



Willys Jeep 1947

1. VW ID. Buzz GTX
2. Smart #5
3. Skoda Elroq RS
4. Kia Tasman
5. Hyundai Nexo
6. Ny italiensk sportbil
7. eCarExpo
8. Självkörande Tesla Model 3
9. Nya Model Y
10. Teslabilar upp i rök
11. Cybertruck en miljardförlust
12. V12:an Mjølner
13. Volvo diesel
14. Volvo sålde 5:e miljonte bilen i USA
15. Tyskt intresse för Northvolt efter konkursen
16. Professor skapade modern Saab 900 Turbo
17. BMW 5-serie E28
18. Glas Isar T600
19. Willys Jeep
20. Fredagsfilmen



1. Test: VW ID. Buzz GTX är snabbare och snyggare – men är den nödvändig?

Text och foto Morten Bek

Två elmotorer med sammanlagt 340 hästkrafter döljer sig i GTX-versionen av Volkswagen ID. Buzz. Det gör den snabbare än man tror – men kanske också snabbare än nödvändigt.



Det finns en förutsättning man måste förstå om man ska köpa och köra **Volkswagen ID. Buzz**. Det gäller särskilt den korta versionen, och ännu mer den nya toppmodellen GTX: man kommer inte att köra särskilt långt på en laddning. Det beror inte på att batteriet i den elektriska bussen är litet – varken i den ursprungliga korta eller den nya långa versionen. Det beror snarare på att man förflyttar sig i något som känns som en blandning mellan en fraktcontainer och ett redskapsskjul.

Volkswagen kan skryta med en god aerodynamik, men det är ofrånkomligt – och fullt rimligt – att höjden och bredden på **ID. Buzz** går ut över strömförbrukningen. Ingen **ID. Buzz**, inte ens den långa med 91 kWh batteri, klarar mer än 468 kilometer på en laddning. Men man vet redan om att det krävs lite fler laddningar om man skaffar en **ID. Buzz**. Man inser också snabbt hur mycket man gillar den tyska modellen, som är rymligare än de största suvarna – och dessutom kör bättre än många mindre elbilar.



GTX med fler hästkrafter

Den illröda **ID. Buzz GTX** är det senaste tillskottet i den lilla bussfamiljen och finns både i den testade korta versionen och i den nya långa. Totalt handlar det om 340 hästkrafter från två elmotorer, och eftersom motorerna sitter på varsin axel får man fyrhjulsdraft. Det är något som inte erbjuds i andra Buzz-versioner.

I den korta GTX får man det "lilla" batteriet på 84 kWh, vilket precis räcker till en officiell räckvidd på 412 kilometer. Långa **ID. Buzz GTX**, för 50 000 kronor extra, har det större 91 kWh-batteriet och mer lockande 458 kilometer på en laddning. En fördel med den korta modellen är att den kan dra upp till 1 800 kilo på dragkroken medan den långa stannar vid 1 600 kilo. Volkswagens tekniker har gett **ID. Buzz GTX** ett sportchassi, och testbilen har 21-tums lättmetallfälgar. Om en **Buzz** nu kan se sportig ut, så gör den röda GTX det i mina ögon.

Hur känner man igen GTX-modellen?

Små vingformade LED-varselljus, GTX-logotyper på sidan och bakluckan, samt annorlunda luftintag i frontens nederdel. Jag trodde inte att någon skulle lägga märke till mig och bilen under testveckan, men färgen gör att folk stirrar gång på gång. För de flesta är det nog inte GTX-delen som väcker uppmärksamhet, utan att **ID. Buzz**, även när den nu syns på vägarna under en längre tid, fortfarande fascinerar.

Interiören är inte överdrivet pyntad – det finns GTX-logo i ratten och i ryggstöden på de himmelska sätena. Bara sätena och sittpositionen räcker för att jag ska älska **ID. Buzz**; man sitter högt och de små armstöden på båda sidorna av framsätena är en stor personlig favorit.

Är ID. Buzz GTX praktisk?

Den elektriska bussen talar för sig själv. Golvet är lite högt för att få plats med mycket batterikapacitet, men här i den korta varianten finns fem utmärkta sittplatser, mycket takhöjd och plats för en eller två barnvagnar i bagageutrymmet. Men rymligheten är bara en del av magin i **ID. Buzz GTX**. Det finns underbara detaljer som elektriskt styrda skjut-dörrar med små öppningsbara rutor, och en avdelande hylla i bagageutrymmet.



ID. Buzz tillverkas av Volkswagen Commercial Vehicles, vilket i princip separerar den från personbilarna. Som kund märker man inte mycket av det när man väljer personbilsversionen, men jag ser att vissa material är mer robusta än lyxiga. Det kan ses både som positivt och negativt. Positivt om man har barn eller hund som smutsar ner överallt. Då är interiören lätt att rengöra. Negativt om man jämför med materialvalet i samma prisklass – exempelvis tyskarnas egen **ID. 7 Tourer**.

Finns det något sportigt i GTX?

ID. Buzz GTX accelererar som en **Golf GTI**. Eller kanske snarare som två **Golf GTI** staplade på varandra, för det är en speciell känsla att släppa loss alla 340 hästkrafter från sin höga förarposition. Det finns betydligt lättare elbilar med mycket mer kraft, men känslan av att sitta högt uppe när man snabbt (och tyst) accelererar fram ger en helt ny upplevelse. Det är oväntat i en bil som är mer minibuss än personbil.

I den korta versionen är den snabba bussen bara lite längre än en Golf Variant, och även om elbussen är bred så är det enkelt att hitta rätt linje i kurvorna. Jag tror den höga körpositionen hjälper här också, men det är förstås också styrningen som förtjänar mest beröm. Med fyrhjulsdrift finns ingen tendens till hjulspinn, men det har i och för sig aldrig varit min upplevelse i en vanlig **ID. Buzz** eller andra modeller på MEB-plattformen.



Det får mig att fundera på om GTX verkligen är den rätta **ID. Buzz**-versionen att välja. Det är klart att den med 340 hk var något extra, när den vanliga **Buzz** fick nöja sig med 204 hk. Men nu har den nya motorn på 286 hk kommit, och då är skillnaden i prestanda inte längre lika stor.

Jag tillskriver det extra kraftöverskottet ett ganska litet värde i **ID. Buzz GTX** jämfört med en vanlig **Buzz**. Med två motorer behövs mer el än med en, och om elbussen gör 0–100 på 6,1 sekunder istället för 7,6 spelar nog inte så stor roll för de flesta.

Vad kostar Buzz GTX?

GTX börjar på 749 900 kr för den korta versionen och på 799 920 kr för den långa. Det inkluderar elmanövrerade skjutdörrar, matrix-LED-strålkastare, elektrisk baklucka, eljusterbara framsäten med massage, riktigt bra infotainmentsystem, högkvalitativt ljudsystem, automatisk klimatanläggning med tre zoner och mycket mer.

Som jag ser det finns det inget riktigt alternativ till ID. Buzz och den nya ID. Buzz GTX. För samma pengar kan man få mycket längre räckvidd i en ID. 7 Tourer, men då missar man poängen. En ID. Buzz köper man för utrymmet, charmen, körpositionen och upplevelsen. Om det sedan står GTX på den eller inte, det är bara en mindre detalj.





SLUTOMDÖME

ID. Buzz har rullat på gatorna i ungefär två och ett halvt år. Även om man sett en **ID. Buzz** hundra gånger tidigare, är varje gång ändå en påminnelse om hur klockrent konceptet är. Med tiden har **ID. Buzz** blivit billigare, och under resans gång har den uppgraderats med mycket bättre infotainmentsystem och betydligt fler hästkrafter. Volkswagen har förstått vad som behövde förbättras.

Den nya **GTX**-versionen med 340 hk och fyrhjulsdraft är snabbare och ser ännu bättre ut, men jämfört med versionen med 286 hk är den ingen nödvändighet. **GTX** ger en extra krydda – något man kan välja för skojs skull (eller för att kunna dra fler kilo med dragkroken) – men som inte behövs för att uppskatta ID. Buzz.

SPECIFIKATIONER

Volkswagen ID. Buzz GTX+ (kort)

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 340 hk / 560 Nm

0–100 km/h: 6,1 sekunder

Toppfart: 160 km/h

Förbrukning: 20,7 kWh/100 km

Räckvidd: 419 kilometer

Batteristorlek: 91 kWh (87 kWh användbar kapacitet)

Laddkapacitet: 185 kW

Mått (L/B/H): 471/199/193 cm

Tjänstevikt: 2 629 kilo

Dragvikt: 1 800 kilo

Bagagevolym: 1 121 till 2 160 liter

Pris: 749 900 kr (**ID. Buzz** finns från 646 900 kr)



Morten Bek



2. Smart #5 imponerar, en doldis att hålla koll på?

2025-04-06



FILM: <https://youtu.be/BgBgzXi1i3w>.



Hej, jag heter Christoffer och det är jag som driver Elbilsmagasinet. Här testar jag nya elbilar, gör reportage om svensk laddinfrastruktur och levererar de senaste nyheterna inom elbilsbranschen. Varje vecka får du minst två nya videos på Youtube (3 om du är med i Elbilsmagasinet Plus). Här på sidan finns många olika verktyg som kan hjälpa dig hitta den rätt elbilen. Bagageguiden finns för dig som tycker bagaget är viktigt, du har räckviddstabellen eller varför inte elbils kalkylatorn, som räknar på om en elbil faktiskt blir billigare än en bensin- eller dieselbil.



3. Här är Skoda Elroq RS – kvickaste Skodan någonsin

Av Kristofer Rask april 3, 2025

Skoda presenterar nu en extra sportig variant av sin senast elbil Skoda Elroq. Det med introduktionen av Elroq RS. Med det kommer också fyrhjulsdraft och en total systemeffekt på 250 kW.



Skoda presenterar nu en extra sportig variant av sin senast elbil Skoda Elroq. Det med introduktionen av Elroq RS. Med det kommer också fyrhjulsdraft och en total systemeffekt på 250 kW.

Den nya Elroq RS är den snabbast accelererande Skodan och klarar sprinten 0 till 100 km/h på 5,4 sekunder. Toppfarten är 180 km/h.

– Skoda RS-modeller kombinerar traditionellt dynamisk prestanda och sportig design med välbalanserade köregenskaper och praktisk användning. Elroq RS är inget undantag, berättar Johannes Neft, teknikchef på Skoda.

RS-behandlingen kännetecknas också av svarta exteriöra detaljer och lättmetallfälgar på upp till 21 tum som ska främhäva bilens dynamiska utseende. Med det introduceras också ett sportigt DCC-chassi som tillval.

Skoda har utrustat Elroq RS med sportstötdämpare som sänker bilen med 15 mm fram och 10 mm bak som standard. Stötdämparinställningen är konfigurerbar med upp till 15 justerbara parametrar.



Skoda har också tagit fram en ny styrningskonfiguration anpassad RS-chassit vilket ska ge en mer sportig körkänsla. På grund av den ökade effekten har RS-varianten kraftigare bromsar på framaxeln med tvåkolvsok. Två externa ljud, Sport och Futuristic, kan väljas via infotainmentsystemet.



Interiört går färgtemat i svart med limegröna kontrastsömmar och en dekor i kolfiberlook. Bilen har också en treekrad sporträtt i perforerat läder och limegröna sömmar samt en RS-emblem. Fram finns sportstolar med integrerade nackstöd.



Skoda har inte gett några detaljer om den svenska lanseringen eller vad priserna blir. Vanliga basmodellen av Skoda Elroq börjar idag på 424 900 kronor.



FILM: <https://youtu.be/O3mCl6AL6bQ>



Kristofer Rask



4. Kia Tasman för tuffare tag

Bobby Green 2025-04-04 kl 12:00

Ser bättre ut än originalet



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

Kias nya pickup Tasman är säkert en helt okej bil men tyvärr ett litet ögonsår då någon tyckte att det var en bra idé att designa den som en belugaval. Nu visas modellen upp som ett nytt offroad-koncept kallat Tasman Weekender och även om detta får bilen att se främare ut så är det fortfarande ingen vacker historia. De konstiga skärmarna går här i samma färg som övrig lack vilket är ett lyft och det finns ytterligare breddare som hjälper till att täcka de biffigare hjulen. Huven och den främre och bakre stötfångaren är nya och det finns extra bogseröglor.

Om denna kommer att produceras återstår i vanlig ordning att se.



[Kia visar upp pick-upen Tasman](#)

5. Hyundai Nexo i ny generation – längre räckvidd i vätgasbilen

Publicerad 2025-04-03 16:50 Text Erik Söderholm

Hyundai fortsätter satsa på vätgasbilen Nexo som nu kommer i ny generation med längre räckvidd och annorlunda design.



Det är inte många biltillverkare som utvecklar vätgasbilar. Två av dem är Toyota och Hyundai, men ingen av dem har haft någon större framgång i Europa.

Det beror inte minst på det dåligt utbyggda tanknätverket.

Nu gör Hyundai ett nytt försök. Vätgassuven Nexo kommer i ny utgåva med helt nytt designspråk, inspirerat av märkets andra kantiga modeller.

Nykomlingen får längre räckvidd, mer effekt, bättre utrymmen, snabbare acceleration och dessutom möjlighet att dra släp på 1 000 kilo – något som Hyundai uppger är första gången i en vätgasbil.

Räckvidden ligger numera på omkring 70 mil vilket är i samma klass som de bästa batterielbilarna. Men till skillnad från dem kan Hyundai Nexo tankas på fem minuter – om det finns en vätgasmack – och räckvidden ska vara ungefär densamma även i kallt väder.

Det finns även V2L-stöd vilket innebär att bilen kan förse andra prylar med ström.

Om bilen ska säljas i Sverige är oklart.



"Relaxfåtöljer" i framsätet är en av nyheterna i andra generationen Hyundai Nexo.

Mer från Vi Bilägare:



Hyundai skjuter upp nästa vätgasmodell



300 000 kr för att reparera – bilarna köps tillbaka



Risk för vätgasläcka i Hyundai Nexo



6. Ny italiensk sportbil ritad av studenter

Bobby Green tors. 3 apr 2025, 20:30

Tillsammans med Italdesign



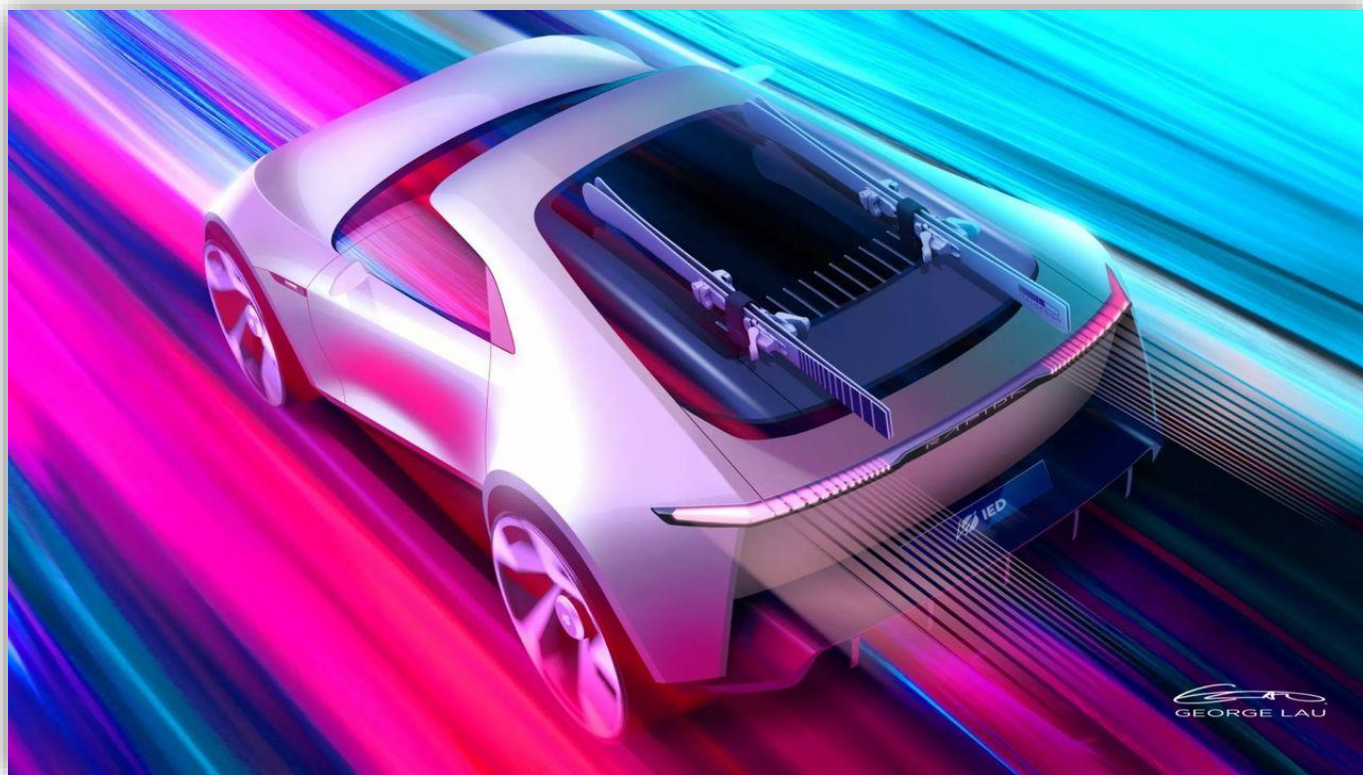
FILM: <https://youtu.be/Hse6H23sILU>

Den privata italienska designskolan IED (Istituto Europeo di Design) visar nu upp ett nytt bilkoncept som är framtaget i samarbete med Italdesign. Studenter som pluggar Master in Transportation Design har varit med och tagit fram bilens linjer och skapelsen har man döpt till Rapida. Vi får inte se hur insidan ser ut just nu men där ska det vara en 2+2-layout. Bilen mäter 4,5 meter på längden, 1,86 på bredden, 1,28 på höjden och den har en hjulbas på 2,8 meter. Man tänker sig att denna ska kunna fungera som fossilbil, hybrid eller ren elbil. Målet var att ta fram en prisvärd och sportig bil för nästa generation.

Andrea Porta från Italdesign säger följande:

"Rapida fångar essensen av JDM och påminner om de bilar och kulturella produkter som Generation Z älskar. Precis som manga, videospel, filmer och tv-serier som hjälper dagens ungdomar att hitta sig själva och skapa kontakter mellan olika ursprung och generationer, är Rapida redo att förena föräldrar och barn i en gemensam passion för bilar.

"Bilen kommer att ställas ut på Fuorisalone i Milano från den 7 till 13 april. Därefter kommer den att flyttas till Museo Nazionale dell'Automobile i Turin där den kommer finnas att beskåda från den 15 april till och med den 4 maj.



**Alpine-koncept skapat av elever på designskolan IED
Läckra former**



**IED Tracy är en liten eldriven offroad-maskin
Med plats för sex stycken personer**



Bobby Green



7. Vi har gått igenom eCarExpo i Stockholm

Roger Åberg 2025-04-04 kl 15:20

Renault 4, Ioniq 9, Zeekr 7X med flera



FILM: <https://youtu.be/NOKYBg0tbhs>

Vi hänger på eCarExpo idag och elbilstrenden verkar faktiskt leva på riktigt. Det finns väl ingen världspremiär här i år, men en drös med Sverigepremiärer och en hel del intressanta bilar. Man märker faktiskt att marknaden börjar mogna på riktigt.

Häng med när vi går igenom mässan och kollar in alla viktiga bilar på salongen, som i år håller till på Stockholmsmässan istället för på Friends Arena. Vi kollar bland annat in Zeekr 7X, Renault 4, Renault 5, Hyundai Ioniq 9, Hyundai Inster Cross och massor av annat. Enjoy!



Roger Åberg



8. Här kör Tesla en självkörande Model 3 på europeiska vägar

Posted by Kristofer Rask april 5, 2025

För ett par veckor sedan kom de första ryktena om att Tesla hittat en väg in i Europa för sin självkörande mjukvara FSD. Det nya snabbspåret innebar att Tesla använder sig av ett undantag i lagstiftningen som är speciellt framtaget för ny teknik.



FILM: <https://twitter.com/i/status/1908573920296415451>

Ryktena fick förhoppningarna om att Tesla snart kan lansera sin självkörande mjukvara att ta fart. Nu kommer något officiellt från Tesla som faktiskt bekräftar att så kan vara fallet.

Tesla har nämligen delat med sig av en film på en Tesla Model 3 som kör av sig själv i Amsterdam – ”i väntan på myndighetsgodkännande”, förklarar Tesla. Bilen navigerar smidigt runt bland andra trafikanter, spårvagnar, cyklister och fotgängare.

Enligt de **tidigare ryktena** bedömde man att mjukvaran skulle kunna rullas ut i maj eller juni i Nederländerna, och resten av EU under andra halvan av detta året.



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

Teknikens Värld

9. Nya Model Y lyckades inte lyfta Tesla

Publicerad av Mattias Rabe

1 apr 2025 kl 13.03

Teslas försäljningsras hittills i år kan ha berott på att många har gått och väntat på nya Model Y som började levereras i mars. Men när nu registreringsstatistiken för mars månad är officiell ser vi att i Sverige uteblev en större försäljningsboost. Det är dock fortfarande för tidigt att dra några fullständiga slutsatser.



Nya Tesla Model Y har inte gett märket ett uppsving i Sverige.

Nu har marssiffrorna för svenska nybilsmarknaden presenterats och i dessa ser vi att **Tesla** har det fortsatt tufft. Märket har sett en markant nedgång på flera marknader runtom i världen, däribland Sverige, efter att **Elon Musk** involverat sig med president Trump och – framför allt – efter den omtalade handgesten han utförde under presidentinstallationen i januari.

I samma veva har Tesla introducerat en ny uppdaterad **Model Y** vilket misstänks ha påverkat försäljningen av den tidigare så oerhört populära modellen. Nya versionen började levereras under mars månad så frågan var om vi skulle få se ett uppsving eller inte. Nu vet vi hur det blev.

Svaret är nej. Nya Model Y blev ingen boost för Tesla i Sverige. Förvisso ökade Tesla i jämförelse med februari månad, från 613 till 911 registrerade exemplar av Model Y, **Model 3**, **Model S** och **Model X**.

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

I BOUGHT THIS BEFORE ELON WENT CRAZY.

En dekal som har börjat dyka upp på Tesla-bilar under 2025

Men gör vi en mer relevant jämförelse, med mars månad i fjol, är tappet rejält. 911 bilar under mars månad i år kan jämföras med 2 524 bilar för ett år sedan. Det är ett rejält tapp på 64 procent.

Mars har tidigare år varit en registreringsstark månad för just Tesla.

Teslas marknadsandel

Marknadsandel i Sverige under mars månad för respektive år senaste fem åren.

2025 3,28 %

2024 8,85 %

2023 11,38 %

2022 7,19 %

2021 2,10 %

Notera att i inledningen av 2021 hade Tesla Model Y ännu inte kommit till Sverige.

Tittar vi på märkets modeller var för sig ser vi att Model 3, jämfört med för ett år sedan, backat med 71 procent till 141 exemplar, Model S med 94 procent till ett exemplar samt Model X med 88 procent till två exemplar.

Model Y har genomgått en liknande resa. Från 2 011 till 767 exemplar är ett tapp på 62 procent.

För tidigt för slutsatser

När nya, uppdaterade, Model Y blev tillgänglig för beställning för ett par månader sedan var det i ett så kallat Launch Series-utförande. Denna modellversion betingar ett betydligt högre pris (729 170 kronor) än de enklare modellversioner som har tillkommit i ett senare skede (från 554 990 kronor). De bilar som har levererats under mars månad och som utgör grunden för statistiken har främst, eller möjligtvis enbart, varit Launch Series-bilar.

Därmed reserverar vi oss för att Model Y kan komma att öka i försäljning och antal registreringar under kommande månader. Tesla har som bekant korta leveranstider och beställningar syns relativt snabbt i statistiken.

En fingervisning åt vilket håll det möjligtvis lutar är att Model 3, som dock inte är lika populär som Model Y, har tappat rejält trots att den uppdaterade versionen har sålts i drygt ett år.



Mattias Rabe

10. 17 Teslabilar upp i rök i Rom – Elon Musk rasar

TT

Publicerad 3 apr 2025 kl 11.21

Senast uppdaterad 3 apr 2025 kl 11.21

Italien uppmanar polis runtom i landet att utöka säkerheten vid samtliga återförsäljare av Teslabilar, rapporterar The Guardian.



Brända Teslabilar i Roms östra utkanter i måndags.

Anledningen är måndagens brand i huvudstaden Rom, då 17 av elbilarna tillverkade av Elon Musks företag gick upp i lågor. På X fördömde Musk branden – som tog flera timmar att släcka – som "terrorism".

Italiens statliga antiterrorismenhet, Digos, utreder nu branden i förorten Torre Angela. Polisens teori är att den startades av "anarkister".

Tesla har utsatts för en global våg av vandalism den senaste tiden, sannolikt som svar på techmiljardären Musks politiska förhållanden i USA. Som president Donald Trumps "effektiviseringschef" har Musk gjort stora nedskärningar i den amerikanska statsapparaten.

11. Cybertruck: En miljardförlust och flopp av episka mått

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 04 apr. 2025

Publicerad: 04 apr. 2025

Elon Musks kantiga pickup, Tesla Cybertruck, har blivit en försäljningsflopp och missar hans egna volymmål med hela 84 procent. Dessutom ser det inte ut som att situationen kommer att förbättras, skriver Forbes.



Cybertruck blev en flopp redan från start.

Listan över misslyckade bilmodeller är lång, med namn som Fords Edsel och Pontiac Aztek. Nu har **Elon Musks** Cybertruck tagit plats högst upp på denna lista.

Cybertruck är ett skämt

Efter drygt ett år på marknaden ligger försäljningen av detta 3 ton tunga fordon, med ett startpris på cirka 850 000 kronor, långt under Musks förväntningar. Bilens rykte om dålig kvalitet, med åtta återkallelser under de senaste 13 månaderna, och dess kontroversiella utseende har gjort den till ett skämt bland komiker.

Till skillnad från tidigare floppar, som endast hade dålig försäljning eller ett märkligt utseende, har Musks pickup också blivit en symbol för globala protester mot Tesla, på grund av vd:ns politiska åsikter och nedskärningar.

“Den är i samma liga som Edsel,” säger **Eric Noble**, chef för konsultföretaget CARLAB.

Försäljningssiffror långt under förväntan

Musks Cybertruck säljer sämre än Edsel, en modell som blivit synonym med ett katastrofalt produktmisslyckande. Ford hoppades sälja 200 000 Edsels per år, men lyckades endast sälja 63.000.

Musk förutspådde att Cybertruck skulle kunna sälja 250 000 enheter årligen. Tesla sålde knappt 40 000 enheter under 2024, dess första hela år på marknaden. Försäljningen har dessutom visat en nedåtgående trend under årets första månader.

Teslas totala försäljning har också minskat under året, med en nedgång på 13 procent under första kvartalet. Tesla har inte redovisat försäljningssiffror för Cybertruck separat, men det är tydligt att försäljningen har påverkats negativt av de återkallelser som krävts för att åtgärda fel.

“Efterfrågan är enorm,” sa Musk under en resultatpresentation i november 2023.

Tesla har till och med byggt om sin fabrik i Austin för att kunna producera upp till 250 000 Cybertrucks per år.

Problem med export och design

Det visar sig att den stora Cybertrucken är för stor för vissa länders säkerhetsregler, vilket begränsar möjligheterna till export.

“De har inte sålt många, och det är osannolikt att utländska marknader kan rädda dem,” säger **Glenn Mercer**, branschanalytiker.

Musk har tydligt uttryckt att han inte ville ha en konventionell design för sin pickup.

“Pickup trucks har sett likadana ut i 100 år, och Cybertruck ser inte ut som något annat,” sa Musk, som tidigare stolt hade sagt: “Jag gör ingen marknadsundersökning alls.”

Cybertruckens unika utseende beror på två faktorer: Musks passion för science fiction-design och ett tidigt beslut att skapa ett fordon som inte behövde lackeras.

Genom att välja rostfritt stål som material för karossen slapp Tesla investera i en dyr lackeringsanläggning. Men rostfritt stål är svårt att forma, vilket har lett till problem med karosspanelerna.

“De sparade pengar på en lackeringsanläggning, men har troligen spenderat mer på att få det rostfria stålet att fungera,” säger Mercer.

Utvecklingen av Cybertruck har kostat Tesla cirka 9 miljarder kronor. Till skillnad från Teslas andra modeller delar Cybertruck inga utvecklings- eller produktionskostnader med andra fordon.

Misslyckad demonstration och högt pris

Redan vid presentationen av Cybertruck i november 2019 gick en demonstration av det “okrossbara” glaset fel, när en stålkula krossade rutan.

“Åh herregud,” sa en generad Musk. “Vi fixar det i efterhand.”

Priset var också ett problem. Musk hade lovat att en basversion skulle kosta cirka 420 000 kronor, men det faktiska priset är nästan dubbelt så högt.

I slutändan har Musk misslyckats med Cybertruck genom att ignorera varför människor köper pickup trucks: för att transportera saker och köra i terräng. Cybertruck har visat sig vara dålig på båda dessa saker, vilket har dokumenterats i recensioner och videor. Dessutom har det blivit populärt att filma Cybertrucks som bogseras av Ford F-150 och GM Silverado.

“Om det är något de tre stora biltillverkarna i Detroit kan, så är det att bygga fullstora pickup trucks med lojala kunder,” säger Mercer.

“Han lanserade Cybertruck i det svåraste segmentet att slå sig in i.”



Krocktest-dags för Cybertruck – vågar du gissa resultatet?



Youtube-stjärnan: “Delar ska inte ramla av under körning”



Måste du foliera din nya Cybertruck?



Teslas Cybertruck faller sönder under test



Tesla bygger skyddsrum för personal – rädsla för arga kunder



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

12. V12:an Mjølner levererar upp till 1 850 hk

Publicerad: 2025-04-04 10:10 Text: Emanuel Gylling

Den danska hyperbilstillverkaren Zenvo har en V12-motor på gång. Mjølner är namnet och som mest kan den lämna 1 850 hästkrafter.



Motorn har utvecklats tillsammans med Mahle Powertrain. Detaljerna är än så länge relativt knapphändiga, men cylindervolymen är 6,6 liter, fyra turboaggregat används och maxvarvet är närmare 10 000 rpm.

Mjølner är förberedd för hybriddrift, och det är i detta som den utvecklar närmare 2.000 hk. Utan hybridsystemet levererar den upp till 1.250 hk.

V12:an sätts ihop för hand hos Mahle Powertrain i Northampton och så småningom kommer den att hittas i Zenvos framtida modellprogram.



Emanuel Gylling

13. "Volvo borde inte ha lagt ner diesel"

Av Maths Nilsson 4 april 2025, 10:16

Volvo borde inte ha lagt ner dieselbilar. Det anser Aktiespararna. – Man har siktat på att bara ha elbilar, för ett år sedan lade man ned tillverkningen av dieselbilar och nu ser man att efterfrågan på elbilar sjunker, säger Mats Ekberg på Aktiespararna från Volvo Cars bolagsstämma.



Volvo Cars hade bolagsstämma i Volvohallen i Göteborg i går. Där dök nya vd:n Håkan Samuelsson upp tillsammans med den kinesiske huvudägaren Li Shufu. Många av ägarna är bekymrade över aktiekursen som har rasat med nästan 70 procent under den sparkade vd:n Jim Rowans regim.

Under hans tid lade Volvo ner dieselbilarna och satsade stenhårt på elbilarna. Nu är småspararorganisationen Aktiespararna orolig över att Volvo kan ha satsat på fel häst.

– Man kanske skulle ha fortsatt med även dieselbilar under en längre period, säger Aktiespararnas Mats Ekberg till TT.

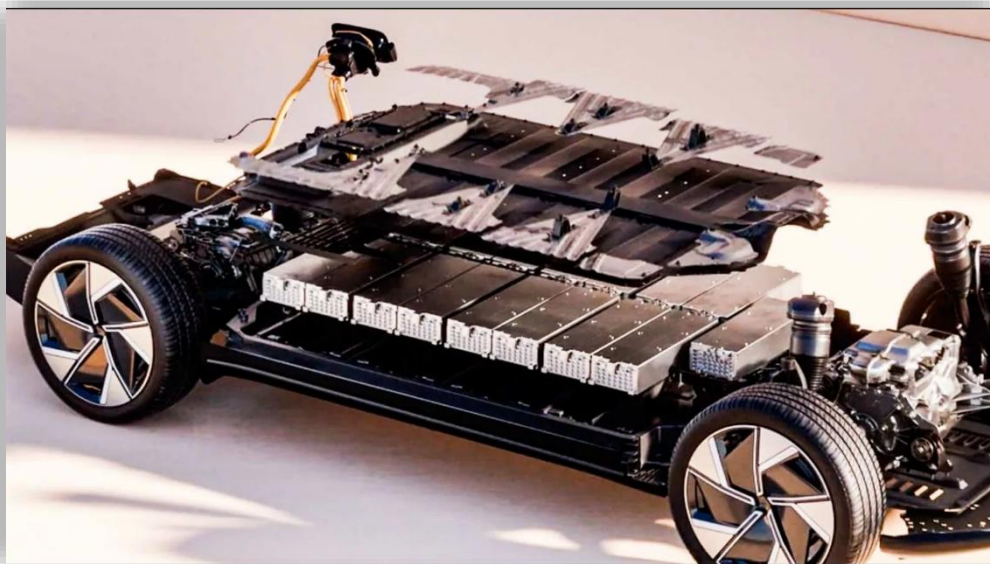
Under Jim Rowans ledning höll Volvo länge hårt i målet att bara göra elbilar från 2030. Ända tills de gjorde en helomvändning i höstas. Nu står Volvo med en rad nya elbilar som håller på att rullas ut. Medan de gamla bensinbilarna och laddhybriderna bygger på 10 år gamla åldrande modellerna. Aktiespararna är oroliga för framtiden.

– Man har siktat på att bara ha elbilar, för ett år sedan lade man ned tillverkningen av dieselbilar och nu ser man att efterfrågan på elbilar sjunker. Kanske var man lite för snabbt ute med elbilar, säger Mats Ekberg till TT.

LÄS MER:



Volvo om stopp för bensin- och dieslbilar i...



Ny algoritm ska ge Volvo supersnabb laddning



Succé för Volvo: Elbilarna ökar fyra gånger snabbare...



Volvo tar avstånd från diesel: "Elbilar är överlägsna"



Volvo Cars sparkar sin vd – får gå på dagen



Succé för Volvo Cars i maj – elbilar ökar 196%



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

14. Mitt i krisen: Volvo sålde 5:e miljonte bilen i USA

Av Maths Nilsson

3 april 2025, 15:34

Volvo firar ett bitterljuvt jubileum. Samtidigt som tullchocken införs passerar Volvo 5 miljoner sålda bilar i USA. Nu väntar enorma utmaningar.



För 70 år sedan kom Volvo till USA när Volvo PV444 introducerades. Resan började sommaren 1955 när de första Volvobilarna anlände till USA. Svenskbyggda PV444:or lossades i hamnen i Long Beach, Kalifornien. Det året sålde Volvo 26 bilar. Bara ett år senare, 1956, steg försäljningen till 5 047 bilar och 1957 blev Volvo Cars det näst största importmärket i Kalifornien. År 1974, samtidigt som 240:n kom, hade USA blivit Volvos största marknad.

Efter 70 år i USA har Volvo nu levererat fem miljoner bilar till amerikanska kunder. Bil nummer fem miljoner såldes den 29 mars 2025. Den trogna kunden Erin Taylor köpte en ny Volvo XC60 från Patrick Volvo Cars i Schaumburg, Illinois.

Nu väntar tuffa tider för Volvo i USA. Donald Trump har lagt på 20 procents tull på märkets bilar. Det kan göra en XC60 100 000 kronor dyrare om Volvo tar ut kostnaden på kunderna. Annars är det bilarbetarna i Göteborg som får betala priset. De kommer att bli drabbade hur Volvo än väljer att göra. Nya vd:n Håkan Samuelsson planerar att flytta tillverkningen av minst en modell till Volvos fabrik i Ridgeville, South Carolina.



Volvo PV blev snabbt populär i USA och gjorde märket stort.



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

LÄS MER:

- [Volvos bensinbilar ökade med 19 procent i januari](#)
- [Volvo Cars ökade sin försäljning av elbilar med 160 procent](#)
- [Succé för Volvo Cars i maj – elbilar ökar 196%](#)
- [Volvo Cars ser ljuset i tunneln – på väg ut ur...](#)
- [Ny algoritm ska ge Volvo supersnabb laddning](#)
- [Tufft för Volvo Cars i mars – tappar 22 procent](#)

15. Uppgift: tyskt intresse för Northvolt efter konkursen

Carl Undéhn 2 apr 2025

I mitten av mars lämnade batteritillverkaren Northvolt in en konkursansökan för alla sina verksamheter i Sverige och häromdagen stod det klart att över hälften av de anställda sägs upp.



För konkursförvaltaren Mikael Kubu är målet att sälja den nuvarande verksamheten så att den batteritillverkning som nu pågår kan drivas vidare och växa.

En möjlighet ser nu ut att då vara helt eller delvis i tysk regi. Northvolt har meddelat att de haft besök av en aktör som är intresserad av fabriken. Och enligt uppgifter från lokal-tidningen [Norran](#) handlar det då om ett besök från tyska Bosch. Det efter att tidningen lyckats koppla ett privatplan som landat vid Skellefteå Airport till ett bolag som ägs av Bosch.

De har tidigare sagt att de inte är intresserad av tillverkning av batterier. Men som en stor leverantör av en rad komponenter till bilindustrin kan har Bosch erfarenhet av att jobba nära och med biltillverkarna.

Norran ha också uppgifter om att även representanter från Mercedes besökte fabriken i Skellefteå, och det samma dag som besöket från Bosch ska ha ägt rum. Inget av besöken ha kunnat bekräftas, men Mercedes är i alla fall redan nu engagerade i batteritillverkning. Efter en viss tid tvekan steg den tyska tillverkaren in i samarbetet ACC, där förutom Mercedes även jättekoncernen Stellantis samt det franka energibolaget Total ingår.



Carl Undéhn

6. Professor skapade modern Saab 900 Turbo

Av Maths Nilsson 5 april 2025, 08:45

En tysk designprofessor har tagit fram en modern Saab 900 Turbo. Så här ser vår svenska ikon ut i modern tappning. – Om ingen bygger en ny Saab 900 Turbo så bygger jag den själv, säger professor Erik Wankerl.



Concept by Erik Wankerl

Många har gett upp hoppet om att Saab en dag ska återuppstå. Försvarskoncernen Saab går bättre än någonsin, men har inga planer på att gå in på biltillverkning. Idag är vapentillverkning betydligt säkrare mark än osäkra bilar.

Men den tyske designprofessorn Erik Wankerl har inte gett upp drömmen. Han har varit en stor Saab-entusiast ända sedan han var barn. Nu har professorn delat ett modernt koncept på en Saab 900 Turbo som har tagit fram. Med hjälp av AI-teknik har han tagit fram en 900 Turbo i 2025 års tappning som har fått många att haja till.

Modern variant av Inca-fälgar. Bild: Professor Erik Wankerl

– ChatGPT kan nu också generera bilder – och jag ägnade en halv dag åt att göra en designskiss på en modern Saab 900 Turbo. Man kan säga: Resultaten är förvånansvärt bra. Inte perfekt – men precis rätt för att konkretisera idéer, skriver professor Wankerl på [LinkedIn](#).

Han ville behålla de klassiska linjerna från Saab 900, men i en modern anda. Saab var först med turbomotor för massorna, en teknik som idag finns i varenda bensinmotor. Men om bilen återföds blir det sannolikt som en elektrisk bil i stil med Renault R5 Turbo, enligt professorn.



Maths Nilsson

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



Fälgarna är en hyllning till Saabs ikoniska Inca.

– Jag utvecklade de legendariska 3-ekrade fälgarna i min egen prompt som en hyllning till INCA-fälgarna. Och till sist förfinades allt med Photoshop, skriver professorn.



LÄS MER:

- [De tar fram en modern version av Saab 900 Turbo](#)
- [Saab 99 Turbo förändrade bilvärlden – nu säljs den...](#)
- [Bara ett unikt ex av Saab 900 Turbo restomod byggs](#)
- [Skimrande Saab 99 Turbo som gått 3500 mil: "Världens...](#)
- [Släcker dröm om världens mest saknade bilmärke](#)
- [Snabbaste Saaben någonsin – nu säljs en Turbo X](#)

17. BMW 5-serie E28: "Fortfarande en högst attraktiv modell"

Publicerad 2 maj 2021 (uppdaterad 29 november 2024) Text Calle Carlquist

Att tala på en originaldesign kan få förfärliga följder, men inte när BMW E12 blev E28



Ansiktslyftningar, eller facelifts för att tala nusvenska, är vanskliga för både människor och maskiner. Ibland demoleras vackra linjer totalt, ibland blir resultatet riktigt lyckat.

Tag som exempel på det senare den Opel Rekord som 1983 ersatte den som byggdes 1982, eller tag BMW:s 5-serie när den gick från att kallas E12 till att benämnas E28. Det skedde hösten 1981 och resulterade i en smakfullt formad och mer aerodynamisk modell som alltjämt har många beundrare.

Egentligen var kaross- och detaljförändringarna så stora att det var befogat att tala om en helt ny bil. Redan den första 5-serien, debut lagom till OS i München 1972, lade fundamentet till den interiörstil som blivit något av BMW:s signum. Förarmiljön var modern, stram, logisk och formgiven ungefär som en samtida stereoanläggning från Braun.

I E28 förädlades stilen till fulländning. Två stora mätare i ett instrumenthus med Kinnekulles profil, siffror och visare så knivskarpa att de syntes från månen. Total logik i varje reglage, varje knapp, funkis blandad med fingertoppskänsla.

Mysigt röd- och grönskimrande kontrollampor, en serviceindikator med ljuspunkter som obönhörligen vandrade mot rött och nästa grävning i plånbokens sedelfack. Och så det där verktygsfacket i bagageluckan...



Förarmiljön och instrumenteringen – klassiskt stramt och krispig samtidskonst à la BMW. Tydligare än så här kan det inte bli.



Fortfarande är E28 en högst attraktiv modell, både som fyrcylindrig och sexcylindrig. Åk-komfort och körkänsla är alltså av prima klass, men för att den avancerade bakvagnen ska arbeta korrekt krävs att samtliga bussningar är i gott skick, inte minst de kritiska "sil-lentblocken". Slitna sådana resulterar i "glapp" känsla och osköna dunkljud.

Rost kan finnas lite varstans men det största problemet, drygt 30 år efter modellens de-but, är att hitta en oförstörd bil, en som inte modifierats sönder av de arméer av gasglada 20-åringar som snabbt kom i modellens väg när priserna började falla.

BMW 525i 1983

Nypris: Sålde ej i Sverige, 528 iA: 121 092 kronor exkl. utrustning.

Motor: Rak sexcylindrig motor med överliggande kamaxel, två vent./cylinder. Bosch L-Jetronic bränsleinsprutning. Vattenkylning. Volym 2 494 cm³. Max effekt 148 hk DIN vid 5 500 v/min. Max vridmoment 215 Nm vid 4 000 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Automatlåda, golvspak.

Mått: L 462/B 170/H 142 cm.

Fjädring/hjulställ: MacPherson fjäderben fram, bak fyrledad axel, skruvfjädrar. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Styrning: Snäcka. Vändcirkel 10,9 m. Rattvarv 3,5.

Bromsar: Skivor fram och bak, ventilerade fram.

Fartresurser: Toppfart 197 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 9,9 s.

Förbrukning: 0,86 l/mil.

Livscykeln

1981 E28 kommer till Sverige som 1982 års modell. En mer förfinad bil än gamla E12. BMW talar om luftmotstånd, en gren som de flesta biltillverkare är bättre på.

1982 528e börjar säljas i USA. Snål men ändå snabb. Modellen med motor på 2,7 liter dyker två år senare upp i Europa som 525e.

1983 BMW:s lilla sexcylindriga motor på två liter är ett välkommet tillskott och 520 blir en verklig storsäljare. Effekt 125 hk.

1984 En BMW med diesel?! 524td börjar säljas i Sverige. En hyfsat snabb dieselbil med än mer glädjande ekonomi.

1985 Premiär för BMW M5. Byggs i 2 141 exemplar, gör 0–100 km/tim på en blinkning över sex sekunder.

1986 BMW:s lilla radfyra lämnar 1 300 hk i Formel 1-utförande. I BMW M3 ger samma grundmotor ungefär 200 hk. I 518i blir den aldrig mycket starkare än 100 hk.

1987 ABS blir standard på 528 och 535. 518 och 520 erbjuds i iS-utförande med taklucka, gröntonade rutor, svartkromade blankdelar, stötfångare i bilens färg med mera.

1988 Sista året för E28. De sista bilarna är generellt sett bättre utrustade än de första. Efterföljaren E34 har mer av allt, framför allt vikt, elektronik och säkerhet.



Calle Carlquist



18. Glas Isar T600 1962

mars 10, 2016



Denna Glas Isar T600 från 1962 är ett snyggt restaurerat exemplar av en sällsynt och intressant bil som ursprungligen var märkt under det tyska märkets undermärke Goggomobil. En av cirka 73 000 byggda under en sjuårsperiod fram till 1965 är det få som finns kvar, särskilt i så fint skick. Imponerande nog har den här behållit sin ursprungliga och välskötta interiör. Du hittar den [här på Houtkamp Collection](#) i Amsterdam, Nederländerna för 15.000 euro (~16 800 USD idag). Ett särskilt tack till BaT-läsaren Kyle K. för detta bidrag.

Bilarna introducerades först som Goggomobil T600 1958 och fick kort därefter ett nytt märke under moderbolagets namn. Det nämns inget om den här bilens ursprungliga färger, men restaureringen låter ha varit ett högkvalitativt jobb, utfört av en person som säljaren beskriver som välkänd i den holländska mikrobilsscenen. Det är en snygg liten sak, särskilt framifrån, och skicket ser ut att vara utmärkt hela tiden.





Imponerande nog är interiören fortfarande original. En radio var ovanligt lyxig för mycket små bilar på den tiden, men ser ut som om den kan vara original här. Lägg märke till den djupt konturerade omslutande vindrutan, den utmärkta klädseln, de tydliga instrumenten och den rena, sprickfria ratten.

Den luftkylda boxertvinnen på 600 cc ser lika skarpt detaljerad ut som resten av bilen och bör vara god för cirka 20 hk, dirigerad bakåt genom en 4-växlad manuell växellåda. Mono-coque-konstruktion och 12V elektricitet var ganska avancerade för en så liten bil på den tiden, särskilt den senare som inte skulle bli standard på många större tyska bilar förrän i mitten av 60-talet. Kolla in reservhulets placering.

Långsam och liten men välkonstruerad och mycket snyggt restaurerad, man skulle kunna ha mycket roligt i den här bilen förutsatt att de rätta (lätt trafikerade) vägarna och tanke-sättet.





19. Willys Jeep 1947



Under andra världskriget skapades en av USA:s mest älskade bilar, Jeepen. Jeepen, som nu främst tillverkas för konsumentbruk, var en gång en militär arbetshäst som var utformad för att flytta trupper, hjälpa sårade och mer. Historien om jeepen börjar i slutet av 1930-talet, när den amerikanska militären letade efter ett fordon som var lätt, robust och kunde färdas över grov terräng. I början av 1940-talet var jeepens design klar, och resten är historia.

För sändning tillverkade ett John Willys-Overland företag Jeep, modell CJ-2A. Med störtbåge, baksäte och lite extrautrustning monterade på motorn har vi nu en bekväm (sic) lastbil från 1947. En riktig njutning att köra, den bockar med, och ärligt talat med 4-hjulsdriften kommer den bokstavligen att gå var som helst. Ett exempel när jag besökte Elephant Hill var en mycket berömd 4-hjulsentusiast tvungen att klättra i Utahs vildmark, vilken typ av lastbil kom till undsättning för att dra ut många nyare och mer avancerade 4-hjulsdrivna bilar som fastnade? Japp det var en Willys!

Exteriör

Den här lastbilen helt i stål har ett chassi som är högre upp över marken än du föreställer dig och är lackerad i rött, med svarta accenter, som stötfångare och dekor. Utilitaristisk och enkel är modeorden här, men låt dig inte avskräckas, för det här är en sann artist. En störtbåge för mer säkerhet har lagts till, och det är bra, för om du tar en sväng för snabbt måste du komma ihåg att du inte sitter i en Porsche! Med en trastopp i svart canvas finns det gott om zip-ups som kan tas upp eller ner, beroende på hur varm dagen blir, eller om det regnar.



Den är utrustad med en motorvindrutetorkare som fungerar fantastiskt bara på förarsidan. Ja, passageraren har en torkare, men du måste flytta den fram och tillbaka själv. Enkla starka Willys-hjul har utrustats med modernare Warn-nav, vilket är standard för manuell 4WD. Vinterdäck runt om kommer att ta dig igenom nästan allt som stigen kan kasta på dig. Om du verkligen vill bli knotig, ta av toppen, fäll ner vindrutan och kör på, men glöm inte dina glasögon.

Interiör

Återigen råder enkelhet här, med undantag för de nyligen täckta tvåfärgade sätena, som faktiskt dämpar din körning, medan det på en slät yta är överraskande? Fortfarande knöligt! Dessa säten är en främre två hinkar, och ett bakre säte har lagts till så att du kan ta din hund, eller vänner, eller vad som helst till toppen av kullen. Den styva fjädringen och 6,00 x 16 däck bidrar till detta, men hey! det är en '47 Willys. En enkel instrumentbräda i metall har viktiga mätare som alla fungerar, och flera vred samt tändning på passagerarsidan som kräver en räckvidd för att svänga. Igångsättning av motorn görs med en strategiskt placerad golvknapp, med vilken man kan trycka på den och gaspedalen samtidigt, nu är det bekvämt. Gummitäckta golv finns i överflöd och fotpedaler i bar metall finns under instrumentbrädan.





Drivlina

Den 4-cylindriga standardmotorn med 4-134 liters huvud, med namnet "GO DEVIL", pumpar ut 60 hk. Denna är kopplad till en 3-växlad manuell växellåda (med back). Detta är en T-90 växellåda, som den också är utrustad med Dana 18 fördelningslåda, och en Dana 25 framaxel och en Dana 41 bakaxel på 4-hjulssidan... som jag sa gå igenom vad som helst. Kom bara ihåg att det inte är en tävling, det handlar om att ta sig dit.

Underrede

Stark Och vackert designade, lite ytrost, lite patina men från 1947 ser vi bra ut här under. Bromsarna är lite slarviga, men man kan bara använda växlar om man pekar nedåt.

En mycket intressant åktur, och blandning med old school heavy duty 4WD-teknik, detta gör dig inte besviken. En mestadels bekväm interiör, en buckboard-körning, men tillräckligt högt över marken för att göra den helt enkelt rolig att köra. Och föreställ dig huvudena som kommer att vända sig på spåret när du drar ut ett huvudjobb som fastnat i hans Rover!

Classic Auto Mall är en 336 000 kvadratmeter stor klassisk bilutställning med specialintresse, med över 300 fordon till salu med utställningsyta för upp till 1 000 fordon. Dessutom visas en samling av ladugårdsfynd med 400 fordon.



20. Fredagsfilmen: Så startar man en tändkulemotor

Av Jim Lundberg 4 april 2025

Tänk om man behövde göra allt detta varje gång man startade bilen! Här startas tändkulemotorn Fram från 1914 på 8 hästkrafter hos Pythagoras i Norrtälje.



FILM: <https://youtu.be/92q7M9rKMCE>

