nummer av Vi Bilägare 1972. Det var dags för en reform som skulle förändra gatubilden radikalt.

Nya registreringsskyltar förestod och riktigt vad de innebar för Svensson krävde sin förklaring för "alla som har körkort eller äger fordon". Annonsens avsändare var "Bilregister-nämnden. Av Kungl. Maj:t förordnad myndighet för bil- och körkortsregistrering".

De nya skyltarna var av aluminium och "utförda i ljusreflekterande material". För att få korrekt skylt ålåg det bilägaren att fylla i ett svarskort. Bytena skedde sedan länsvis, exakt när detta skulle ske i ens eget län skulle meddelas "i er ortstidning".

Svarskortet skulle innehålla några enkla uppgifter om fordon och körkort. Det var nämligen inte bara nummerskyltarna som skulle bytas, även ett nytt körkort introducerades. "En månad efter det att ni skickat in svarskortet får ni ett registreringsbevis med ert fordons nya registreringsnummer."

**»Fartdårarna som körde om var förstås nästan alltid A som i stockholmare.«**

**Så långt allt väl** men snart grumsades det. Den nya skylten bestod av tre bokstäver och tre siffror. På den bakre skylten skulle ett kontrollmärke anbringas mitt i, ett märke som visade att bilen var skattad, försäkrad och besiktigad.

Det kunde man stå ut med men nyheten att skyltarna "har inget samband med länet" var ett beskt piller för många.

**I takt med efterkrigstidens** ökande bilism hade det blivit folksport att titta på länsbokstaven för bilar man såg i trafiken. Vissa kunde alla länsbokstäver som ett rinnande vatten och i baksätena kunde ungarna tävla om vem som såg flest C, P, R eller W för att få långresan att gå lättare. Ett anspråkslöst tidsfördriv långt före vår tids grasserande mobilkoma.

Fartdårarna som körde om var förstås nästan alltid A som i stockholmare och att sikta en gotlänning med I som första bokstav gav höga poäng.

Landets första skyltbyte skedde på en Saab V4 i Uppsala. Myndigheterna påpekade slumpmässigheten i vilka kombinationer som hamnade på vilka bilar. Det genomskådades snabbt, åtskilliga märken fick snarlika bokstavskombinationer och i takt med de nya årgångarna introducerades nya begynnelsebokstäver som rörde årsmodellen. H kom på 1975 års modell, J på 1976 års, K på 1978 års etcetera.

Sista frågan: du ser väl vilken bil som har den nya skylten i annonsen? Just det, Volvo PV!



**Mer från Vi Bilägare:**



**Kommer du ihåg länsbokstaven?**



**Säkerhetslucka avslöjad: Digital regskylt kan hackas**

### 13. Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde

Publicerad 28 juni 2020 (uppdaterad 2025-04-08 14:35)

Text Calle Carlquist

Saabs utskällda 9-2X kunde ha varit början på någonting mycket spännande



*Den här artikeln beskriver en framtida klassiker och publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2012.*

**Utan att nämna** något annat om Saab: Nog var 9-2X ett förlorat tillfälle? En av det senaste decenniets mest utskällda modeller fick alltför mycket och orättvis kritik.

För bara några år sedan ägde GM hela Saab och 20 procent av Subaru. GM:s varumärkes- och säljchef Bob Lutz, ja han, såg en möjlighet att öka märkeskännedomen på två perifera märken i USA och Kanada – med en enda bil.

**Fram alltså med en** Impreza Turbo, på med Saabgrill, en del modifierade karosspaneler, annan ratt, andra stolar, trimmade chassikomponenter och ett par andra Saabdesignade detaljer. Vips borde 8 000 köpare i USA och Kanada årligen komma springande till de två versioner som erbjöds.

Tack vare höga rabatter sprang de visserligen det första året, men sedan störtdök säljet till drygt 1 800 bilar och 2006 lades bilen ned. Sörjd och saknad av ingen tycks det, för så fort man nämner bilens namn rynkas näsorna.



**Men varför? Impreza**, som en gång tog världen med storm och totalt förändrade bilden av varumärket Subaru, hade då som nu fyrhjulsdraft och boxermotor. Det är teknik som borde ha tilltalat Saabköpare och -freaks. Impreza var då som nu snabb, sportig urkul att köra och egenartad i designen. Dessutom ganska praktisk. Allt som en Saab borde vara, inte sant? Och! Subaru är stryktålig som få. Det kanske också är Saab?

Några få har bemödat sig om att importera en 9-2X från USA. Jag är övertygad om att de gillar sina bilar. Tänk tanken att det funnits uthållighet i giftermålet, vad hade inte nya, superheta Subaru BRZ kunnat heta då?



### Saab 9-2X Aero

Såldes ej i Sverige. Ingen ute på Blocket, några få har privatimporterats. Kanske något för dig också?

**Produktion:** Byggdes som Linear, utan turbo, och Aero med turbo. Total produktion 10 346 exemplar 2004–2006.

**Snabbfakta:** Rak 4 med turbo, 4 ventiler/cylinder, 165 alt. 225 hk (Aero). 5-växlad manuell alt. 4-växlad automat. Toppfart 190/230 km/h, 0–100 km/h ca 10/6 s. Bränsleförbrukning Aero 9,2 l/100 km.



## 14. Renault Clio V6 24V: Mini-superbil med mittmotor

Julian Rabe

den 24. april 2025

Galenskapens lilla bil



**En av de mest legendariska moderna klassikerna par excellence: Renault Clio med treliters V6:an bakom sätena är en karusell för vuxna med starka nerver!**

Vad sportavdelningen för **Renault** i slutet av 90-talet var unik: en **Clio** V6. Det låter ganska ospektakulärt, men förkortningen i slutet står för den snabbaste och mest kraftfulla lilla produktionsbilen i världen vid den tiden.

Till och med prestandadata låter som ren irrationalitet på hjul: 3,84 meter kort, en vikt på knappt 1,5 ton, upp till 254 hk och en maxhastighet på 250 km/h. Rask sprint till 100 km/h på bara 5,8 sekunder.

På tvåans och treans växel görs omkörningar efter några sekunder. Till och med tresiffriga hastighetsskyltar får plötsligt en nästan irriterande innebörd. Med den här bilen är du helt enkelt alltid för snabb.

Men det är bara halva sanningen. Att köra i full fart är något som andra bilar också kan göra. Den avgörande faktorn är hur man går till gränsen. Clio V6 känner sig verkligen hemma på den slingrande landsvägen, där den rör sig skarpt genom kurvorna och svängarna som en ål i strömmen.



*Fokus för V6 Clio ligger på bakpartiet:  
motorn på insidan och två centrala avgasrör på utsidan.*

### **V6-musiken spelas i bakgrunden**

Under huven på Clio väntar en överraskning i form av en svart plastbalja. Eftersom körningen av Clio är bakom framsätena. Här är 3,0-litersmotorn med sexväxlad manuell växellåda, inkapslad under två tjocka lock.

Det blir genast tydligt: Det finns ingen bländare här. Basmotorn i Clio är treliters V6:an från **Laguna**. Med ett nytt cylinderhuvud, högre kompression och förbättrad ventilation i insugs- och avgaskanalerna uppnådde ingenjörerna en ökning av effekten till upp till 254 hk i toppmodellen. Det maximala vridmomentet är 300 Newtonmeter.

Super Clio är inte bara rolig under fötterna, utan också för öronen: dess V6 låter underbart klangfull. Motorn varvar gärna upp till 7000 rpm. En helvetisk liten bil för himmelsk körglädje.

### **Beary på utsidan, hemtrevligt på insidan**

Optiken är ärlig: så mycket kraft kräver Stor Luftintag, sportfjädringen behöver sina breda 18-tumshjul och fyra ventilerade skivbromsar. Och vissa racingapplikationer som det speciella tanklocket, bikakegrillen och de centralt placerade avgasrören passar också in i bilden.

Även om Clio V6 är racinglik på utsidan finns det inte mycket som påminner dig om den i interiören. Sätena är klädda i läder/Alcantara, allt ser hemtrevligt och varmt ut. I standardutrustningen ingår automatisk klimatkontroll (som också behövs akut på grund av motorn i kupén), ljus- och regnsensor, radio med CD-växlare, elektriska fönsterhissar och en färdator.

### **Sällsynt, eftertraktat och dyrt**

Mellan 2000 och 2005 rullade totalt 2935 exemplar av V6 Clio av produktionsbandet och 185 bilar såldes i Tyskland. Senast krävde Renault strax under 40 000 euro för den sällsynta kompakta runabouten.

Idag tas mycket mer betalt för välbevarade exemplar! På AUTO BILD-marknaden för begagnade bilar finns för närvarande (från och med den 23 april 2025) fem Clio V6:or till salu - till priser mellan 40 000 och 77 000 euro.

**15. TVR 2500M 1974**

TVR grundades i Blackpool, England av Trevor Wilkinson, och är ett av flera stora brittiska bilföretag som växte fram i slutet av 1940-talet. Precis som Cooper, Lotus, Marcos och andra började TVR modifiera personbilar till racing- och hillclimb-specialbilar. TVR byggde faktiskt sitt första originalchassi 1948, med individuell framhjulsupphängning, Morris Eight bakfjädring och en Ford Sidventilmotor. Bilen kraschades innan den ens var klar, men Wilkinson satte omedelbart igång med att förbättra designen för sin andra bil, och därifrån föddes biltillverkaren TVR.





TVR-bilar har nästan alltid varit kända för att vara snabba, stökiga, högljudda och något hastigt konstruerade. Utvecklingsinsatserna fokuserade vanligtvis på hantering och prestanda, medan mindre uppmärksamhet ägnades åt ergonomi och byggkvalitet. Men den råa, visceral karaktären hos TVR är det som har gjort dem omtyckta av så många fans. Stylingen har också följt efter med bilarnas hardcore-prestanda. Motorerna är placerade långt bak i chassit, vilket ger TVR:erna ett traditionellt, till och med överdrivet, långt huv/kort däcksutseende, vanligtvis med gott om skopor och ventiler för säkerhets skull.





Från 1972 till 1979 var M-serien TVR:s stötspelare. M-serien körde på ett nydesignat och anmärkningsvärt starkt ryggradschassi med individuell fjädring i alla fyra hörnen och med komponenter som bromsar och styrning lånade från British Leylands reservdelslager. En mängd olika motorer erbjöds, med val av effekt som sträckte sig från en relativt mild 1600cc Ford Kent-motor till 3,0 liters Ford "Essex" V6. En handfull bilar erbjöds med Fords 5,0-literseffekt, en bil som sannolikt var reserverad för de riktigt galna. I mitten av sortimentet låg 2500M som använde den söta 2,5 liters Triumph inline-six som delades med TR6. Triumph-kvarnen är en av de bästa från perioden, med mjuk kraft från tickover upp genom rödlinjen, en härlig strupig avgaston och massor av grunt för att ge den lätta TVR en överraskande fartvändning.





Vår utvalda TVR 2500M från 1974 är ett verkligt fantastiskt exempel och är utan tvekan en av de bästa TVR:erna i sitt slag som erbjuds idag. Denna Triumph-drivna 2500M har restaurerats av en passionerad och noggrann entusiast som vi känner mycket väl som en tillverkare av några av de finaste restaurerade bilarna i hobbyen. Den fantastiska metalliska silvergrå lacken har utförts vackert med underbara, djupa reflektioner. Panelmonteringen är exceptionellt exakt, särskilt med tanke på att det här är en bil med glasfiberkaross. Lampor, linser och huspackningar har alla bytts ut mot nya delar, och monteringen är enastående. Stötfångare och trim har restaurerats och ljusarbetet är praktiskt taget felfritt. Den körs på en uppsättning fantastiska Minilite-inspirerade König-hjul med polerade fälgar och kolsvart lackerade centrum, insvepta i köttiga 215/50-16 radialer. Utöver hjulen är det enda andra icke-standardiserade föremålet på karossen tillägget av en anpassad grill som ser ganska skarp ut.

Samma nivå av precision och minutiösa detaljer överförs till kabinen där svart läder, mattor och inredning har restaurerats på ett vackert sätt. En tidsenlig Mountney-ratt hälsar föraren välkommen tillsammans med en uppsättning korrekta, restaurerade Smiths-instrument, och ljudsystemet har uppdaterats med AM/FM stereo-CD-spelare och moderna högtalare.

Under den musselformade motorhuven ligger den 2,5 liter stora Triumph-motorn, som återigen har utrustats till en otroligt hög standard. Den är korrekt utrustad med dubbla Stromberg-förgasare och toppad med ett polerat legeringsvipplöck. Några mindre förbättringar har gjorts, till exempel flätade oljelinjer, men det finns fortfarande till stor del i lager. Motorn andas genom ett anpassat avgassystem som utan tvekan hjälper denna 2500M att leva upp till den häftiga bilden av en riktig TVR.

Det finns bara så många superlativ vi kan komma på för att beskriva denna fantastiska bil. Även om TVR:s grova karaktär är det som har älskat så många fans under årtiondena, går det inte att förneka den utsökta kvaliteten på denna otroliga 2500M.





## 16. Lamborghini Miura SV – världens vackraste bil i unikt nyskick

Pär Brandt 2016-03-15

Lamborghini hade en lite trög start men 1966 kom Miura. Världen skulle aldrig mer vara sig lik, åtminstone inte så länge man pratar sportbilar.



*Inom bilindustrin använder man ofta ordet "ikon". Miura är en designikon, på riktigt.*

**Ni känner igen uttrycket "slog ner som en bomb"?** Det var precis så det var, på Genève-salongen 1966. Där presenterades Lamborghini Miura och världen skulle aldrig bli densamma igen, supersportbilen var född.

Den lilla sportbilstillverkaren hade grundats av **traktorfabrikören Ferruccio Lamborghini i oktober 1963** och han lyckades snabbt **samla en grupp unga och mycket talangfulla snillen**. Tillsammans satte de Lamborghini på kartan med en serie spännande modeller och koncept. Fabriken började byggas redan i maj 1963 och man kom snabbt igång med produktionen.

**Under företagets första tio år** var utvecklingsteamet i det närmaste osannolikt kreativa och dessutom väldigt produktiva. **Ingenjörerna Gian Paolo Dallara och Paolo Stanzani** satte inga gränser men när de visade ritningarna på en mittmotorbilen P400 med tvärställd V12-motor hade de få förhoppningar. Ferruccio Lamborghini gillade dock vad han såg och beställde ett rullande chassi.

Någon kaross hade man inte men chassit visades på Turin Auto Show i oktober 1965. Bil-designern Nuccio Bertone såg möjligheterna och stegade fram till Ferruccio Lamborghini på mässgolvet med orden: "Jag kan bygga skon som passar på din fot". De två herrarna skakade hand och saken var avgjord – designhuset Bertone fick uppdraget att rita Miura.

**Målet var att bli klar** med Miura till Genève-salongen nästa vår och från oktober till februari jobbade designteamet dygnet runt, sju dagar i veckan.

**Vem som ska ha äran** för att ha ritat Lamborghini Miura har varit en infekterad fråga i decennier. En del har ifrågasatt om den unge Marcello Gandini verkligen ritade Miura på egen hand och det blev i praktiken hans första bil.



*Lamborghini Miura kostade 20.000 dollar i USA, vilket med dagens penningvärde motsvarar ungefär 150.000 dollar. Som en ny Porsche 911 Turbo.*

Några har visat på likheter med företrädaren Giorgetto Giugiaros modeller och hävdade att Miura var "klar" redan innan Gandini började jobba hos Carrozzeria Bertone. Även Nuccio Bertone har tonat ned Gandinis betydelse och hävdade att han själv hade en avgörande inverkan på designen.

**I februari 2009 intervjuades** Marcello Gandini av [branschtidningen Automotive News](#) och han var då mycket rak i sin kommunikation: Miura var hans verk och ingen annans. Bilen ritades på tre månader. Att Nuccio Bertone var chef och levererade sina egna "sanningar" var inget konstigt, enligt Gandini, men att Giugiaro eller Bertone skulle ha varit delaktiga i Miuran är helt fel.

Dåtidens sportbilar byggde ofta på en stålörnsram som kläddes med kaross i aluminiumplåt. Men Miuran hade ett chassi av svetsade stålplåtprofiler och var därmed mera modern. Helt unikt var den tvärställda V12-motorn på 4,0 liter och 350 hk.

**Det femväxlade transmissionshuset** var integrerat med motorblocket och gjutningen ansågs på sin tid vara den mest komplicerade aluminiumkomponent som någonsin tillverkats. Växellådan och motorn delade på samma smörjsystem och det var inte helt lyckat då metallfragment från kugghjulen följde med in i motorn.

Det tvärställda motorpaketet gav möjlighet till en relativt kort bil (436 cm) med förvånansvärt liten hjulbas (250 cm) och en gynnsam viktfordelning med alla tunga komponenter innanför hjulaxlarna. Ett idealförhållande som lever kvar än idag bland supersportbilarna. Miuran är också extremt låg, endast 105 centimeter hög.

**Ferruccio Lamborghini såg** mest Miura som ett verktyg för marknadsföring som skulle geskjuts åt övriga modeller. Prognosen var att i bästa fall sälja 50 bilar om året. Någon storsäljare blev Lamborghini Miura aldrig men den byggdes mellan 1966–1973 och totalt blev det 764 exemplar.

Lamborghini Miura utvecklades genom åren. 1968 kom Miura S med 20 hk extra och komfortdetaljer som elhissar. Miura Super Veloce, SV, lanserades 1971 och fick ytterligare effekt och nu gav V12:an 385 hk men viktigast var att transmissionen fått sitt eget smörjsystem och motorn hade begåvats med en torrsump. SV-modellen känner man igen på att den har bredare bakdäck och saknar "ögonfransarna" runt huvudstrålkastarna.



**Den bil vi ser på bilderna här** tillhör en privat bilsamlare och har chassinummer 4846, den absolut första Miura SV som byggdes och just det här exemplaret ställdes ut på Genève-salongen 1971.

Bilen har totalrenoverats av Lamborghini själva i deras specialavdelning PoloStorico, som öppnade våren 2015. Arbetet tog ett år och allt är återställt i exakt originalskick. Kulören är densamma som när bilen byggdes, "Verde Metallizata", och interiören är ljus, senapsgul (Senape) som Lamborghini namngav inredningen.

**Lamborghini Miura hade** förmodligen kunnat vidareutvecklats och säljas i rätt många år till men det var något annat som hände på Genève-salongen 1971. Just det, prototypen till Countach visades upp för första gången och efter det självdog försäljningen av Miura eftersom "alla" väntade på den nya supersportbilen.

Med relativt få tillverkade exemplar är Lamborghini Miura en eftertraktad samlarbil. I december 2015 sålde auktionsföretaget RM Sotheby's en Miura SV 1972 för 2.420.000 dollar, cirka 20 miljoner kronor.



Pär Brandt

auto motor & sport och Recharges tidigare digitala redaktör skrev nyheter om bilar, bransch och bilindustri.



## 17. Fredagsfilmen: Episk liten vs stor kamp

1 310 021 visningar 7 sep. 2024

2024 St Mary's Trophy del 1 hela tävlingen | Goodwood Revival



FILM: <https://youtu.be/bVn8qGFricU>

St Mary's Trophy som presenteras av #Motul är alltid en av de mest spännande tävlingarna som finns och är en fantastisk kamp om några av de största standardvagnarna i historien. I år gick vi tillbaka till 1960-talets bilar, så Minis, Alfa Romeo Giulia GTAs, Ford Galaxies och Plymouth Barracudas gjorde upp om äran.

