



*Alfa Romeo Montreal Coupé*

- 1. Audi släpper instegsmodell av Q4**
- 2. Xiaomi presenterar elbilsmonster med 1548 hästar**
- 3. Nya Mini Cooper S 5-dörrar**
- 4. Provkörning av BMW X6 M60i xDrive**
- 5. Nu slår Dacia Sandero ut Tesla Model Y**
- 6. Toyota avslöjar ny turbomotor för sportbilar**
- 7. Sveriges bäst säljande elbilar**
- 8. Jätteorder med 1500 HVO-lastbilar till Volvo**
- 9. Alfa Romeo Montreal Coupé**
- 10. Citroën 2CV Sahara**

## 1. Audi släpper inestegsmodell av Q4

Av Roger Åberg torsdag 18 jul 2024 kl 09:50

Med mindre batteri och svagare motor.



Audi har nyhetspuls så här i sommaren och nu släpper de en billigare variant av sin Q4. Modellen kallas för Q4 35 e-tron och får ett batteri på 52 kWh netto. Räckvidden ska ligga på 355 kilometer och snabbladdningen på 145 kW. Motorn är på 125 kW, så inget fartmonster.

Vi har samlat all fakta kring [Audi Q4 35 e-tron](#) och [Audi Q4 Sportback 35 e-tron](#). Jämför [alla Audi Q4-modeller](#).

Svenskt pris finns inte ännu, men i Tyskland kostar den 45.600 euro. Q4 45 kostar där 52.950 euro och den modellen kostar 608.900 kronor i Sverige, så en halvt kvalificerad gissning är att Q4 35 hamnar på runt 525.000 kronor. Sportbackversionen kommer att kosta 47.600 euro.

### Uppdatering

Audi Q4 35 fanns ett tag vid lanseringen av Q4, och har nu alltså återkommit till utbudet.



**Roger Åberg**

## 2. Xiaomi presenterar elbilsmonster med 1548 hästar

Av Roger Åberg 2024-07-20 kl 11:30

Det här är Xiaomi SU7 Ultra.



FILM: <https://youtu.be/irVTiUf2kyM>

Xiaomi har ju sin modell Xiaomi SU7 som har gjort succé i Kina. Igår hade man en årlig sammankomst där bolaget berättade vad som händer och då visade man upp en riktig fet version av sin elbil. Man kallar den för Xiaomi SU7 Ultra på bästa mobiltelefonsmaner.

På pappret är det här ett monster. Plattformen är densamma som vanliga SU7, men sen är det inte mycket likt. Tre elmotorer finns i bilen, två där bak och en där fram. Lite fyndigt har man döpt dem till HyperEngine V8s respektive HyperEngine V6s. En V8s snurrar på i 27.200 varv och levererar 578 hästar och 635 Nm, de tre motorerna tillsammans levererar 1548 hästar och det räcker ju och blir över.

Batteriet är CATL's Qilin 2.0 och kan trycka ut 1330 kW kraft ur batteriet. Man säger att man kan trycka ut 800 kW (motsvarande 1073 hästar) ur batteriet även när det bara är 20 procent kvar i det.

Bilen väger endast 1900 kilo, bland annat tack vare att alla karosdelar är i kolfiber. Mycket kraft och låg vikt gör att man kommer till 100 km/h på 1,97 sekunder, 0-200 km/h ska gå på 5,96 sekunder och 0-300 km/h ska gå på 15,07 sekunder. Toppfarten ligger på mer än 350 km/h.

Man planerar att ta denna runt Nordslingan inom kort för att visa vad den går för där.

# V8s

## Xiaomi HyperEngine

27200rpm | 578PS | 635N·m  
horsepower | peak torque



Roger Åberg

## Teknikens Värld

### 3. Nya Mini Cooper S 5-dörrar officiell

Publicerad 19 juli 2024 kl 11.05

Mini har presenterat nya generationen av Cooper S med fem dörrar. Spårvidd och hjulbas har ökat något för bättre komfort och utrymme invändigt och bilen har en bensinmotor på 204 hästar.



*Fjärde generationen av Mini Cooper S är här.*

För ett par veckor sedan **presenterades nya generationen av Mini Cooper 5-dörrar**, och nu kommer prestandaversionen S. Det har dröjt i princip tio år sedan förra generationen av **Mini Cooper S** 5-dörrarkom, så det är inte en dag för tidigt som generation fyra nu presenteras. Den har fortfarande sitt kompakta format, men har fått längre hjulbas och spårvidd för att öka utrymmet och komforten på insidan.

Modellen har en fyrcylindrig bensinmotor på 204 hästkrafter och ett maximalt vridmoment på 300 newtonmeter. Den gör 0–100 km/h på 6,8 sekunder och har en topphastighet på 242 km/h.

Den har fyra olika exteriöra utrustningsnivåer för olika behov och/eller önskemål. Det handlar bland annat om grillramen, färger, tvåtonslack (annan färg på taket) och olika fälgstorlekar.

På insidan råder textilmaterial på säten, instrumentpanel och dörrsidor och naturligtvis finns den traditionella runda pekskärmen på mittkonsolen. Den kan även styras med röst, inte bara fingret.



**Mini** Cooper S kommer också med nya förarassistanssystem som delvis är kopplade till tolv ultraljudssensorer och fyra kameror för runtomsikt. Parkeringsassistent och digital nyckel i telefonen är funktioner som finns med på listan. Den digitala nyckeln innebär att bilens strålkastare startar en välkomstbelysning när man närmar sig sin bil.

Mer specifikationer än så får vi inte i nuläget och det framgår inte heller när nya Cooper S ska lanseras eller vad den kommer att kosta. Senare ska även den "värsta" varianten, John Cooper Works (JCW), också presenteras.



### Mini Cooper S 5-dörrar 2025 gallerier



### Provkörning av Mini Cooper SE



**Sanne Hansen**

## Teknikens Värld

### 4. Provkörning av BMW X6 M60i xDrive

Publicerad 20 jul 2024 kl 10.26

Uppdaterad med ny teknik och vassare motor stormar BMW:s kontroversiella SUV X6 vidare. Vi kör den halvtuffa M60i-versionen och undrar om man behöver mer.



Den är fortfarande upprörande. **BMW X6** rör fortfarande upp känslor, 16 år efter första lanseringen har folk fortfarande inte riktigt vant sig vid dess existens. Några tycker kanske att bilen är ganska häftig och tittar en andra gång, andra undrar om man är lite bakom flödet som har köpt den.

Uppmärksamheten, såväl positiv som negativ, är anmärkningsvärd. Det finns många större, starkare, snabbare och dummare bilar än X6, men desto färre som är skapta just för att sticka ut och väcka känslor på samma sätt som X6. Provxemplarets höga front med stora, svarta njuror (som kan lysas upp) och ilska strålkastare bidrar inte till god stämning i trafikbilden och inte blir det bättre av att just den här X6:an är en M60i.

#### DET HÄR ÄR NYTT

##### M Sport

Sedan ansiktslyftet och uppdateringen är M Sport-paketet standard på alla versioner av X6.

##### Nya skärmar

Operativsystem 8 och den senaste generationen av iDrive finns nu. Dessutom har X6 fått den nya 12,3-tumsskärmen framför ratten och 14,9-tumsskärmen på mittkonsolen.

##### 48 volt

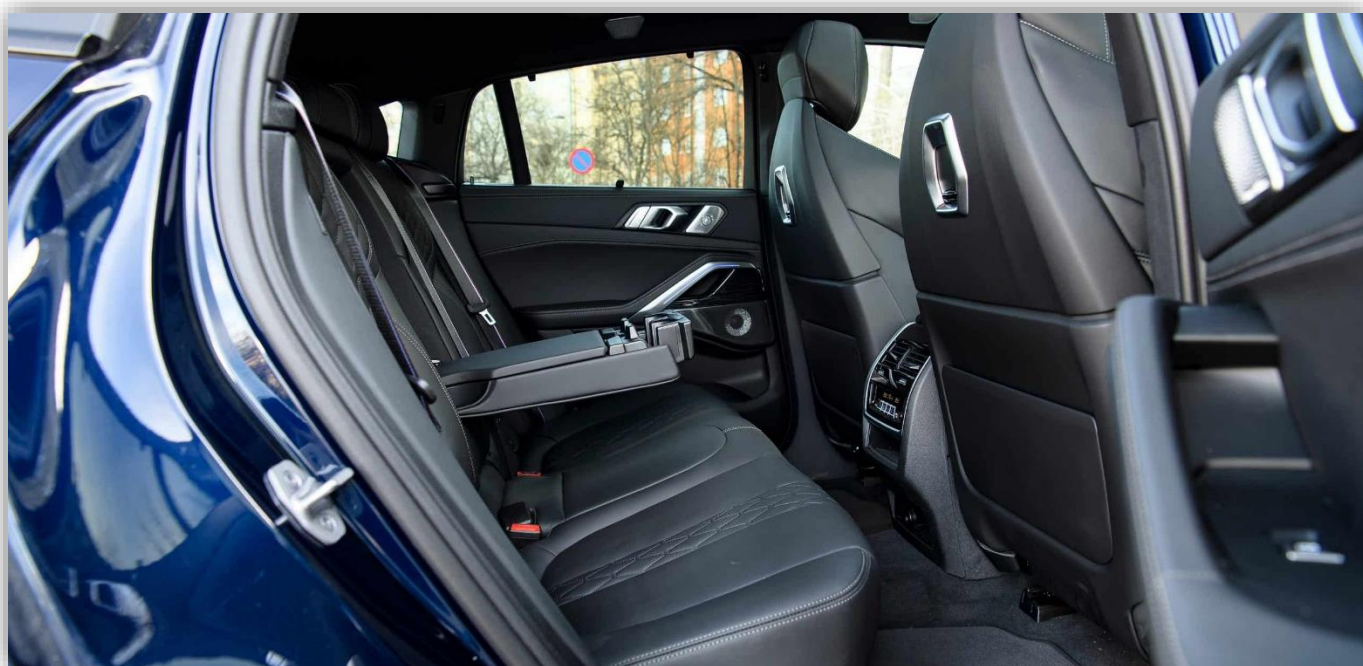
Alla motoralternativ har blivit mildhybrider.



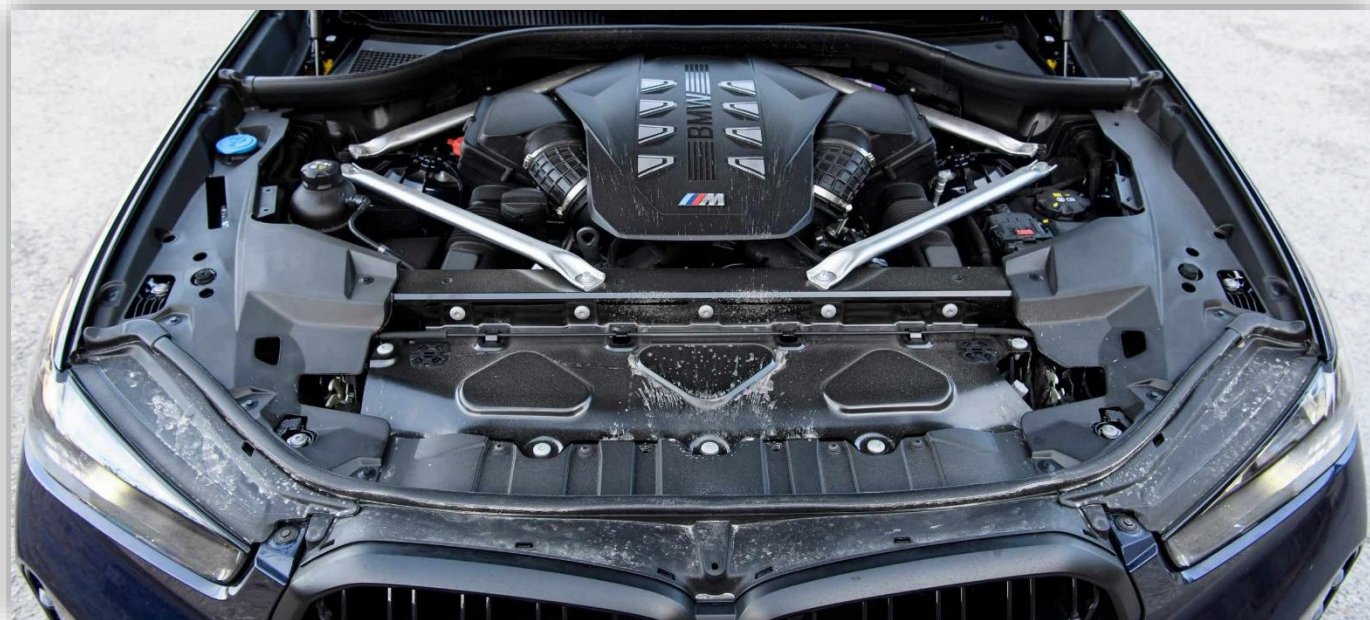
*Ny skärmlösning med stor pekskärm till höger, men iDrive-vredet finns kvar.*

Nej, det är inte en X6M som är en fullödig M-modell, utan en så kallad M Performance-modell som liksom står på tröskeln mellan **BMW**:s vanliga utbud och M-avdelningens finrum. M60i betyder att bilen har en V8-motor, närmare bestämt M-avdelningens S68-motor på 4,4 liter som nu är utrustad med ett mildhybridsystem. Men mer om den senare.

Den stora nyheten med X6 är att den är halvny. Lite ansiktslyft alltså, uppdaterad så här till hälften kommen på sin livscykel. Den mest påtagliga förändringen är att det så kallade M Sportpaketet nu ingår som standard till X6, medan det lite mer terrängbetonade xline är standard på **X5**. Det innebär att njurarna i grillen är blanksvarta, likaså nedre delen av fronten, sidokjolarna och nedre delarna av bakre stötfångaren. Tydligt är att BMW med denna förändring vill dra isär X5 och X6. Femman ska vara en praktisk familjebil som kan klara lite terräng medan sexan ska vara en sportig coupésuv.



*Baksätet är inte mycket att hurra för.  
Benutrymmet får bara godkänt och takhöjden är dålig.*



*V8-motorn med beteckningen S68 är urstark, men tillåts knappt göra något väsen av sig.*

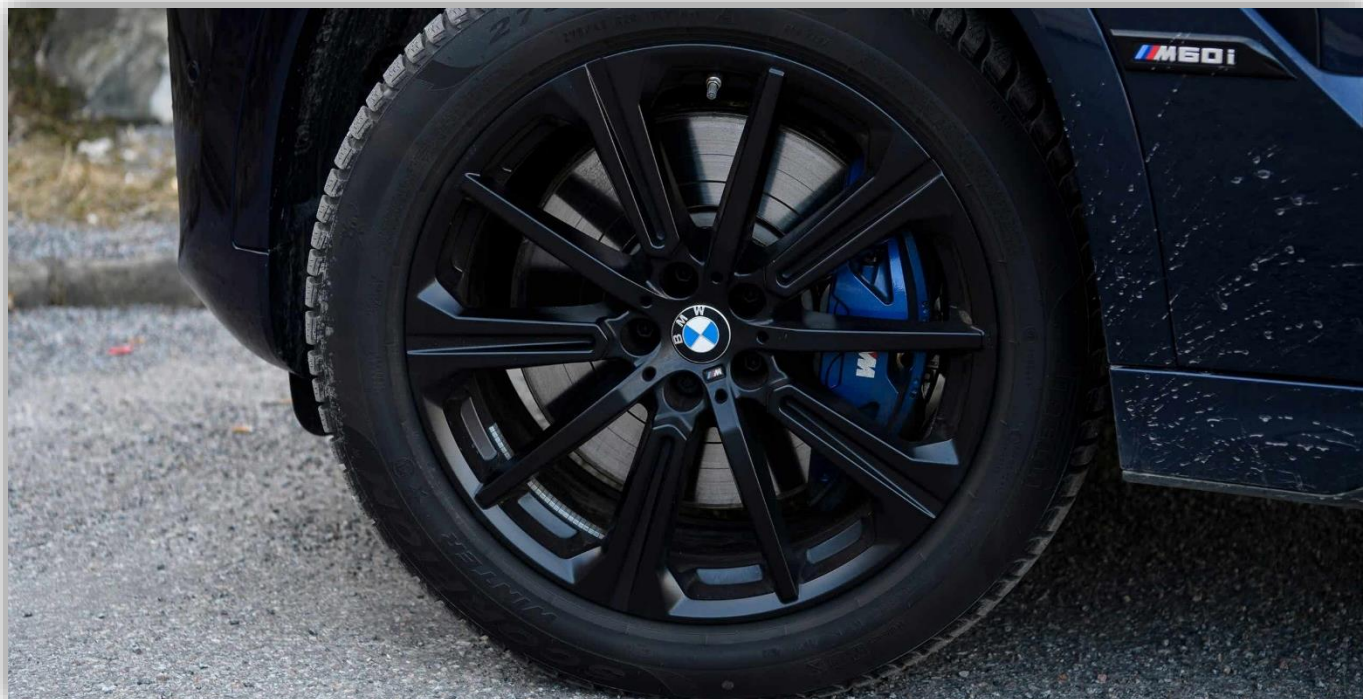
Invändigt är det lättare att se nyheterna i bilen som har BMW-nördbeteckningen G06 LCI. Här har X6 fått BMW:s senaste infotainmentlösning som består av en uppsättning böjda skärmar: 12,3 tum stor framför ratten och en 14,9 tum stor pekskärm som också kan styras med snurrvredet nere på mittkonsolen.

BMW-bilar som har de två böjda skärmarna har inga fysiska klimatreglage, för att ändra något med värmen eller fläkten måste man använda pekskärmen. Eller försöka prata med röstassistenten och hoppas att den förstår. Temperaturreglagen för de två framstolarna är alltid synliga i botten på skärmen, för alla andra funktioner måste man in i klimatmenyn.

Ett kort tryck på den lilla glasstartknappen och det är inte helt solklart vad det är för motor som vaknar där framme under huven.



*Bagageutrymmet är inte stort, men påkostat med tredelad baksätessfällning och lister som gör det lättare att lasta väskor.*



*Vid provkörningstillfället hade bilen fortfarande vinterdäck med "små" fälgar.  
För sommardäcken är det minst 21 tum som gäller.*

BMW:s stora motorer är numera så sofistikerade och silkeslena i gången att det på tomgång kan vara svårt att avgöra om det är sex eller åtta kolvar som studsar upp och ner där inne. Men det är åtta, X6 M60i har i och med uppdateringen fått samma S68-motor som sitter i värstingversionen X6 M, om än i nedtrimmat utförande för att inte utmana storebror för mycket.

Här är det ändå hela 530 hästkrafter och 750 newtonmeter som står till buds, vilket kan tyckas vara ett ganska litet steg ner från X6 M som har 625 hästkrafter och 750 newtonmeter i vridmoment. X6 M60i är förvisso en stor och tung bil, men vi kan konstatera ganska snart att 530 hästkrafter räcker. Dessutom är den ju lite elektrifierad.

Alla BMW:s bensin- och dieseldrivna motorer har numera ett 48-volts mildhybridsystem och inte ens M60i kommer undan. Elektrifieringen är minst sagt mild, inne i växellådshuset trängs de åtta växlar med en elmotor som bidrar med tolv hästkrafter. I de lite mindre motorstarka versionerna kan den driva bilen ensam under korta, och långsamma, stunder. Det kan den dock inte i M60i, här finns den för att ge lite extra vridmoment där bensinmotorn är som svagast, för att göra start/stopp-systemet snabbare samt för att kontrollera de adaptiva krängningshämmarna.

Bensinmotorn upplevs dock aldrig som svag, redan från stillastående räcker det med en försiktig gasfot för att man ska vara snabbast från rödljusen och trycker man lite hårdare på gaspedalen fortsätter accelerationen ända upp till... ja det går lätt för fort helt enkelt. 0–100 km/h går på 4,3 sekunder och det är bara fyra tiondelar långsammare än X6 M.

Men, hur snabbt det än går så är det väldigt odramatiskt. Tråkigt? Nej, inte riktigt, men inte heller så eggande som en riktig M-bil från BMW kan vara. Och det ska den förstås inte vara heller. Den som vill ha en coupésuv i den här storleken som kan förvandlas till en bullrande och blixtrande järnspetthårt monster väljer att betala 515 000 kronor extra för X6 M. Inte för att den är 100 hästkrafter starkare, utan för att den är byggd på ett sätt som gör att den kan förmedla mer känsla.



*Erik får allt sämre hållning för varje år som går.*

För att i alla fall komma nära den riktiga M-känslan i M60i måste man välja ett av de sportigare körlägena i körlägesväljaren. I komfortläget är det just bara komfort, och gaspedalens mappning samverkar inte alltid perfekt med växellådan och motorn, responsen är bitvis svårförutsägbar. Ibland får man mer kraft än man förväntar sig och vice versa. Annat blir det i sportläget då alla system är mer på tå och körbarheten är bättre, då är det också som att hela bilen sträcker på sig, tar ett djupt andetag, drar åt bältet och är redo att köras på riktigt.

Men ljudet kommer aldrig, inte i den grad man kan önska. Med ett partikelfilter som visserligen sätter stopp för en del av utsläppen blir ljudbilden oväntat dämpad. Inte ens med sportläget aktiverat, då avgasljudet vässas en aning, kan någon utanför bilen gissa att det är en V8 du kör. Och vad är det då egentligen för vits att köra V8?

Förmågan att ställa om från hög komfort till sport är BMW:s stora modeller mycket duktiga på, men extra imponerande är det i de modeller som inte har något M alls i sig, till exempel vardagliga laddhybriden X5 xDrive50 som kan gå från bekväm laddhybrid med lång elräckvidd till hård och snudd på sportbilskörglad.

Hur imponerande behaglig och snabb X6 M60i än är måste man undra vad den har för plats i BMW:s modellutbud. Det är onekligen en modell för den som vill kunna åka bekvämt och snabbt, men man kan åka snabbare i X6 M och bekvämare och lika snabbt i [eldrivna iX xDrive50](#).

### **BMW X6 M60I XDRIVE**

**Pris:** 1 096 000 kronor, säljs nu.

**Motor:** Bensin, mildhybrid 8-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Dubbelturbo. Kompression 10,5:1. Borrning/slag 88,3/89,0, cylindervolym 4 395 cm<sup>3</sup>. Max effekt 530 hk (390 kW) vid 5 500–6 000 r/min, max vridmoment 750 Nm vid 1 800–4 600 r/min. Elmotor, max effekt 12 hk (9 kW), vridmoment 200 Nm.

**Kraftöverföring:** Motor fram, fyrhjulsdraft. 8-växlad automatlåda.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.

**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.

**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd 9,5 tum fram, 10,5 tum bak. Däck 275/40 R21 fram, 315/35 R21 bak.

**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 298, längd 496, bredd 200, höjd 170, spårvidd f/b 168/169. Markfrigång 21. Tjänstevikt 2 539, maxlast 546, max släpvagnsvikt 3 500. Tank 83. Bagagevolym (VDA-liter) 580–1 530 liter.

**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 4,3 s, toppfart 250 km/h.

**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 1,17 l/mil. CO2 265 g/km.

**Garantier:** Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

**Skatt:** 24 190 kronor per år de första tre åren, därefter 3 748 kronor per år.

### Rivaler:



### Audi SQ8

Likaledes nyligen uppdaterade Q8 är en stor sak, och i S-utförande blir den snabb. Nu med V8 på 4,0 liter, 507 hk och 770 Nm. 0–100 km/h på 4,1 sekunder.

**Pris:** 1 112 700 kronor.



### Mercedes-AMG GLE 53 HYBRID 4MATIC+ Coupé

Mercedes kontrar med en laddhybrid. För den som inte vill gå hela vägen till 63 AMG finns 53 AMG med 585 hk och elektrisk räckvidd på 8,7 mil.

**Pris:** 1 231 000 kronor.

## 5. Top Gears skämt – nu slår den ut Tesla Model Y

Av William Karlsson 19 juli 2024 kl 10:14

Tesla Model Y faller från toppen och landar på en åttondeplats över sålda bilar i Europa första halvan av 2024. Bilen som tar över tronen var ett stående skämt i motorprogrammet Top Gear.



Nu när försäljningssiffror från första kvartalet av 2024 visas upp kan vi tydligt se hur Tesla Model Y fallit från toppen. Jämfört med förra året har modellens försäljning minskat med 26 procent och totalt sett har 101 181 exemplar sålts. Även om det är bäst resultat av elbilmodeller hamnar Model Y på en åttondeplats jämfört med alla drivlinor. Nu till några "Toppennyheter", som de sade i Top Gear. På förstaplatsen hittar vi i stället en viss rumänsk bil. [Så här skrev vi på Carup när vi testade bilen.](#)

Dacia Sandero är Europas mest sålda bil första halvan av 2024. Med en försäljning på 143 599 exemplar mellan 1 januari till 30 juni lyckades Sandero ta över tronen från Elon Musks Model Y. Tidigare har Dacia-modellen varit ett stående skämt i det populära bilprogrammet Top Gear. Där nämndes Sandero i samband när James May skulle berätta ironiskt om "bra nyheter" under modellens produktion. Dessutom bankördes den i kändisutmaningen och nu har den tagit över tronen i Europa. Jämfört med förra året har Sanders försäljning ökat med 16 procent.

– Sedan Sandero först introducerades 2008 har mer än 3,1 miljoner Sandero sålts, vilket bevisar att Dacias formel att erbjuda alla nödvändigheter i ett modernt, robust och prisvärt paket fortsätter att finna nåd hos ett växande antal kunder, säger en talesperson från Dacia, [enligt The Sun.](#)

Bakom Dacia-modellen hittar vi [Volkswagen](#) Golf som totalt såldes i 125 993 exemplar. Efter Golf kom Renault Clio, [Volkswagen](#) T-Roc och femteplacerade Peugeot 208. Över hela Europa ökade antalet registrerade bilar med 4,4 procent jämfört med förra året. Av de kinesiska bilmärkena lyckades BYD sälja 17000 elbilar, vilket var en förbättring med 14000 jämfört med 2023, skriver [Autocar.](#)

LÄS MER:



**Tesla bekräftar: Då kommer Model 3 Performance**



**Volvo jättevinnare på elbilar när Tesla rasar**



**Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA**



**Tesla slår rekord igen – ökat leveranserna med 68% i år**



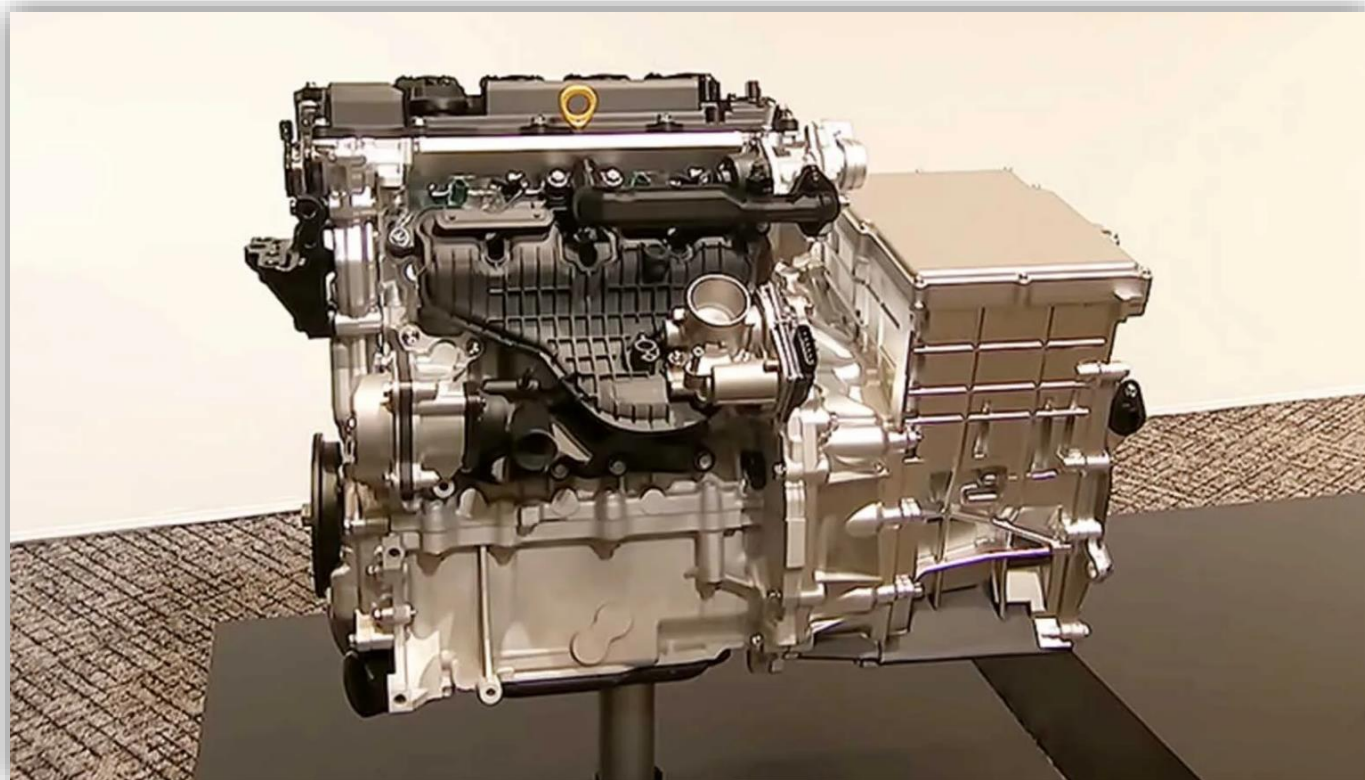
**William Karlsson**

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

## 6. Toyota avslöjar ny turbomotor för sportbilar

Av Andreas Jemn 21 juli 2024 kl 07:04

Toyotas förhandsvisar en ny sportversion av sina nya motorer. Japanerna har byggt en förbränningsmotor som ska ta deras sportbilar till nya höjder. Vida överlägsen deras gamla turbo.



Toyota fortsätter att gå mot strömmen. Deras nya motor togs emot som en hyllning till de klassiska förbränningsmotorerna. **För snart två månader sedan visade Toyota upp nya motorer för vardagsbilar.** Nu presenteras även motorer för morgondagens sportbilar. Resultatet blev den fyrcylindriga värstingen som ska finnas både som 1,5 och 2-litersversion. Enligt Toyotas egna ingenjörer ska de vara överlägsen deras tidigare 2,4-liters turbo.

Presentationen av den nya motorn gjordes genom en video som Toyota Times publicerat på Youtube. Där ser man deras utvecklingschef på motordivisionen Takashi Uehara ratta en Lexus IS. Motorljudet är en sak som får fantasterna att gå igång. Det har en ren racerklang som nästan låter lika tjustigt som en tävlingsbana. Tanken är att den här nya motorn inte bara ska kunna sättas in i Toyotas egna sportbilar av GR-modellen. Utan även kunna användas av andra märken. Enligt rykten kommer Toyota sätta den nya motorn i nya modeller av Celica och MR2.

Toyota har blivit ganska hårt kritiserad för att vara en dinosaurie i ett tidevarv då bilarna ska elektrifieras. Kanske är det därför som de samtidigt slår sig själva för bröstet och framhåller den nya motorn som ett miljövänligt alternativ. Enligt dem själva ska bränsleförbrukningen vara tolv procent lägre och den ska även vara möjlig att köra med förnyelsebara drivmedel.

**LÄS MER:**



**Toyota GR vägrar göra elektriska sportbilar**



**Toyotas legendariske chef död: Gjorde märket störst...**



**Jätteras för Toyota i Kina – Europa kompenserar**



**Toyota satsar på CO2-fri motor: "Älskar motorer"**



**Toyotas nya satsning: Supersmå CO2-fria motorer**



**Andreas Jemn**

Andreas Jemn är journalist och författare.



## 7. Sveriges bäst säljande elbilar och så mycket kostar de

Posted by Kristofer Rask juli 22, 2024

Även om det är tufft på fordonsmarknaden med sjunkande bilförsäljning så håller sig elbilarna ändå kvar på relativt höga försäljningsandelar.



Hittills i år är en av tre nya bilar en elbil vilket är en bra bit över de flesta marknaderna. Populäraste bilmärket sett till elbilar i Sverige hittills i år är Tesla som levererat 9964 fordon följt tätt efter av Volvo med 9178 leveranser. Lite längre ner på tredjeplats kommer Volkswagen med 6425 levererade elbilar hittills i år.



### 1. Tesla Model Y

Den absolut mest vanliga nya elbilen hittills i år är alltså Tesla Model Y. Med 8070 leveranser är försprånget till andraplatsen mer än det dubbla. Model Y kostar från 554 170 kronor. Men den vanligaste varianten är den lite dyrare fyrhjulsdrivna Long Range Dual Motor som kostar från 634 170 kronor.



## 2. Volvo EX30

På andraplatsen kommer nykomlingen Volvo EX30 som är helt ny för detta året. Det med 3726 leveranser hittills i år. Priserna börjar på 449 000 kronor. Den mest vanliga varianten är däremot "Single Motor Extender Range" och då startar priserna på 509 000 kronor.



## 3. Volvo EX40/XC40

Volvo kniper även tredjeplatsen och det med 3826 registrerar av Volvo EX40/XC40. Priserna börjar på 607 000 kronor. Vi gillar däremot uppenbarligen att få våra elbilar med lite extra räckvidd – och de flesta väljer Single Motor Extender Range. Priserna börjar då på 637 000 kronor.



#### 4. Polestar 2

På fjärdeplats trillar Polestar 2 in med 2876 registreringar. Det är imponerande för ett sådant här ungt varumärke. Kopplingen till Sverige och Volvo underlättar säkert. Priserna börjar på 559 000 kronor. Lite mer populär är däremot fyrhjulsdreven varianten med det större batteriet som börjar på 639 000 kronor.



#### 5. Volkswagen ID.4

På femteplatsen kommer Volkswagen ID.4. Denna suven har i år nått 2631 registreringar. Priserna börjar på 529 300 kronor, men den vanligaste varianten är fyrhjulsdreven Pro 4Motion som börjar på 587 300 kronor.

Listan följer sedan med Volkswagen ID. Buzz med 1843 registreringar på sjätteplats, Tesla Model 3 med 1814 registreringar på sjundeplats. Volvo C40 kommer på plats 8 med 1734 registreringar följt av Audi Q4 e-tron på plats 9 med 1 598 registreringar. Plats 10 plockar Cupra Born hem med 1394 registreringar.

Ovanför är alltså de mest vanliga elbilarna som svenskarna valt att skaffa under den senaste tiden. Statistiken visar att Tesla Model Y fortfarande är väldigt attraktivt samtidigt som vi på senare tid också fått upp ögonen för våra svenskkopplade elbilar från Volvo och Polestar.

### Mest vanliga elbilarna

Totalt finns det 370 000 elbilar i Sverige. Om vi kollar på det totala beståndet av elbilar så toppar Tesla Model Y, följt av Volkswagen ID.4 och Volvo XC40.

#	Modell	Antal
1	Tesla Model Y	34 285
2	Volkswagen ID.4	28 199
3	Volvo XC40	21 187
4	Tesla Model 3	19 661
5	Kia Niro EV	19 169
6	Polestar 2	14 513
7	Nissan Leaf	14 154
8	Škoda Enyaq iV	13 453
9	Volkswagen ID.3	11 718
10	Renault ZOE	9 623



### 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.](#)

## 8. Jätteorder för Volvo – 1500 HVO-lastbilar på ett bräde

Av Maths Nilsson 20 juli 2024 kl 17:55

**Volvo Lastvagnar har fått en jätteorder på nya lastbilen Volvo FH Aero. De säljer 1500 lastbilar på ett bräde. De ska köras på förnybar HVO.**



I en av Volvo Lastvagnars största affärer någonsin köper italienska Lannutti Group 1500 exemplar av nya Volvo FH Aero. Lastbilen är Volvos allra senaste och mest kraftfulla modell någonsin. Den har en dieselmotor på upp till 17,3 liter och 780 hästkrafter ska klara de allra tuffaste uppdragen. Volvo FH Aero-hyttens front har förlängts med 24 centimeter för att skapa en mer aerodynamisk lastbil.

Majoriteten av de lastbilar som Lannutti beställt kommer att drivas av HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil), ett bränsle som kan tillverkas av restprodukter, vilket minskar CO<sub>2</sub>-utsläppen med upp till 90 procent, beroende på hur man väljer att räkna.

Samtliga de nya lastbilarna har dessutom Volvos nya kameraövervakningssystem med digitala backspeglar. Det är en ny funktion som ersätter vanliga speglar, vilket förbättrar aerodynamiken och säkerheten.

– Detta är verkligen ett bevis på att vi har gjort rätt med nya Volvo FH Aero. Det stöder inte bara våra kunder att minska bränslekostnaderna och CO<sub>2</sub>-utsläppen, utan det är också en av de säkraste lastbilmodellerna för deras förare att köra, säger Roger Alm, VD för Volvo Lastvagnar.

LÄS MER:



**Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...**



**Nya Volvo FH Aero starkast i världen – 780 hk**



**Så kort räckvidd får Volvos nya flaggskepp på el**



**Ny storaffär för Volvo på elektriska lastbilar**



**Maths Nilsson**

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

## 9. Alfa Romeo Montreal Coupé 1971



Alfa Romeo fick en enorm ära i slutet av 1966 när den valdes ut för att skapa en konceptuell utställning av människans längtan efter bilen vid 1967 års International and Universal Exposition, som hölls i Montreal. Alfa gav Bertone karosseriuppgifter och projektet leddes av Marcelo Gandini, den unge designern som hade tagit steget fram i bilfantasin med Lamborghini Miura.

Två identiska prototyper förbereddes för utställningen, och Gandini gjorde ingen besviken. Den nya Alfa kanaliserade många av de signaler som gjorde Miura så innovativ, och var bred och låg med en hajliknande nos som sträckte sig genom en böjd stänkskärm och skulderhasor till en stympad stjärt. Strålkastarnas "persienner" och staplade horisontella ventiler på C-stolpen var attraktiva, liksom futuristiska i konceptet.





Stort kundintresse fick Alfa att utveckla en produktionsversion, som fortsatte att baseras på det respekterade chassit i 105-serien, precis som med utställningsbilarna i Expo. En ny riktning togs dock för modellens motor. Alfas ingenjörer gjorde sig av med 105:ans standard raka fyrcylindriga twin-cam och installerade en modifierad version av V8:an med tävlingsstamtavla från prototypen Tipo 33 Stradale. Med aluminiumlegeringskonstruktion, dubbla överliggande kamaxlar och ett torrsumpsmörjningssystem, gav den avancerade racingmotorn den nya produktionsmodellen en nästan oöverträffad kraft för en Alfa-bil.





Mellan 1971 och 1975 byggdes bara 3 925 exemplar av Montreal. Det uppskattas att så många som 100 exemplar hade tagit sig till Amerikas kuster så sent som för några år sedan. Den banbrytande designen på CV:t för den store Marcelo Gandini har en av Alfa Romeos mest legendariska motorer, och Montreal har utan tvekan vuxit till att bli Milanos mest ikoniska gatbil på 1970-talet.

Enligt Certificato di Origine byggdes denna underbara Alfa Romeo Montreal från 1971 den 29 juli 1971 och var avsedd för den italienska marknaden. Bilen importerades till USA 2018 och är en ny vinnare av Alfa Romeo Owners Club Concours Award och erbjuds med verktygssats, ursprungssintyg, RIAR-homologeringscertifikat, papper och litteratur. Färdig i sin ursprungliga färgkombination av *Rosso* över *Nero* interiör, är den mycket väl presenterad och återställd till ursprungliga specifikationer. Lacken och karossen är överlag ganska attraktiva, med bara några mindre fläckar som plockats upp vid användning på vägen. Panelpassformen är ganska bra, och detaljerna är skarpa och väldefinierade. En uppsättning ordentliga Campagnolo-lättmetallfälgar ger pricken över i:et.

Den exotiska exteriöra stilen följer med in i kupén, en klassisk italiensk cockpit från 1970-talet med massor av svart material och ett exotiskt, förarfokuserat instrumentkluster. Den ursprungliga träfälgsratten är en fröjd att hålla i. Säten, dörrkort och interiörpaneler är klädda i svart enligt originalet, och den röda mattan inleder kupén på ett underbart 70-talssätt. Detta var en ganska dyr GT-bil på sin tid, så den var välutrustad med ett komplett utbud av Jaeger-instrumentering, elfönsterhissar och utmärkta förstärkta säten.

Motorn syns mycket bra, med snygga detaljer och finish. Denna juvel till V8 har SPICA-bränsleinsprutning som tillåter en skrikande 7000rpm redline. En 5-växlad manuell ZF-växellåda matar kraft till Alfas beprövade bakaxel med begränsad slirning. Det här är underbara bilar att köra, och ljudet vid full tilt är härligt.

Alfa Romeo Montreal har fått ett välförtjänt uppsving i värde nyligen, eftersom samlare äntligen har lagt märke till dess glamorösa styling, fantastiska motor och sällsynthet. Men den är fortfarande ett relativt fynd jämfört med sina vanligare konkurrenter som Porsche 911 eller Jaguar E-Type. En exotisk, högvarvig V8, besynnerlig Bertone-styling och massor av utrymme för bagage gör detta till en idealisk *Gran Turismo-maskin*. Detta exemplar är mycket väl lämpat för entusiasten som älskar att njuta av sina bilar bakom ratten.

## 10. Bilar som tiden glömde: Citroën 2CV Sahara

Av Richard Dredge

16 maj 2022

Ibland kommer biltillverkare med till synes de mest korkade idéerna, och Citroën har kommit med mer än sin beskärda del, men en ekonomibil med två motorer får ta priset.



Föreställ dig att Dacia erbjuder en andra motor i bagageutrymmet på Sandero, och det ger dig en uppfattning om vilken galen idé Citroën 2CV Sahara var.

Men vid den tidpunkten **2CV Sahara** nästan vettigt. I slutet av 1950-talet hade Frankrike fortfarande ett nordafrikanskt imperium, och prospektering efter olja i Sahara var big business. Det som behövdes var en bil med fyrhjulsdraft för optimal dragkraft, men som vägde så lite som möjligt så att den inte körde fast i sanddynerna. Något i stil med en fyrhjulsdreven 2CV, till exempel.

På den tiden var 2CV utrustad med en tvåcylindrig motor som bara hade en cylindervolym på 425 cc. Med hela 12 hk på kranen fanns det inte tillräckligt med kraft för att ta sig upp för några sanddyner, men Citroën hade ingen lämplig motor för att passa in i 2CV för att ge mer kraft. Lösningen låg i att montera en andra motor i bagageutrymmet, för att driva bakhjulen, medan den vanliga frontmonterade flat-twin drev framhjulen.

Den tvåmotoriga 2CV-prototypen presenterades i mars 1958, men det skulle dröja till december 1960 innan den definitiva produktionsmodellen gjorde sin debut. Medan prototypen hade en bagagelucka som var öppen för kylning, hade produktionsbilen en fläkt infälld i den bakre motorluckan. Det fanns också galler utskurna i de bakre vingarna, vissa vända framåt för att mata luft till motorn, andra vända bakåt för att fungera som kylventiler. Ett reservhjul var fäst vid motorhuven, och det fanns dubbla 3,5-liters bränsletankar placerade – tro det eller ej – under framsätena, en för varje motor. För att fylla på dessa fanns det ett tanklock i varje framdörr.



Med ett högre kompressionsförhållande och något större förgasare gav var och en av de två motorerna 13,5 hk, och med tjänstevikten höjd med bara 175 kg eller så var den tvåmotoriga 2CV märkbart piggare än standard med sin topphastighet på 60 mph, även om den var ännu bullrigare tack vare en tvåcylindrig motor som surrade i varje ände.





Set-upen var utformad för att köras med båda motorerna igång samtidigt, men om de hela 27 hk var för mycket var det möjligt att tona ner saker och ting genom att köra på bara den främre motorn, med den bakre växellådan urkopplad. I en nödsituation kunde Sahara köras på bara den bakre motorn, men det innebar att man höll in kopplingen för att koppla ur den främre växellådan; Till de två motorerna fanns också ett par fyrväxlade manuella växellådor, som styrdes via en golvmonterad växelspak.





## MOTORNYTT

Varje motor fick startas separat, vilket innebar två tändningsnycklar och ett par startknoppar. Den ursprungliga vajermanövrerade kopplingen ersattes av ett par hydrauliskt aktiverade föremål, medan bromsarna fortfarande var trummor, men de bak var nu monterade inombords, precis som fram. Citroën hävdade att Sahara kunde klättra uppför en 40-procentig lutning, vilket var tre gånger brantare än något annat i Frankrike vid den tiden.

Även om dåtidens 2CV var förtvivlat långsam var det få ägare som trodde att lösningen var att satsa på det tvåmotoriga alternativet, särskilt som det kostade nästan dubbelt så mycket. Medan den reguljära 2CV noterades till 5200 francs, var Sahara knuten till 10.230 francs; inte långt ifrån en ID Luxe som fanns tillgänglig för 11.555 francs.

Föga förvånande sålde Citroën inte mycket av Saharas, och när de sista tvåmotoriga 2CV:orna tillverkades 1966 (ett enda exemplar byggdes 1971) hade totalt 694 exemplar tillverkats; Från och med 1962 hade Citroën gjort sig av med Sahara-märket och bilen fick namnet "2CV 4x4". Man räknar med att någonstans mellan 30 och 100 av dessa galna tvåmotoriga bilar har överlevt globalt, och de är nu mycket uppskattade, vilket är anledningen till att de lätt kan betinga 70.000-80.000 pund när de då och då kommer ut till försäljning.



**Roger Warolin**