



Kimera Evo38

- 1. Dubbeltest av Kia EV2 och Renault 4 elbilar**
- 2. Bilen som går på ammoniak**
- 3. Det vanligaste felet med batterier**
- 4. Märkliga spanska svängen**
- 5. Volvo C30**
- 6. Kimera bygger**
- 7. Triumph 2000 Roadster**
- 8. Grattis Chevrolet Caprice**
- 9. De viktigaste bilarna**

1. Dubbeltest av Kia EV2 och Renault 4 elbilar

Av Roy Kleijwegt

30 maj 2026 • 16:00

Kompakt elektrisk Kia kan inte konkurrera med retro Renault



Kia har stora framgångar med EV6 och EV3. Nu går koreanerna ett steg mindre med den till synes jämförbara EV2. Mot en retro Renault 4 kan den futuristiska Kia visa vad den är värd.

Kia har varit mycket framgångsrikt med sina elbilar under ganska lång tid. När den kom 2018 överträffade Kia e-Niro den då mycket begränsade konkurrensen med lekfull lätthet. Med EV6 höjde koreanerna ribban ännu högre med teknik som ännu inte var standard i det högre marknadssegmentet. EV3 tog det ett steg längre. Kia tog andraplatsen i försäljningsstatistiken i vårt land förra året med modellen och till och med förstaplatsen bland märkena.

EV2 är nästa steg. Den opererar i ett segment lägre än EV3, i den klass där Volkswagen-koncernen vill återta marknadsandelar i år med Volkswagen ID Cross och Skoda Epiq. Kia ligger återigen före trupperna. I Wolfsburg finns det nu vissa farhågor kring EV2 med tanke på Kias framgång med sina andra elbilar. Dessutom är konkurrensen hård. Stellantis-koncernen har ett helt sortiment av modeller i denna klass, såsom Peugeot e-2008, Opel Mokka och Jeep Avenger. Volvo har sin snabba EX30 och Ford den välkända Puma Gen-E. Sedan finns Renault, som spelar retrokortet för sina kompakta elbilar. Med den extremt framgångsrika Renault 5 ledde detta till stor framgång, medan den något större 4:an ännu inte riktigt har slagit igenom hos allmänheten. Idag ska vi titta på varför det är så. Vi jämför den med den yngsta Kia Sprout.



*Renault är finare bak och lite rymligare,
men dina fötter kan inte gå ordentligt in under sätet.*

Kan Kia EV2 och Renault 4 jämföras väl?

Kia EV2 finns med två batterier: 42 kWh och 61 kWh. Den senare kommer bara att finnas tillgänglig i Nederländerna lite senare, så vår testbil har det mindre batteriet av de två. Det innebär att den har lite mindre att erbjuda än Renault, som alltid har ett batteri på 52 kWh förutom instegsmodellen. Köpepriset för Kia är därför något lägre, men utseendet kan vara bedrägligt eftersom den koreanska saknar en värmepump som du kan köpa mot en extra avgift som en del av ett EV Tech Pack, oavsett version. Det kostar dig två tusen extra.

Renault 4 har värmepump som standard, oavsett version. När det gäller effekt är våra testbilar med 147 och 150 hk nästan på samma nivå, vilket återspeglas i en nästan identisk sprinttid. Formatet är också mindre annorlunda än det verkar på bilderna. Åtminstone om man tittar på bilarna separat från varandra. Eftersom Kia utvidgar sin ganska igenkännbara, slanka designlinje från EV5 och EV3 till denna EV2, är det först i verkligheten som det slår hur kompakt den faktiskt är. Som om du tvättat EV3:an lite för varm. EV2 är därför 25 centimeter kortare än EV3, vilket gör den till en kompakt fyrkantig bil.

Proportionerna stämmer. Just för att Kia EV2 är något lådformad ser den mindre konstgjord ut än vissa konkurrenter som står onaturligt högt på benen på grund av batteripaketet. Det som återstår är Kias futuristiska design, som riskerar att gå ur modet mycket mer än med bensinmodellerna. Vi hör mer än en gång från förare av en Kia Ceed eller Sportage att den distinkta designen på de elektriska Kiorna är en anledning att inte köpa. Vi själva tycker att EV2:s framträdande är ganska framgångsrikt, men vi förstår att det inte är allas kopp te.



Mindre takhöjd i Kia och allt ser väldigt enkelt ut

Hur mycket utrymme har Kia EV2 och Renault 4?

Med storleken på Renault fungerar det precis tvärtom. Delvis på grund av dess retro-design och tekniska motsvarighet till Renault 5 förväntar man sig en relativt kompakt bil, men i praktiken är det en ganska tung sak. Den är till och med mycket längre än Kia. Skillnaden med den ursprungliga 4:an i French är därför enorm, vilket även gäller för nya 5:an och Twingo. Det extra utrymmet jämfört med Kia gynnar främst bagageutrymmet.

Bak är båda testbilarna inte särskilt rymliga, vilket försämrar deras praktiska användning som familjebil. Utrymmet i baksätet är också inte mer än tillräckligt för barn, och tonåringar kommer snart att få slut på plats om de som sitter fram inte är villiga att kompromissa lite. Men kvaliteten på Renaults baksäte är mycket bättre när vi tittar på sittkomfort och finish.

Koffertarna är ganska annorlunda. Till exempel har Kia en låg lyfttröskel, men lastutrymmet ser mer ut som ett paketskåp än ett bra bagageutrymme. Den dubbla botten minskar inte det. Fyran har i sin tur bara bra bagageutrymme. Tyvärr saknar Renault en frunk fram, vilket vi finner saknas i detta segment. Kia presterar knappast bättre på det området. Visst, den har ett fack för din 15-liters laddkabel, men du måste verkligen anstränga dig för att stoppa in kabeln där. I båda bilarna kan framsätet fällas platt framåt, vilket gör det ganska enkelt att ta med längre föremål.

Cockpiten på båda modellerna skiljer sig avsevärt. Kia fortsätter sin futuristiska design med de välkända dubbla skärmarna, men med en något enklare lösning än i EV3. Korean har en snabbverkande pekskärm med tillräckligt många fysiska knappar för att göra ergonomin särskilt behaglig och tydlig. Informationen på skärmen framför dig är också tydlig och tillräckligt omfattande. Materialkvaliteten är dock sämre än i EV3 och hela cockpituppsättningen är lite enklare. Sittställningen är bra, delvis för att du kan justera styret ordentligt mot dig.



*Båda bilarna har en modern cockpit och god ergonomi.
Renault är mysigare och dessutom mycket högre kvalitet än Kia.*



Och kör bilarna lite bra?

Cockpiten på Renault är ganska lik på pappret med två skärmar, men hela uppsättningen är mycket livligare och mysigare än i Kia. Likhetererna med Renault 5 är slående och det är definitivt en komplimang. Den konstigt tunna automatväxelspaken på rattstången vinner fortfarande inget ergonomipris, men det är vårt enda klagomål. Skärmarna ser högkvalitativa ut och Google-programvaran är trevlig att använda. Sätena är mycket bättre än de fina sätena i Kia och materialanvändningen är klart över genomsnittet för detta segment. Med tanke på bristen på premiumkonkurrenter (kanske Mini Aceman?), dyker Renault fint in i det gapet. Vi är nyfikna på att se vad Cupra kan göra i gengäld. Tack vare tillräckligt många fysiska knappar är ergonomin inte sämre än Kia, medan det övergripande utseendet och komforten är på en högre nivå.

Detta återspeglas i körbeteendet. Fyran drar också nytta av tekniken från 5:an på detta område, till exempel med en avancerad flerlänksfjädring på bakaxeln. Det är ovanligt (eftersom det är dyrt) i detta segment, men det lönar sig tydligt. Fransmannen kör tajt och mycket stabilt, med behaglig styrning. Renault har medvetet marknadsfört fyran något mer bekvämt än femman, även om Fiver erbjuder utmärkt komfort trots dess dynamik. Fyran gör det till en ännu bättre allround-blandning.

Kia är extremt bekväm, kombinerat med mycket lätt styrning. Detta är idealiskt för manövrar genom smala gator, hjälpt av sitt nuvarande vridmoment. Men EV2 är också väldigt mjuk och känns inte särskilt mogen överlag. Ibland gynnas bilar märkbart av teknologin i en modell från ett högre segment, men EV2 är definitivt inte som EV3 på detta område. Allt är lite mjukare och mjukare. Den är inte nödvändigtvis dålig, men den imponerar mindre på oss än EV3. Särskilt jämfört med R4, vars utmärkta köregenskaper sticker ut ännu mer jämfört med den något bleka Kia. Den tråkighet som präglade koreanska bilar länge är kanske lite för framträdande i EV2.



Bagageutrymmet på Kia EV2 är verkligen chockerande litet jämfört med Renault

Båda testbilarna har paddlar bakom ratten som låter dig ställa in graden av regenerering, upp till enpedalsdrift. Idealiskt, eftersom det är skönt att segla smidigt med passagerare ombord, medan du på egen hand kanske vill ha lite mer kontroll med höger fot. Och sedan är det alltid irriterande när man måste gå djupt in i menyn för att justera inställningarna. Effekten är mer än tillräcklig i båda modellerna; De är fina och mjuka.

Hur presterar Kia EV2 när det gäller konsumtion?

Elbilen i EV2 fungerar utmärkt med andra Kior, med hyfsad förbrukning och bra laddningspoäng. Detta gör dock varumärket mindre distinkt än för fem år sedan. Renault är ännu mer ekonomisk. Självklart har den längre räckvidd tack vare det större batteriet, men den extra kostnaden är hanterbar. För demon på dessa sidor kan kosta 2 500 € mer, men den ser också mycket finare ut på insidan. Utelämnar man några av de där glimten och plötsligt kostar våra testbilar nästan lika mycket.

Den ikoniska versionen av Renault 4 som vi har till vårt förfogande idag har per definition en värmepump, V2L, en mängd ADAS, autopilot, klimatanläggning, uppvärmda säten och 18-tums hjul som standard, samt det otroligt vackra interiören. H&K-ljud och tvåfärgad färg är extra och höjer priset till över 39 000 euro.

EV2 är en Plus Advanced, med klimatanläggning, uppvärmda säten, glastak, motorvägsassistans, samt 18-tums hjul och fler tekniska prylar som standard. Du får värmepumpen med ett extra EV Tech Pack på €2 000, som även inkluderar V2L och en 22 kW laddare. Renault är rymligare, kör bättre, är mer ekonomisk och har ett större batteri. Kia gör få verkliga misstag, men vågar inte heller ta någon position någonstans. Tiden då detta tillvägagångssätt var tillräckligt för att sticka ut från resten inom elbilsvärlden är bakom oss, vilket Renault bevisar med sin framgångsrika retroversion av fyran. Med tanke på detta dubbla test är vi något förvånade över att modellen säljer så mycket sämre än Renault 5, eftersom den är mer användbar än sin berömda bror och helt enkelt mycket framgångsrik som elbil.

Konsumtionsbedömning

Vårens temperaturer är märkbart idealiska för elbilar, eftersom båda modellerna är fabrikspecificerade. Medan vi vet från Renault att det är en helt annan historia i kylan. Men idag var det fantastiskt! 4:an är också lite mer ekonomisk än Kia.

Konkurrenter



Jeep Avenger elektrisk

En lite tuffare modell som också erbjuder lite mer utrymme. Men konsumtion och därmed räckvidd är en grej med denna Jeep och dess gruppmedlemmar.



BYD Atto 2

Rymlig och ganska mogen bil med bra räckvidd till ett bra pris. Men med en typisk kinesisk vecka-fjädring och ingen styrningskänsla. ADAS är ovanligt irriterande.

Dom

AutoWeek-domen Renault 4 (34,5 stjärnor) Kia EV2 (31,5 stjärnor) Skillnaderna är små per enhet, men Renault tar en halv poäng här och där och sedan ökar poängen i hemlighet. Kia EV2 gör inte mycket fel vid första anblicken. Den är mjuk och mycket bekväm, men den förlorar mot Renault när det gäller mätbara saker som bagageutrymme och räckvidd, var efter det mer subjektiva arbetet som körglädje, interiörkvalitet och utseende också visar sig gynna Renault 4. EV2 känns också något billigare inom sitt segment än den framgångsrika EV3, medan 4:an märkbart gynnas av tekniken i dyrare modeller och är nära 'premium'. Båda modellerna höjer ribban i detta segment, men Renault känns helt enkelt mer premium än den nya koreanska.

2. Första fungerande bilen som går på ammoniak

Av Maths Nilsson 31 maj 2026, 09:10

Är ammoniak räddningen för förbränningsmotorer? Tyska forskningsinstitutet Fraunhofer har tillsammans med företaget First Ammonia Motors (FAM) lyckats ta fram den första fungerande ammoniakbilen. V8-motor som drivs helt på rent ammoniak – utan en enda droppe fossilt bränsle.



Under teknikmässan Hannover Messe 2026 väckte den första ammoniakbilen uppmärksamhet. De första lyckade testkörningarna med en helt ny typ av fossilfri förbränningsmotor har hittills fått liten uppmärksamhet. De visar en fungerande bil som drivs helt på ammoniak. Bränslet har hittills haft stora nackdelar på grund av svåra antändningsegenskaper.

Projektet har utvecklats av [amerikanska First Ammonia Motors \(FAM\)](#). Mannen bakom motorkonstruktionen är Nascar-legendaren James "Jim" Wall. Han var tidigare utvecklingschef för motorer hos Hendrick Motorsports. Under hans 33 år där vann hans motorprogram otroliga 16 mästartitlar i Nascar.

Det första prototypen ser inte särskilt futuristisk ut. Men visar att beprövad teknik kan konverteras till ammoniak. För att bevisa att tekniken fungerar i verkligheten modifierade teamet en 1993 års Chevrolet Silverado 1500. Under huven monterades en modern 6,6-liters Chevrolet L8T V8-motor som konverterats helt till den nya ammoniakdriften.

Testkörningarna, som genomförts i utkanten av Charlotte i North Carolina, gick över förväntan. Enligt First Ammonia Motors är körupplevelsen i den gigantiska pick-upen helt identisk med en vanlig bensindriven lastbil – föraren märker ingen som helst skillnad i vare sig kraft eller respons.

Tidigare försök med ammoniakmotorer har alltid krävt att man blandar i andra bränslen som bensin, metanol eller kolgas för att överhuvudtaget få bränslet att brinna tillräckligt snabbt. Nya katalysatortekniken från **Fraunhofer IMM** där motorns spillvärme värmer upp bränslesystemet påstås lösa problemet direkt i bilen.

Bilen tillverkar sin egen vätgas ombord under körningen, som sedan används som en tändningsaccelerator. Det enda som behövs utifrån är en liten elektrisk uppvärmning precis vid kallstart. Resultatet är en motor med hög verkningsgrad, vars enda restprodukter i avgasröret är rent kväve och vattenånga.

First Ammonia Motors slår hål på de vanligaste säkerhetsmyterna. Det finns en utbredd missuppfattning om att ammoniak är explosivt, men det beror på att man blandar ihop det med konstgödsel (ammoniumnitrat). I själva verket är ren ammoniak inte ens brandfarligt på egen hand. Till skillnad från en bensintank eller en vätgastank kan en ammoniaktank i princip inte explodera.

Att tanka ammoniakbilen tar i stort sett lika kort tid som att tanka en vanlig bensin- eller dieselbil. Eftersom ammoniak har ungefär hälften så hög energidensitet som bensin, krävs det dock en tank som är ungefär dubbelt så stor för att nå samma räckvidd. Ekonomiskt sett tror FAM att bilar som körs på så kallad "blå ammoniak" (framställd av naturgas där koldioxiden fångas in och lagras) är helt konkurrenskraftiga mot vanlig bensin redan i dag.

På sikt kan bränslet enkelt bytas ut mot "grön ammoniak" tillverkad av enbart förnybar el, vatten och vanlig luft. Tekniken kan kanske bli en räddning för de tunga transportsektorer som i dag är extremt svåra att elektrifiera med batterier, såsom tunga långdistanslastbilar, entreprenadmaskiner och den globala sjöfarten.

Fakta: Så fungerar ammoniakmotorn

- Bränsle: Drivs på ren flytande ammoniak utan fossila tillsatser. Blir flytande vid rumstemperatur vid 10 bar (samma som gasol/LPG).
- Tekniken: Ombord på bilen används motorns spillvärme via en katalysator från Fraunhofer IMM för att dela upp en del av ammoniaken till vätgas. Vätgasen används sedan för att få till en effektiv och snabb förbränning i cylindrarna.
- Avgaser: Inga partiklar, ingen koldioxid och inga växthusgaser. Ut ur avgasröret kommer endast rent kväve och vattenånga.

LÄS MER:

- [Stora problemet löst med Toyotas ammoniakmotor](#)
- [Första fartyget med ammoniak-motor invigt](#)
- [Så hyllas Volvos nya elbil EX60 i världspresens tester](#)
- [Första fartyget med tvåtakts ammoniakmotor](#)
- [Mysteriet med James Deans bil kan delvis vara löst:...](#)
- [James May: Vår tid tillsammans är över](#)
- [Top Gear-stjärnan sågar sin Tesla: 12 dåliga saker](#)





3. Det vanligaste felet med batterier

31 maj 2026

Ett studiebesök



FILM: <https://youtu.be/ehZXXYKOyio?t=1>

Jag har besökt Renaults batteriverkstad i Arlandastad utanför Stockholm. Hit skickas defekta batterier för att repareras från hela Norden. I videon så berättar jag mer om:

- Hur processen går till
- Det vanligaste felet på batterier
- Kostnaden för en reparation



Christoffer Gullin

4. Märkliga spanska svängen i Sverige förbryllar bilister

Av Andreas Jemn 30 maj 2026, 21:51

Miss den spanska svängen så får du böter. Därför uppfanns Europas märkligaste väglösning. – De finns där av en anledning, säger trafikpolisen Petter Magnusson.



Endast Sverige äkta spanska svängar har. Ni vet det här märkliga arrangemanget på 2+1-vägar som gör att man måste svänga höger för att komma till vänster.

– Ofta bygger vi dem på 2+1 vägar med en högsta tillåten hastighet av 100 km/tim och på vägar där det inte finns utrymme eller av skäl som begränsar våra möjligheter att anordna ett separat vänstersvängfält för vänstersvängande trafik, säger Felicia Danielsson på Trafikverket.

De kallas för spanska svängar i folkmun. Myndigheterna kallar dem för öglor eller ibland ibland bandyklubb. Ett uttryck som kanske förargar den inbitna bandyfantasten, eftersom det inte alls liknar de moderna kolfiberklubb som dagens bandyspelare använder.

Slog igenom med 2+1-vägarna

Spanska kurvor fick sitt genombrott med 2+1-vägarna. Den första invigdes norr om Gävle 1998. Sedan dess har de blivit väldigt vanliga i Sverige.

– Då fanns det bara motorvägar. Det kostar väldigt mycket pengar och man kan inte bygga dem överallt. Då kom vi på en sådan här lösning. Det var barnsligt enkelt, man skulle få bort alla mötesolyckor, säger Claes Tingvall.



En spansk sväng gör så man slipper göra en riskfylld västersväng rakt över mötande trafik. Istället kör du av till höger, svänger runt i en ögla och korsar huvudvägen via en annan anslutning.

Han var ingenjören som uppfann 2+1-vägarna. Med den nya reformen fick Sverige snabbare och säkrare vägar utan att behöva bygga en dyr motorväg. Samtidigt fick man ett nytt bekymmer. Det blir väldigt farligt att göra en vänstersväng på den här. Då började man bygga spanska kurvor. Till en början var det svårt att vänja bilisterna vid det nya fenomenet. Så här står det i en rapport från Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) från den tiden.

– Det största problemet verkar vara att bilförarna/väganvändarna ofta ignorerar öglan, det tror man kan bero på dels ouppmärksamhet, dvs. att man inte hinner uppfatta att det finns en ögla eller nonchalans så att man helt enkelt struntar i att använda öglan, skriver Anna Vadeby på VTI.

Svenskarna lärde sig kurvorna med tiden

Till slut lärde vi oss att hantera dem här. Turister och äldre kan däremot ha problem med spanska kurvor. Det händer inte alltför sällan att man ser dem svänga vänster även om det är förbjudet.

– Här pekar man på vikten av att skylta tydligt och i så god tid innan öglan att förarna verkligen hinner uppfatta att de ska svänga av till höger trots att de är på väg åt vänster, står det i VTI-rapporten.

Om du svänger vänster och struntar i den spanska svängen kan det bli böter.

– Det händer absolut att folk får böter för detta. Men det är inte så vanligt, vi brukar inte stå där och bevaka, säger Petter Magnusson.

Böterna ligger på 1000 kronor för att ignorera en spansk kurva

Den finns där av en anledning och det är att skydda dig som bilist, avslutar Petter Magnusson.

Fakta: Spanska kurvor

- Olycksrisk: Vänstersvängar på höghastighetsvägar leder ofta till allvarliga påkörningar bakifrån (när du tvingas stanna) eller mötesolyckor.
- Hur den fungerar: Fordon svänger istället av till höger via en ögleformad avfart, stannar eller söker lucka i lugn och ro, och korsar huvudvägen vinkelrätt.
- Säkerhetsvinster: Korsningsvinkeln ger föraren full uppsikt och minskar tiden fordonet vistas i riskzonen, vilket avsevärt minskar antalet döda och svårt skadade

LÄS MER:**Här sänks hastighetsgränsen till 80 km/h – lista****Hela listan: Vägarna som ska få sänkt hastighet där du bor****400 000 bilister togs: Detta är värsta bötesfällorna**



Kravet: Sänkt fartgräns för 99% av vägarna



Många förvånas: Så lite vinner du på fortkörning



Nya vägen farlig – ska räddas av fartkameror



Myten som många gått på: "Går bara i teorin"



Andreas Jemn är journalist och författare.

5. Volvo C30 är uddamodellen som kan bli en klassiker

Publicerad 2026-05-31 6:30

Text Erik Söderholm

Volvos designglada tredörrarsmodell C30 fyller 20 år och faller snart i glömska – men den kan vara värd att spara.



Volvo var världskänt för kantiga kombibilar i decennier. Men det präktiga märket har flera gånger försökt bredda kundgruppen med lite mer udda modeller där maximalt utrymme knappast haft högsta prioritet.

En av dessa är en modern tolkning av P1800 ES och 480, nämligen Volvo C30 som lanserades 2006. Den delade teknik med sedanmodellen S40 och kombiversionen V50.

C30 är en tredörrarsmodell där bakluckan är tillverkad i glas, precis som i sina äldre syskon. Bottenplattan delas med diverse Ford- och Mazdamodeller så köregenskaperna blev riktigt pigga.

”Den som gillade motorljud – och hade råd – valde hellre den femcylindriga turbomotorn”

Motorutbudet var enormt jämfört med nischmodellerna hos många andra biltillverkare. C30 fanns med bensin-, diesel- eller etanoldrift samt i en extra snål DRIVE-version.

Tack vare det välbalanserade chassit och den trevliga växellådan blev bilen rolig att köra även med klen motor.

”Här finns både kaxig attityd, spännande karosslinjer och fina köregenskaper”, blev domen i Vi Bilägares [test av snikversionen C30 1,6](#) från 2007.

Den som gillade motorljud – och hade råd – valde dock hellre den femcylindriga turbomotorn T5 med 230 hk.



Galnast i C30-utbudet var konceptbilen Polestar Performance med smurfblå lackfärg och 405 hästkrafter.

En detalj många inte känner till är att modellen även fanns med eldrift i form av **C30 Electric**. Den såldes dock inte till allmänheten utan användes för interna tester, och bilens värmare drevs av etanol.

2012 var det dags att ta farväl av både C30, S40 och V50 när **nykomlingen V40 tog över**. Snart befinner sig C30 på gränsen till att bli entusiastbil i stället för "bruksis". Med sin egensinniga design kan den vara väl värd att spara!



C30 var ovanligt designglad, särskilt baktill med sin glasbakruta. Femcylindrig motor var ovanligt då och näst intill helt utrotningshotat nu.

Mer från Vi Bilägare:



Vad hände med elbilarna som försvann



Volvo 480 överraskade testförarna i "F1-testet"



Volvo 345 blev "mas-racer" var är den nu



Erik Söderholm



6. Kimera bygger bilen som Lancia aldrig gjorde

Av Bobby Green mån. 26 feb 2024, 19:40

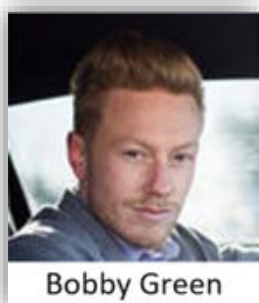
En Evo37 med fyrhjulsdraft



FILM: <https://youtu.be/nU2NHjDWBVU>

Efter 037 var tanken att Lancia skulle lansera en vidareutveckling - 038. Den skulle med sin fyrhjulsdraft och mer effekt kunna hänga av Audi Quattro S1 men det blev aldrig så, och istället tog Lancia Delta S4 över fanan. Men någon 038 blev det alltså inte, så Kimera Automobili som tidigare presenterat hyllningar till 037 bestämde sig för att ta saken i egna händer och därför har vi här Kimera Evo38. Den här är inte helt oväntat en vidareutveckling av Evo37 men 38:an driver istället på alla fyra samtidigt som 2,1-litersmotorn har fått större turbo, vassare chassi och elektrohydraulisk diff som man kan styra från kupén. Dämparna är nu även elektroniskt justerbara och det finns ett lyftsystem för nosen. Effekten anges till 600 hästar och den sexpetade växellådan har tätare steg än tidigare. Längre fram ska man kunna få en sekventiell växellåda om man vill. Aluminium och titan håller nere vikten på bilen och vågen stannar på 1100 kilo.

Endast 38 exemplar kommer att bli till men vad man får betala framgår inte. 037 kostade från 480.000 euro och den här lär inte bli billigare. kimera-automobili.com



Bobby Green



Henry Catchpole kör Kimera EVO37
Hyllningen till Lancia 037



Kimera EVO37 körs på Rallye Monte-Carlo
Med Petter Solberg som co-driver



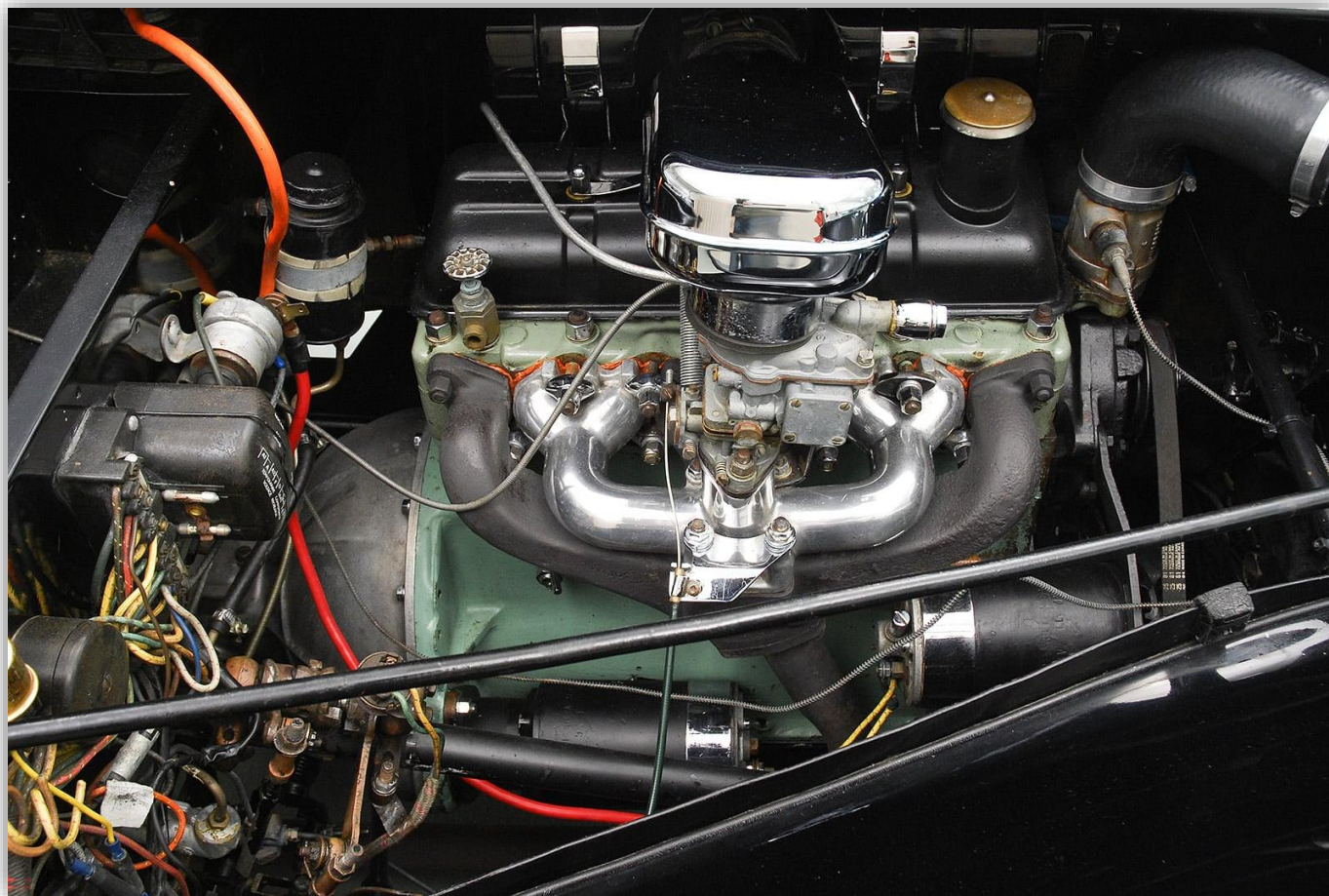
Kimera EVO37 visar upp sig
Trevlig hommage

7. Triumph 2000 Roadster 1949



Alla diskussioner om det brittiska företaget Triumph handlar om charmiga sportbilar eller heta motorcyklar, men företagets första riktiga produkt efter andra världskriget var den ödmjuka 1800 Roadstern, byggd mellan 1946 och 1948. Några av de mer intressanta funktionerna hos denna pseudo-sportbil inkluderade tre parallella vindrutetorkare och rumble-sätet tillsammans med en egen vindruta för att skydda baksätena. År 1948 blev 1800 till 2000 med en större motor och 5 hästkrafter mer, men sportigare modeller från MG och Jaguar ledde Triumph i en annan riktning, vilket resulterade i TR-serien av bilar som företaget främst är känt för.





Dessa var alltid extremt snygga bilar, och detta högerstyrda exemplar från 1949 är en mycket snyggt restaurerad bil, klädd i svart med en beige taket och en beige läderinredning. Den eleganta bilden framtill fullbordas av stora King of the Road-strålkastare, Lucasdimljus, dubbla kromhorn och en kromgrill samt en markeringslampa och backspegel monterade ovanpå varje framskärm. Interiören, inklusive den rikliga mängden trä, är välgjord och denna bil levereras med originalfettspruta, luftpump och verktyg. En intressant del av Triumphs historia, 2000 Roadster är också ganska sällsynt, och ännu mer när den hittas i så gott skick.



Klassiker

8. Grattis Chevrolet Caprice!

Publicerad 10 juni 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bil i Klassikerkalendern. Idag är det dags för Caprice att sträcka lite extra på sig!



Chevrolet Caprice Custom Sedan 1965

Om Caprice som modellnamn var ett infall från Chevrolet's namnbyrå är svårt att få reda på i efterhand. Caprice betyder dock infall. Inget krigsfartyg som Corvette, eller hjortdjur som Impala. Och det har inget med cirkapriser att göra.

Chevrolet Caprice var en uppklädd och snofsigare Chevrolet Impala tillverkad mellan 1965 och 1996. En bilmodell avsedd att tilltala det övre skiktet av den amerikanska medelklassen. Trygg och pålitlig, tillverkad i mängd.

Caprice sålde direkt väldigt bra och bidrog introduktionsåret 1965 till att Chevrolet Division sålde totalt tre miljoner fordon. För 200 dollar fick köparna Caprice-option paketet till sin Impala 4-dörrars hardtop. Första säsongen såldes 181 000 Caprice.



Chevrolet Caprice coupé 1967

Caprice Coupé skilde sig till början mot Impala Coupé med en mer upprätt bakre taklinje. Andra karossalternativ var fyradörrars hardtop och fyradörrars stationsvagn.



Chevrolet Caprice Classic stationsvagn 1977

I Sverige fick Chevrolet en renässans med Caprice Classic av 1977 års modell. Såväl fyradörrarsversionen som stationsvagnen med det enorma lastutrymmet sålde förhållande vis bra. Basmotorn alla gånger, 350 kubiktums V8:an var obligatorisk. Denna generation kännetecknades av knivskarpa linjalraka linjer och var rambyggd. En ram som delades med Chevrolet's van-modeller.



Chevrolet Caprice Classic 1991



Efter en minimal uppmjukning av de skarpa dragen med aningen rundare front under åttiotalet bytte Caprice stil totalt till 1991.

Bortblåst var allt som stavades rakt och istället var nya stilen organiskt rund och uppmjukad, i harmoni med den fortfarande (alltför) mjuktjocka golvmattan.

Ramen och med den hjulbasen på 294,5 cm fanns kvar som tidigare, måtten för övrigt i stort sett identiska, endast ytterst lite smalare och längre.

Den australientillverkade Holden Caprice däremot som fortfarande tillverkas, är väl inte direkt jämförbar med sina äldre amerikanska syskon.



Chevrolet Caprice Sport Sedan 1969



1969 fick karossen utbuktningar vid hjulhusen som återspeglade fyrtiotalets efterkrigsbilars uppsvullna former. Året därpå var de borta igen.



1977 var det raka drag med pennan som gällde men också ärtiga färger



Stationsvagnen sålde bra här i Sverige och var en lastare av jätteformat vad gällde tomma drickabackar. Men det stora överhänget bak och det enorma lastutrymmet var ingen bra kombination när det gällde tyngder.



1991 fick Chevrolet Caprice sin sista karossändring - mer oval till formen - men behöll trots den stora omdaningen sin popularitet.



Idag får man dra till Australien för att hitta en Caprice där modellnamnet lever kvar på GM:s australiska bilmärke Holden.

9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Rover P6 1963

Denna lyxiga sedan lanserades officiellt som Rover 2000, men kallades inofficiellt för P6, eftersom det var Rovers sjätte efterkrigsmodell. Rover P6 vann den första utmärkelsen **European Car of the Year 1964** och fick guld för sina rena linjer, sin okonventionella konstruktion (alla ytterpaneler bultas fast i konstruktionen under), sin bakhjulsupphängning som hämtats från racingen och sina skivbromsar - de bakre är inbyggda för att minska den **ofjädrade vikten**.

Den främre upphängningen var till och med utformad så att en gasturbinmotor kunde monteras, men tyvärr förblev drivmotorerna konventionella bensinenheter i fyr- eller (senare) åttacylindriga former.

Hedersnämmanden för 1963: Hillman Imp, Honda S500, Lamborghini 350GT, Mercedes-Benz 600, Porsche 911, Triumph 2000, Chrysler Turbine Car

