



Monteverdi 375/4

- 1. Morgans nya flaggskepp är här**
- 2. Lexus RZ får digital styrning och fejkad växellåda**
- 3. Lotus Emira uppdateras**
- 4. Glöm tunga elbilar**
- 5. Toyota överraskar med ny storsatsning på elbilar**
- 6. Subarus geniala elbilsinnovation**
- 7. Osäljbara elbilar skeppas till Europa**
- 8. Musks lovar dubbla Teslas produktion**
- 9. Tesla kollapsar på börsen**
- 10. Volvo är fortsatt marknadsledare på ellastbilar**
- 11. Toyota FT-Me**
- 12. Monteverdi Hai 650F1**
- 13. Missade Jeep en säljchans**
- 14. Triumph TR2 Roadster**

Feber

1. Morgans nya flaggskepp är här

Bobby Green 2025-03-12 kl 08:20

Supersport bjuder på 340 hästar



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

Nu rullar den anrika biltillverkaren Morgan ut den nya modellen Supersport som i sin tur ersätter både Aero 8 och Plus Six och som blir det nya flaggskeppet i utbudet. Bilen har som alltid när det gäller Morgan klassiska former men under skalet är det modernt, hyfsat i alla fall. Den baseras på den nya plattan CXV som ska vara både mer vridstyv och ha bättre fjädring och styrning än tidigare. Men det finns fortfarande askträ i ramen – precis som det alltid har gjort i en Morgan. Karossen är i handknackad aluminium. Motorn kommer från BMW och det är en rak sexa på 3,0 liter med dubbla turbo. Effekten anges till 340 hästar och till maskinen kopplas en åttastegad automatlåda som driver bakhjulen. 0-100 km/h går på 3,9 sekunder och vikten på bilen anges till 1170 kilo. Går att få med tygtak eller hardtop.

Prislappen är från 105.160 pund. Går att beställa nu och de första ska komma till handlare i Storbritannien i mitten av april.

morgan-motor.com



Bobby Green



2. Lexus RZ får digital styrning och fejkad växellåda

Publicerad 2025-03-12 12:01 Text Erik Söderholm

Lexus elbilsmodell RZ får flera nya uppdateringar, bland annat steer-by-wire och en fejkad, åttastegad växellåda.



Toyotas koncernsyskon Lexus lanserar en uppdaterad version av elbilen RZ, som bygger på samma teknik som Toyota bZ4X.

Den största uppgraderingen syns inte på utsidan, utan finns under skalet. Det handlar om Lexus så kallade **steer-by-wire-system** som innebär att det inte längre finns någon mekanisk koppling mellan ratt och framhjul.

Styrningen kan därmed bättre anpassas för olika körsituationer. Vi Bilägare har provkört styrsystemet tidigare, något du kan [läsa mer om här](#).

”Herregud vad den svänger! En liten vickning och bilen håller på att åka av vägen. Här gäller det att vara försiktig”, skrev vår provförare Fredrik Diits Vikström.

Förutom styrningen får Lexus RZ en uppdaterad drivlina och något större kapacitet i batteriet. Räckvidden förlängs med upp till tio mil och batteriet kan värmas upp i förväg för snabbare laddning.

Motoreffekten ligger på 224, 380 eller 408 hk beroende på version. Instegsversionen har framhjulsdraft medan de två starkare versionerna är fyrhjulsdrivna.

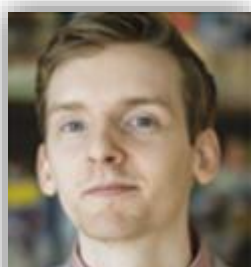
Toppmodellen heter Lexus RZ 550e F Sport och blir först ut med ett system som gör att elbilen kan växlas manuellt på virtuellt sätt. Bilen har alltså en typ av ”fejkad” åttastegad växellåda, synkat med inspelat motorljud i högtalarna, för att simulera växlingar som egentligen inte finns.

”Det ger föraren en djupare kontakt med bilen och möjlighet att styra uteffekten med växelreglagen, ungefär som med en manuell växellåda”, skriver Lexus i ett pressmeddelande.

Svensk premiär för uppdaterade Lexus RZ dröjer till första kvartalet 2026.



Det nya styrsystemet innebär att den runda ratten ersätts av en typ av flygplansspak, eller "yoke" som Tesla valt att kalla ratten i sina modeller.



Erik Söderholm



3. Lotus Emira uppdateras – så blir det svenska priset

John Sempill 2025-03-13

När Lotus släpper en nyhet är det alltid lite speciellt. Lilla Emira har blivit lite starkare än tidigare och kostar inte farligt mycket heller. Eller?



Lotus Emira First Edition ersätts nu och i stället är det Turbo ES samt återkomsten av Emira V6 som gäller.

Lotus Emira har nu uppdaterats och kommer med en fyrcylindrig AMG-motor på 400 hk – en ökning med 40 hk sedan sist. Denna version heter Turbo SE och ersätter alltså First Edition. I tillägg kommer sexcylindriga Emira V6 tillbaka.

Och till dig som också går igång på "svensk"-kopplingen genom tillägget SE får vi dessvärre spräcka ballongen. SE står för Special Equipment och inget annat – en vinkning till Lotus-historien med modeller som Elan SE Turbo, Esprit Turbo SE och Excel SE. I korta drag signalerar bokstäverna att bilen det handlar om har fått lite mer knuff under huden.



Avskalad och sportigt. Startknappen hittar du under det röda knappskyddet.



Enligt Lotus rymmer detta utrymme totalt 151 liter.

Som nämnt kommer motorn från AMG och trycker ut hela 400 hk, med ett vridmoment på 480 Nm. Toppfarten uppnår 290 km/h och 0–100 km/h går loss på fyra sekunder blankt. Växlarna är åtta till antalet, och lådan är en dubbelkopplad DCT, också från AMG.

Eftersom det är en SE är den lilla sportbilen utrustad med Lotus Drivers Package. Med andra ord får du en sportigare upphängning, vassare ventilerade bromsar samt launch control. Detta till ett pris från 1 335 000 kronor.

Om du läser detta och känner att fyra cylindrar är lite väl fjuttigt, återlanseras som nämnt även Emira V6.

Det blir dessvärre ingen ökning i antalet hästar, men får du en lite annan motorton för besväret. Välj sedan mellan sex manuella växlar eller en sexväxlad automatare. Priserna här startar på 1 372 000 kronor.



John Sempill

4. Glöm tunga elbilar – denna blir rekordlätt

Andreas Jemn

12 mars 2025, 13:49

Ny brittisk elbil blir superlätt. Nya Longbow kommer att finnas till försäljning nästa år och väger mindre än ett ton.



Bakom det här projektet står en trio med mycket erfarenhet från motorbranschen. Daniel Davey och Mark Tapscott har varit involverade i både Tesla och Lucid. Tillsammans med Jenny Keisu, som tidigare var vd på elbåtstillverkaren XShore har man slagit sina påsar tillsammans.

Trion har tagit fram en elbil som spränger tusenkilosgränsen och blir rekordlätt med ynkliga 995 kilo. Longbow ska börja att tillverkas nu. Den kommer att finnas i två modeller. En Speedster cabriolet som ska finnas till salu nästa år för omkring 1,3 miljoner kronor.

Man kommer bara att bygga 150 exemplar för hand i Storbritannien. När de är klara kommer de att sätta fart med att bygga en uppsättning av sin andra modell. Longbow Roadster Coupé. Den kommer bara att kosta omkring 800 000 svenska kronor och blir en tuff konkurrent till bland annat Alpine 110 som också snart ska dyka upp på marknaden.

Elbilar är kända för att vara tungviktare. Det är ett riktigt monster på vägarna. Men här har bilbyggarna lyckats hålla vikten nere under ett ton. Hur de gått tillväga är en företags-hemlighet. Men trion har i alla fall sagt att drivlinan är ett mästerverk när det kommer till effektivitet och räckvidd.



Longbow uppges kunna ta sig 44 mil på en enda laddning. Det är en riktigt lång räckvidd med tanke på den ringa vikten. Kanske ligger hemligheten bakom karossen i aluminium. Men eftersom två av tre i skapartrion har sin bakgrund hos Lucid, är det inget långskott att spekulera att en del innovationer kommer därifrån.

Båda modellerna Speedster och Roadster kommer att lanseras med två säten. Det är sportbilar som lovas klara 0-100 kilometer i timmen på under 3,5 sekunder. Men mer än så vill man inte säga. Resten får alla intresserade veta vid premiären.



LÄS MER:



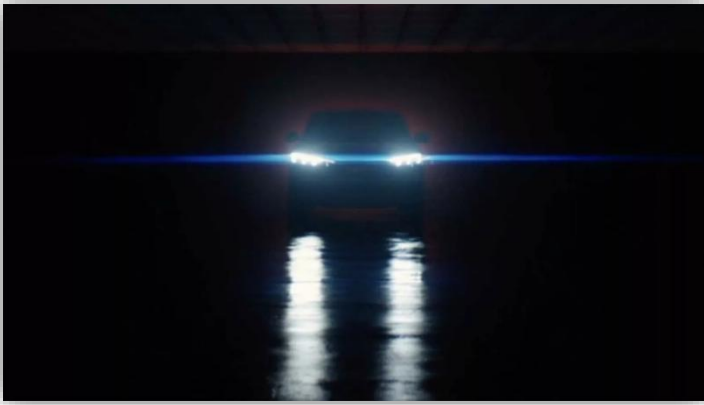
Så otroligt tung blir Tesla Cybertruck



Xpeng lanserar Mona – ny elbil för 225 000 kronor



Därför spränger han sin Tesla med 30 kg dynamit



Hemligt skunk works-team tar fram Fords billiga elbil



Koenigsegg: Dagens elbilar räcker inte – något saknas



Koenigseggs nya supermotor: Väger 30 kg och ger 340...



Andreas Jemn är journalist och författare.

Teknikens Värld

5. Toyota överraskar med ny storsatsning – på elbilar

Publicerad av Jan-Erik Berggren 12 mar 2025 kl 07.50 Uppdaterad kl 15.19

Toyota har anklagats för att ligga långt efter konkurrenterna när det gäller elbilar. Och försöket med modellen bZ4X gick sisådär. Men nu tar elbilssatsningen fart både för Toyota och för Lexus. Bara i år ska vi få se sex (!) nya elbilar.



Toyotas populära C-HR blir elbil och får helt ny design.

Toyota bröt ny mark med elhybriden **Prius** men steget till elbilar med batteri har låtit vänta på sig. I stället har Toyota pratat om vikten av att ha flera olika drivlinor. Toyota har också kört först bland biltillverkarnas **satsning på vätgas som energibärare i stället för batterier**.

När elbilen **bZ4X** presenterades i december 2021 för att börja säljas 2022 trodde många att det var början på en storsatsning. **Men bZ4X fick snabbt mycket kritik för bland annat kort räckvidd och långsam laddning**. Toyotas elbilssatsning fick motorstopp innan den riktigt hunnit komma i gång.

Men Toyota skulle inte vara Toyota om de inte snabbt korrigerade det som gått fel och presenterade nya modeller.

I år ska elbilssatsningen fullföljas med en rad nya modeller från både Toyota och **Lexus**. Det här är vad vi kan se fram emot:

Toyota Urban Cruiser

Samarbetet med **Suzuki** har resulterat i en ny B-suv med 40 mils räckvidd. **Suzuki eVitara** kommer först och redan i vår, men till hösten ska **nya Urban Cruiser** lanseras.

Urban Cruiser erbjuds med två olika batterier, 49 kWh och 61 kWh. I Sverige kommer dock bara versionen med det större batteriet.

Läs allt om Toyota Urban Cruiser här



Elbilsversionen av C-HR heter C-HR+ och blir aningen mer sofistikerad i sin design.

Toyota C-HR

Det riktiga guldägget i Toyotas nysatsning och den första elbilen som presenteras på den omarbetade plattformen från första bZ4X. Programvaran för energihanteringen är ny och drivlinan har uppdaterats med nya elmotorer. Plattformen kallas nu e-TNGA 2.0. C-HR+ erbjuds med två olika batterier, 57,7 kWh och 77 kWh, fram- eller fyrhjulsdraft och totalt tre olika effektuttag, 343, 224 respektive 167 hästkrafter. Alla varianter kommer inte till alla marknader och Toyota menar att bredden på programmet kommer att ge billigare bilar i de olika länderna. Laddeffekten är 150 kW snabbaddning och 22 kW AC-laddning som tillval, 11 kW är standard. Räckvidden uppges till närmare 60 mil på fulladdat batteri.

Designen är ny jämfört med den [C-HR](#) vi ser i Toyotas modellprogram i dag. C-HR+ har en lite slätare front och upplevs som mer sofistikerad. Elbilen är 4,52 meter lång och lastar 416 liter. Flera assistanssystem är standard och instrumenteringen har uppdaterats med en 14-tums pekskärm. Lanseringen av C-HR+ är planerad till slutet av det här året.

[Läs allt om Toyota C-HR här](#)

Toyota bZ4X

Det blir en tidig ansiktslyftning för bZ4X som får de nya batterierna, elmotorerna och mjukvaran för energihantering. Elbilen erbjuds med batterier på 57,7 kWh eller 73,1 kWh. Effektuttagen speglar dem för C-HR+. Räckvidden är nu drygt 57 mil. Även här ska snabbaddningen kunna nå 150 kW och 22 kW AC-laddning är tillval. Dragvikten var låga 750 kg för första bZ4X men har nu dubblats till 1 500 kg. Vi hittar 14-tumsskärmen från C-HR+ även i bZ4X. Nya uppdaterade bZ4X ska börja säljas i Europa efter sommaren. I Norge är redan den äldre versionen en storsäljare och Toyota hoppas att den förbättrade versionen ska öka försäljningen ytterligare.

[Läs allt om Toyota bZ4X här](#)



Lexus RZ har uppdaterats med den nya elbilsplattformen.

Lexus RZ

Lexus ska visa totalt tre nya elbilar i år men den enda som är offentlig när det här skrivs är suven RZ. Även Lexus får uppdateringarna vi ser hos Toyota med nya motorer och nytt system för energihantering. RZ 500e får ett batteri på 77 kWh och effektuttagen 380 respektive 408 hästkrafter och den mindre RZ 350e får effektuttag på 224 hästkrafter. **RZ-bilarna** får även snabbare laddning och högre dragvikt. För första gången får RZ även en F Sport-version där den stora nyheten är Interactive Manual Drive, ett slags konstgjorda växlar. Det blir också RZ som blir första bil på marknaden med **steer-by-whire-systemet** som vi provkört och berättat om tidigare.

[Läs allt om Lexus RZ här](#)

Med den nya plattformen känner sig Toyota trygga med att avisera ytterligare tre nya elbilar under nästa år. Lexus ska komplettera RZ med två nya elbilar inom de kommande tolv månaderna.



Nu är det väl ingen tvekan längre?

6. Subarus geniala elbilsinnovation förvandlar spillvärme till batterikraft

Av Cobus F. Potgieter den 8 mars 2025

I ett annat steg för att förbättra elbilarnas effektivitet föreslår Subaru att batteriet värms upp med hjälp av spillvärme från transmissionsvätskan.



Att maximera energieffektiviteten är avgörande för att förbättra elbilarnas prestanda, och Subarus senaste patent syftar till att göra just det. Biltillverkaren har lämnat in ett **patent till United States Patent and Trademark Office** för ett system som använder värmen från transmissionsoljan som normalt skulle gå till spillo för att värma upp batteriet. På samma sätt som en turboladdare utnyttjar avgasenergi i en förbränningsmotor kan denna innovation förbättra batteriets effektivitet, förbättra prestandan i kallt väder och optimera den totala energianvändningen.

Utnyttja transmissionsvärme

Alla elbilar har växellådor, vanligtvis en enhet med konstant nät som minskar elmotorns effekt för hjulen. Vissa, som vissa elbilar från VW-koncernen, använder en tvåväxlad växellåda. När dessa kugghjul snurrar värms transmissionsoljan upp, vilket vanligtvis går till spillo eller försvinner genom en kylare.

Huvuddrivbatteriet måste värmas upp för optimal prestanda, oavsett om det gäller höga effektkrav, effektiv laddning eller drift i kallt väder. Subarus nya patent föreslår ett smartare tillvägagångssätt där spillvärme från transmissionsvätskan fångas upp och används för att värma batteriet. Istället för att göra sig av med denna värme och slösa bort ännu mer energi genom att värma upp batteriet på alternativa sätt, återanvänder Subarus system det, förbättrar den totala effektiviteten och minskar energislöseriet.

Komponenter och drift

Subarus system består av flera nyckelkomponenter som samverkar för att effektivt överföra spillvärme från transmissionen till batteriet:

- **Värmehållande transmissionsoljetank** – Lagrar uppvärmd olja för användning vid behov.

- **Värmeväxlare** – Överför värme från oljan till batteriet.
- **Oljeflödesreglerventil** – Reglerar oljeflödet baserat på värmebehov.
- **Temperatursensor** – Övervakar systemtemperaturer för att optimera prestanda.
- **Elektronisk styrenhet (ECU)** – Hanterar hela processen, styr kopplingsmekanismen och oljeflödet för att säkerställa effektiv batteriuppvärmning.

När transmissionen fungerar värms dess olja upp och lagras i tanken. När batteriuppvärmning krävs leder systemet den uppvärmda oljan till värmeväxlaren. ECU:n finjusterar processen, justerar oljeflödet och kopplingens ingrepp för att optimera uppvärmningseffektiviteten.

Även om Subarus patent inte specificerar vad som händer när batteriuppvärmning inte behövs, är det troligt att överskottsvärme avleds genom värmeväxlaren. Enligt Subaru ger denna metod det mest effektiva sättet att förkonditionera ett batteri, vilket förbättrar prestandan i kallt väder samtidigt som batteriets livslängd förlängs.



7. Osäljbara elbilar skeppas till Europa

Myndigheterna har fått order att sälja alla tjänstebilar som går på el och köpa amerikanska bensinbilar. Laddstolparna ska monteras ner, det är Trumps order. Hej och välkommen, vad roligt att du hittat min BilKanal där jag presenterar och berättar sådant som inte är känt kring TV:s bilprogram.



FILM: <https://youtu.be/Ori6ebMf-xs>

8. Musks nya löfte: Dubbla Teslas produktion

Av Kevin Neemé 12 mars 2025, 09:28

Efter röda siffrorna i försäljningen och börsraset – nu inleder Tesla motoffensiven. President Donald Trump köpte en ny Tesla för att visa sitt stöd. Nu lovar Elon Musk att dubbla Teslas produktion.



FILM: <https://youtu.be/s28I9AEnUaM>

Nu inleder Tesla sin motoffensiv efter att ha rasat på börsen de senaste månaderna. Bara i måndags föll aktien med 15 procent och vi har tidigare rapporterat om att **försäljningen kollapsat i flera länder**. I Tyskland minskade försäljningen med 76 procent i februari, samtidigt som andra elbilstillverkare ökade med 31 procent. I Frankrike och Sverige föll försäljningen med 44 respektive 42 procent.

Som svar på krisen lovade Elon Musk igår på sin plattform X att Tesla ska dubbla sin produktion inom två år. Enligt **Electrek** producerar Tesla cirka 700 000 **bilar** per år i USA, men med de nya planerna siktar de på att nå 1,4 miljoner bilar årligen.

– Till stöd för president Donald Trumps politik och för att visa vår tro för USA:s framtid förbinder sig Tesla att fördubbla fordonsproduktionen i USA inom två år! skriver Musk på plattformen X.

Samtidigt visade Donald Trump sitt stöd för Tesla genom att **köpa en av deras bilar**. Med största sannolikhet är detta ett PR-trick, Teslan kommer nog inte rulla många mil i presidents ägo. Trump har tidigare kritiserat elbilar och förespråkat fossila bränslen. Dessutom får han inte ens köra sin Tesla själv -som president är han av säkerhetsskäl förbjuden att sitta bakom ratten och måste alltid ha en chaufför.

Trots senaste tidens motgångar satsar Tesla på framtiden. Förutom den kraftigt ökade produktionen har Tesla tidigare sagt att de ska **släppa en billigare elbil under 2025** – en modell som ska locka fler köpare och vända den negativa trenden.

LÄS MER:



Så mycket har Tesla rusat i värde av Trumps seger



Varningen: Donald Trump hotar Teslas vinst



Elon Musks historiska förlust: 535 miljoner kronor i timmen



Tesla rasar under drömgräns – Musk förlorar 120 miljarder



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

9. Tesla kollapsar på börsen – 700 miljarder upp i rök

Av Kevin Neemé

10 mars 2025, 17:07

Tesla-aktie kollapsar på börsen idag. Just nu är nedgången nästan 14 procent. Enbart dagens ras innebär en förlust för Elon Musk på över 100 miljarder kronor.



Förra veckan förutspådde finansmannen och miljarder Christer Gardell att **Tesla skulle rasa med ytterligare 95 procent**. Under måndagen var det nya röda siffror för **Tesla-aktien** som faller med omkring 14 procent. Bara idag har över 700 miljarder kronor i börsvärde utraderats. För Elon Musk innebär det en personlig förlust på över 100 miljarder kronor bara på en dag. Tesla-aktien har nu fallit sju veckor i rad – en historisk nedgång som saknar motstycke i företagets historia.

– Vi ser ett fortsatt svagt kvartal för Tesla med minskade leveranser och pressade marginaler, skriver investmentbanken UBS, som sänkt sin riktkurs för aktien till 225 dollar och upprepat sin säljrekommendation.

Måndagens ras innebär att Tesla-aktien nu handlas på samma nivå som innan det amerikanska presidentvalet. Då sköt kursen i höjden på förhoppningar om att Donald Trumps politik skulle gynna Elon Musk och hans företag. Men efter de senaste veckornas nedgång har hela den uppgången raderats, och sedan toppnoteringen i december har Tesla tappat över 800 miljarder dollar i börsvärde.



Många aktieägare hoppas nu att nya Tesla Model Y ska få försäljningen och aktien att vända upp.

Anledningen till den dramatiska nedgången är en kombination av svaga försäljningssiffror, sänkta prognoser från flera storbanker och ökad oro för Teslas framtida lönsamhet. Ett av världens största finansbolag, UBS pekar på att bolaget har tvingats öka sina marknadsföringskostnader, vilket tynger marginalerna. Förhoppningar om en framtid med självkörning och robotar lyckas just nu inte uppväga.

Samtidigt har Tesla haft svårt att hålla uppe leveranserna i en allt tuffare elbilsmarknad där konkurrenter pressar priserna. Men hur mycket som beror på modellskiftet för Model Y får vi snart svar på. Bank of America och Goldman Sachs har sänkt sina riktkurser och pekar på att efterfrågan på Teslas **bilar** verkar svalna. Några som däremot ökat i Tesla är statliga **Andra AP-fonden som köpt nya aktier för 50 miljoner kronor**.

Elon Musks personliga agerande har också skadat bolagets varumärke, enligt flera experter. Hans politiska utspel har lett till ökat motstånd mot Tesla, i både USA och Europa har protester brutit ut vid företagets återförsäljare. Demonstrationerna har på vissa håll urartat i skadegörelse och gripanden, vilket spätt på de negativa rubrikerna runt bolaget.

Musk själv, som äger 12,8 procent av Tesla, har sett sin förmögenhet minska drastiskt i takt med att aktiekursen fallit. Sedan december har han förlorat över 100 miljarder dollar. Trots raset finns det dock analytiker som ser en möjlig vändning för Tesla. Med Donald Trump tillbaka i Vita huset kan Musk ha en chans att påverka den federala lagstiftningen kring autonoma fordon. En enhetlig lagstiftning för självkörande bilar skulle kunna ge Tesla en strategisk fördel – och möjligen en chans att återhämta sig.

LÄS MER:



Tesla knockar förväntningarna – nu köper svenska...



Snacka om dålig dag – Elon Musk förlorade 17 miljarder i går



Elon Musk förlorade en biljon kr – kan bli omkörd av...



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamen i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå Universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.



10. Nya siffror: De är fortsatt marknadsledare på ellastbilar

Carl Undéhn 13 mar 2025

De senaste åren har Volvo Lastvagnar varit marknadsledare i både Europa och USA vad gäller eldrivna lastbilar på över 16 ton. Nu släpps siffrorna för 2024 som visar att tillverkaren behåller titeln. Under förra året registrerades det 1.970 exemplar av eldrivna lastbilar från Volvo runt om i Europa.



Totalt stod eldrivna versioner för 1,3 procent av den totala lastbilsmarknaden på kontinenten, så med knappt 2.000 exemplar innebär det att Volvo kom upp i en marknadsandel på 47 procent. De flesta eldrivna lastbilar gick till hemmamarknaden Sverige, där Volvos andel var hela 71 procent, samt till Tyskland, Norge, Schweiz och Nederländerna.

I USA stod tillverkarens eldrivna lastbilar för en marknadsandel på "över 40 procent". Någon exakt siffra och hur många eldrivna lastbilar från Volvo som registrerades där uppges inte. Enligt siffror från nyhetsbyrån Reuters levererade konkurrenten Scania förra året 266 eldrivna lastbilar. Scania har satsat på att använda battericeller från svenska Northvolt, som har lämnat in en ansökan om konkurs och inte lyckats skala upp produktionen som planerat.

– Vi är stolta över att leda omställningen till transporter med nollutsläpp. Vi har en mycket stark portfölj i dag av batterielektriska lastbilar för regionala, stads- och anläggningstransporter. Vår nästa eldrivna lastbil på marknaden kommer att köra längre sträckor på upp till 600 kilometer på en enda laddning, säger Roger Alm som är vd för Volvo Lastvagnar.

Volvo har idag 8 helt eldrivna lastbilsmodeller och sedan den första lanserades 2019 har de nu rullat 140 miljoner kilometer. För att ellastbilarna ska bli ännu fler trycker Volvo på behovet av utbyggd laddinfrastruktur. Något som Volvo själv aktivt deltar i här i Sverige genom samarbeten med OKQ8, Skellefteå Kraft och Gito.

– För att påskynda övergången till utsläppsfria transporter räcker det inte med att vi har ellastbilarna redo. Enligt vår analys kommer vi att behöva 40 000 snabbladdare längs de europeiska vägarna, med prognosen att det kan vara 400 000 ellastbilar år 2030, säger Roger Alm.

Relaterat innehåll:



28 nov 2024

Då kommer Renaults lastbil med 60 mils räckvidd



3 sep 2024

Dubblad räckvidd – Volvo uppdaterar FH Electric



29 aug 2024

Volvo lanserar ny tjänst för enklare laddning av lastbilar



22 aug 2024

Volvo får ny jätteorder på eldrivna lastbilar



8 jul 2024

Tredje anläggning – Scania's ägare ökar batteritillverkning



25 jun 2024

Volvos eldrivna lastbilar har kört 2.000 varv runt jorden





11. Toyota FT-Me – eldriven lillebror till Toyota IQ

Magnus Fröderberg

2025-03-13

Mikrobilen ("**mopedbilen**") Toyota FT-Ee är en halv meter kortare än minibilen Toyota IQ. Smart lösning ger hysat stort lastutrymme.



*Toyota FT-Me är ännu bara en konceptbil ("**mopedbil**"),
men sätts med stor sannolikhet i produktion.*

FILM: https://youtu.be/4KaLfUIG_IM

Minibilen Toyota IQ lanserades 2008 med fyra säten och en längd precis under tre meter. Mikrobilen Toyota FT-Me mäter bra 2,5 meter i längd!

Å andra sidan har Toyota FT-Me bara två säten. Passagerarsätet kan plockas ur för att ge mer lastutrymme, till exempel för matleveranser.

Toppfarten är begränsad till 45 km/h, men det innebär att bilen kan få köras av 15-åringar i Sverige och 14-åringar i andra länder. Och ska man använda bilen i en trång storstad räcker antagligen det även för många vuxna.

Eftersom det är en konceptbil finns inte så många specifikationer. Toyota berättar dock att bilen har en räckvidd på 10 mil och solceller på taket som kan ge 2-3 mils extra körsträcka per dygn.



Inredningen är futuristisk. Ett säte kan plockas ur för att ge mer lastutrymme.



Toyota FT-Me ser trehjulsdriven ut på denna bild, men lugn, den har fyra hjul.



Magnus Fröderberg



12. Monteverdi 375/4

16.05.2018

Känner du till Monteverdi? Eftersom vi inte kan höra dina svar förväntar vi oss bara ett "nej" vid denna tidpunkt och exemplifierar kort och gott historien om denna schweiziska biltillverkare. Om du svarade "ja" kan du hoppa till det andra avsnittet i vår artikel nu.

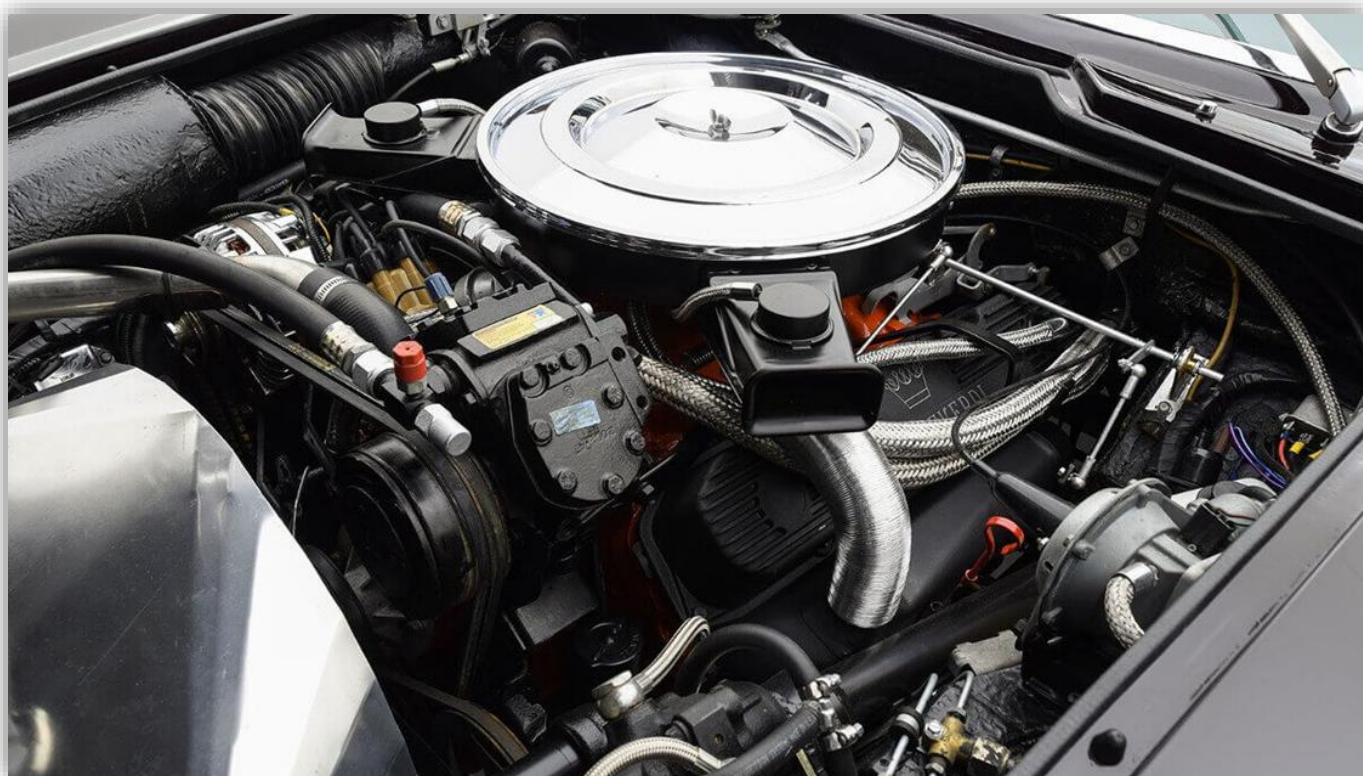


Peter Monteverdi föddes den 7 juni 1934 i Binningen och byggde sin första bil när han var 16 år gammal. Den var baserad på en gammal Fiat 1100 och det faktum att hans far ägde en bil- och lastbilsverkstad hjälpte till. Peter tog senare över företaget efter sin fars död. Han expanderade verksamheten till att bygga racerbilar under sitt varumärke MBM (främst Formel-bilar, senare upp till Formel 1) och att sälja exklusiva bilar från tillverkare som BMW, Rolls-Royce, Bentley, Jensen och Ferrari. Faktum är att han blev den yngsta Ferrari-säljaren i världen. 1967 började han bygga sina egna sportbilar och GT-bilar, som senare följdes av sedaner och offroad-bilar.





Tillsammans med Frua byggdes de första bilarna som 375 S och 375 L. Det fanns till och med en cabriolet som hette 375 C. En del problem uppstod när Monteverdi valde Fissore för att tillverka dessa bilar och han var tvungen att modifiera designen med en rektangulär front och några fler modifieringar. Några år senare presenterade han sedanen 375/4 som var ca 20 tum lång och är huvudbilen i vår andra del i serien "Unknown Bigness". Tack vare en hjulbas på 3,15 meter så var utrymmet inuti bilen verkligen på överklassnivå. Utvändigt höll sig bilen helt klart i linje med Coupé, men fick en längre och skarpare taklinje samt ett längre bagageutrymme. Under produktionstiden (1970 till 1974) fick modellserien många små modifieringar som bakljusen, som kom från Alfa Romeo Giulia i början och från Triumph TR6 till senare bilar.





På insidan presenterade sig Monteverdi 375/4 som en överdådigt utrustad lyxbil med mycket läder och fint trä. Utrustningsdetaljer som luftkonditionering eller elektriska fönster var på den tiden ännu inte en självklarhet över hela världen, här är de standard. Dessutom kunde kunderna beställa en liten TV-skärm från Sony för passagerarna eller en skiljeväg mellan fram och bak för att göra den till en riktig chaufförsbil. Föraren har en effekt på över 250 kW/340 hk, kittlad från en 7,2-liters V8-motor från Chrysler och sedan passerat genom en Torqueflite treväxlad automatlåda till bakhjulen. Förmodligen fastnade några hästar i växellådans oljetråg, eftersom 375/4 aldrig nådde upp till fabrikk-specifikationerna för acceleration och toppfart i samtida körtester. För tjänstevikten gav Monteverdi ut siffror mellan 1 920 och 1 940 kilo, beroende på utrustning.

Än idag är det oklart hur många exemplar av 375/4 som har byggts. På grund av det höga priset och den oekonomiska V8-motorn exporterades de flesta bilarna till länder med låga bensinpriser som de arabiska staterna. Den styrande familjen i Qatar äger fem 375/4. En av dem har byggts 1978, långt efter att produktionen officiellt upphörde. Denna bil har tillverkningsnummer 28, vilket kan tyda på att totalt har byggts 28 bilar. Just nu är Monteverdi 375/4 med chassinummer 3007 till salu hos den amerikanska klassiska bilhandlaren Hyman Ltd. Den här bilen visar en lack i mörk aubergine med kexläder på insidan och kostar 265,000 US\$.



Klassiker

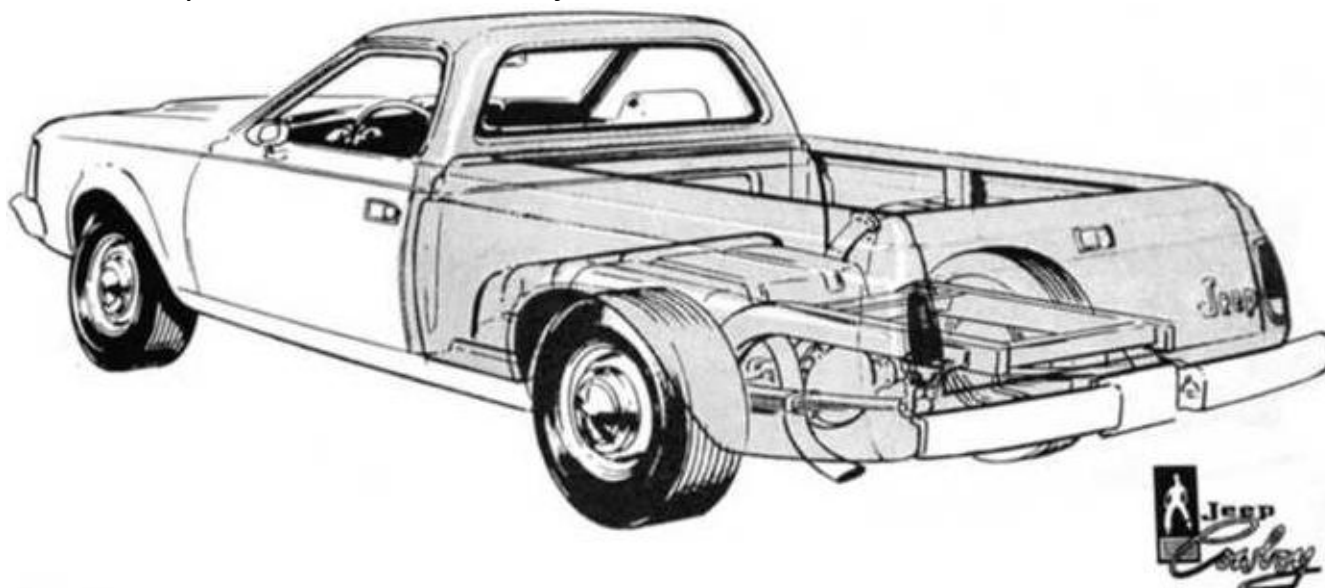
13. Missade Jeep en säljchans?

Publicerad 2025-03-06 14:30 Text Björn Meyer

Visst är Jeeps stora fyrhjulsdrevna pickuper tuffa men nog hade det funnits utrymme för en liten lastare också. Howdy Cowboy!



I början av sjuttiotalet hade American Motors köpt Jeep av Kaiser och funderade på om man kunde kapa åt sig en bit av småpickiskakan som de japanska tillverkarna i stort sett var ensamma om att fika efter. AMC utgick från nya modellen Hornet och lät Jeep styra en variant men tog även fram studier på pickuper som tänktes bära AMC-emblem. Tre prototyper lär ha tillverkats men längre än så kom aldrig projektet. Jeep-versionen var lika tvåhjulsdreven som de båda andra vilket kanske hade skapat trovärdighetsproblem – men nog hade Cowboy haft bra chanser att sälja med ett så tufft utseende!



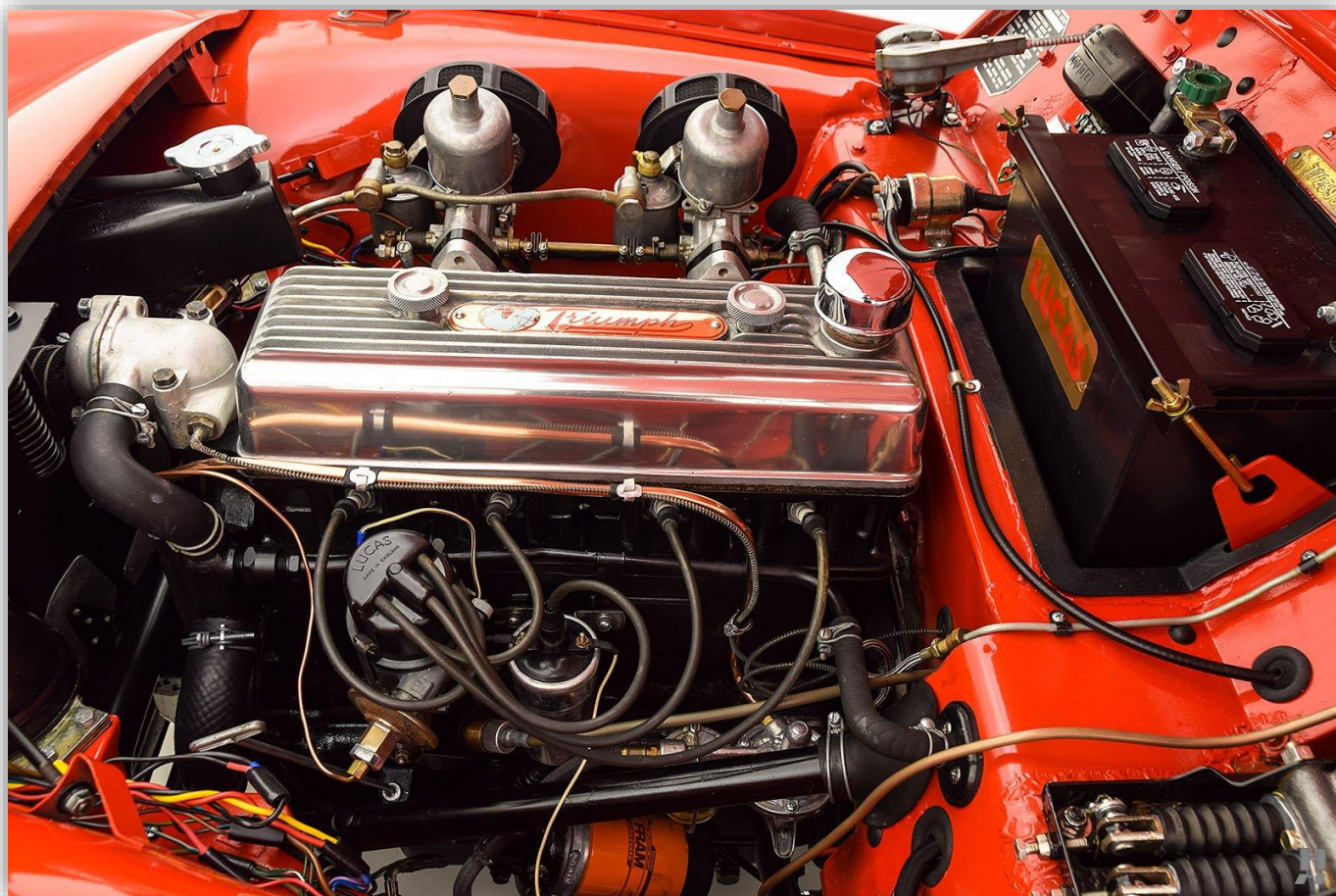
I genomskärningen syns den kraftiga konstruktionen och att bensintanken placerats säkert, så långt från krockzonerna som möjligt.

14. Triumph TR2 Roadster 1955



Liksom många biltillverkare i början av 1900-talet fick Triumph sin start i cykelbranschen och startade sin verksamhet 1887. Cykeltillverkningen expanderade snabbt, vilket naturligtvis ledde Triumph till den nya världen av motorcyklar runt sekelskiftet. En 3-hjulig cykelbil följde efter 1903, men det var inte förrän tjugo år senare som de byggde sin första fyrhjuliga bil. Det tidigaste försöket var en liten runabout som drevs av en 1,4-liters fyrcylindrig motor. Efter några framgångsrika år kom företagets första framgångsrika bil med Super Seven från 1928. Med undantag för den exotiska Dolomite 8 hittade Triumph sin nisch främst i små, sportiga sedaner och roadsters.





Efter andra världskriget drabbades Triumph av ekonomiska svårigheter och kom att ingå i Standard Motor Co. Det tog lite tid för den nyligen omdöpta Standard-Triumph att hitta sin nya identitet under de tidiga efterkrigsåren, och erbjöd den kurviga roadstern 1800 och 2000, samt den "baby-Bentley" rakbladsvassa Town and Country Saloon. Från och med 1953 slog Triumph dock verkligen igenom efterkrigstiden med den vackra och smidiga sportbilen TR2, som riktade sig direkt till den spirande amerikanska marknaden.





TR2 drevs av en 1 991 cc rak fyrcylindrig fyrventilmotor på 1 991 cc som hämtades från Standard-linjen och var insvept i en distinkt och elegant kaross, och gav upphov till den legendariska TR-serien som skulle bli en del av den brittiska sportbilsrevolutionen och pågå in på 1980-talet. Den omedelbart igenkännbara stilen hos TR2 skiljer Triumph från sina rivaler, med sina kurviga vingar, dramatiskt nedskurna cockpit och djupt infällda kylargrill med strålkastare placerade i kapslar på motorhuven. Den vackra formen hade mer än en antydning till XK120 i sin profil, särskilt när den var utrustad med bakhjulsspår som tillval. Prestandan var också ganska snabb tack vare den vridmomentstarka 2-litersmotorn som gav TR2 kraften att med lätthet överträffa sina rivaler från MG.

TR2 varade bara från slutet av 1953 till 1955 innan den evolutionära TR3 ersatte den. Bara 8 636 TR2 byggdes under bilens korta produktionstid, jämfört med över 75 000 TR3. Men TR2s roll är mycket mer än bara siffror, eftersom det här var bilen som startade allt för Triumph på den kritiska amerikanska marknaden. TR2 gav köparna en snygg och spännande maskin som tände USA:s kärleksaffär med den prisvärda brittiska sportbilen. Dagens entusiaster uppskattar TR2 lika mycket för dess historiska betydelse som för dess enkla, attraktiva linjer och livliga prestanda.

Som en av bara 1 431 överlevande som finns med i Vintage Triumph Register är denna TR2 från 1955 en sällsynt och eftertraktad tidig Triumph-sportbil. Den här bilen är föremål för en restaurering från grunden och är i utmärkt skick och är ett utmärkt exempel för användning i klubbevenemang, turnéer och rallyn. Det medföljande British Motor Industry Heritage Trust Certificate visar att denna TR2 för den tyska marknaden bär sin ursprungliga nyans av Signal Red med matchande röda skivfälgar. TR2 är smidig och målmedveten och ser ut som en typisk brittisk sportbil från 1950-talet. Finishkvaliteten är utmärkt, med djup, blank lack och bra, konsekvent panelpassning.



Det här exemplet är en senare "kort dörr"-modell, uppkallad efter de reviderade dörrarna som inte sträcker sig genom trösklarna – gjort för att ta itu med tidiga kundklagomål om trottoarkanter på dörrbottnar. Även om ljusarbetet är minimalt, är de pläterade stötfångarna, de exponerade gångjärnen på däckslöcket och vindruteramen alla i utmärkt skick och visar endast de minsta poleringsmärkena från omsorg. Den rullande materielen består av köttiga blackwall-radialer monterade på fabrikstillverkade skivhjul av stål, målade i karosens färg som original och klädda med Triumph hundparabolnavkapslar. Ett par Lucas-extraljus på en emblembar avrundar det målmedvetna och sportiga utseendet.

De små, nedskurna dörrarna öppnas via dragremmar (lyxen av yttre dörrhandtag som kom med TR3) avslöjar den utmärkta, helt restaurerade cockpiten. Tidsenlig brun klädsel täcker sätena, dörrkortet och interiörpanelerna, med kontrasterande svarta mattor som kantar golven. Passformen och finishen på den mjuka klädseln är utmärkt, och den visar praktiskt taget inget slitage sedan restaureringen. Distinkta Triumph-märkta Jaeger-instrument och ställverk, alla finns i utmärkt skick med korrekta etiketter och markeringar. Detta exemplar har också en 4-växlad växellåda med elektrisk överväxel på de två översta växellarna.

Den högkvalitativa presentationen fortsätter under motorhuven, med den ursprungliga, siffermatchande 1 991 cc raka fyran som ser snygg och tidstypisk ut ut. Det flänsade vipplocket i legering klär upp motorrummet, som är snyggt detaljerat med korrekta ledningar, VVS och kopplingar. Motorn andas genom ett par SU-förgasare, som går starkt och ger snabb prestanda – med känslan som förstärks av de låga dörrarna och den kartliknande körhöjden.

För brittiska sportbilsfantaster är Triumphs TR2 en viktig del av efterkrigstidens bilhistoria och representerar ett av de första exemplen på en prisvärd sportbil med modern stil som nådde de amerikanska stränderna. TR2 såldes i relativt litet antal innan TR3 kom, men gjorde ändå ett bestående intryck, och det är fortfarande en mycket eftertraktad modell. Detta exemplar lyser med sin högkvalitativa restaurering och väl sorterade natur. Den är redo att ge sin nästa målvakt den rena, härliga körupplevelsen under bar himmel som bara en klassisk brittisk sportbil kan erbjuda.

