



De Soto Airflow 1934

1. Zeekr 7X kan vara den första Tesladödaren
2. Världspremiär för Audi A6 sedan
3. Lynk & Co 08 PHEV
4. Kia utvecklar snålare bensinmotor på 300 hk
5. BMW:s geniala batteri kan revolutionera elbilsvärlden
6. Hyundai utrotar mardrömmen om batteribränder i elbilar
7. Tullsmällen kan göra Audis viktigaste modell osäljbar
8. Kan ta två år för Volvo Cars innan ny tillverkning är i gång i USA
9. Volkswagen är vinnarna när Tesla backar i Europa
10. Teslas Cybertruck är största bilfiaskot i modern tid
11. Tesla lanserar billigare och enklare Cybertruck
12. Tesla tvingas byta dator i fyra miljoner bilar
13. Trots strejken öppnas ny station med Superchargers
14. EU hotar Sverige med miljardböter för stor export av elbilar
15. Volvo Lastvagnar får stororder på eldrivna lastbilar
16. Kougar
17. De Soto Airflow



1. Zeekr 7X kan vara den första Tesladödaren

Roger Åberg

2025-04-14 kl 21:00

Bakom solglasögonen är allt tiptop



Jag hatar innerligt uttryck som Tesladödare. Men det här kan vara en. Eller den första av många. Och det är bra för alla.

Tesla, och i Sverige framförallt Model Y, har under många år varit det slutgiltiga svaret på vilken elbil man ska köpa om man bara vill ha en bil som kryssar i så många rutor som det bara går. Som kanske inte är bäst på allt men som är bra på det mesta.

TL;DR Zeekr levererar en riktigt trevlig SUV som slår det mesta på fingrarna, inklusive Tesla. Man levererar mer och bättre på (nästan) allt till en riktigt bra prislapp. Det öppna mål som Tesla har haft under några år är nu officiellt stängt.

För konkurrenterna har under alla år kunnat vara bra på något, men inte på allt. Där har Tesla varit bäst. Bra laddning (och framförallt nätverk), gott om utrymmet, bra teknik överlag, bra teknik i bilen, bra räckvidd och så vidare. Sen har Model Y varit en otroligt tråkig bil att köra, men det har fått stå undan när allt annat varit så bra. Tesla har också varit bra på att leverera detta till en, i elbilsvärlden, vettig prislapp.

Men nu är det slut på Teslas dominans. Kineserna, och i viss mån européerna, har kommit i kapp, och nu även förbi. Den första bilen som visar detta på riktigt här i Sverige är Zeekr 7X. Zeekr 7X är SUV-versionen av en modell som heter Zeekr 007 som aldrig kom hit men som finns i Kina. Eller det verkar som att kombiversionen faktiskt kommer hit, då under namnet Zeekr 7 GT.



Här i Sverige, där alla Zeekrs bilar är designade och delvis utvecklade, har man haft två modeller – X och 001. Nu blir det alltså tre. I Kina säljer man åtta. Ett märke som startades 2021 har alltså åtta modeller till försäljning... Det är lite att ta i att säga att Zeekr startades 2021, för märket är sprunget ur ett annat märke som heter Lynk & Co som startades i Göteborg 2016 av Volvo och Geely.

Zeekr tar i så det knakar

Om man ska vara bättre än någon så måste man vara bättre på riktigt. Som jag sa är det inte många bilar som tidigare har varit på Tesla snittnivå, framförallt inte sett till prislappen och vad man får för den. Ett exempel är Porsche Taycan, en allt igenom grym bil men med en väldigt fet prislapp. På Febers systemsite [Automatos](#) har Tesla ägt poängtoppen sedan den startade, men nu är Zeekr 7X herre på täppan.

Anledningen är som sagt att man levererar på alla punkter (förutom en) och gör det med en väldigt bra prislapp. Till det adderar man en inredning som känns ombonad och härlig till skillnad från Teslas. Känslan är faktiskt att man får Model X för Model Y-pengar.

Känns det här inbjudande? Detta stod klart innan jag åkte ner till Portugal för att provköra bilen. Nu skulle tre saker bekräftas, eller dementeras. Jag anade nämligen att Zeekr skulle vara betydligt sämre än Tesla på snålheten. Zeekr väger nämligen in på ett halvt ton mer än Teslan, och ser inte ut som en tvål, och kan man inte trolla så kommer det att göra skillnad när det kommer till hur mycket bilen drar. Och detta är nog faktiskt den enda större nackdelen med Zeekr 7X. Zeekr 7X är betydligt törstigare än Model Y. Det har man kompenserat med toksnabb laddning och större batteri. Zeekr laddar mellan 10 och 80 procent på 13 minuter(!!!) med rätt laddare, Teslan på 24 minuter. Eftersom räckvidden mer eller mindre är densamma mellan modellerna så kommer du alltså att få stanna lika ofta med de två bilarna men laddstoppen kommer, i teorin, att gå snabbare med Zeekr. Dock kommer notan att bli högre eftersom du behöver trycka i fler kWh, men om du alltid laddar hemma kanske inte detta blir världens grej.



Supersnabb laddning – men hur är det i verkligheten?

Zeekr 7X kommer i tre versioner och det lilla batteriet (på 71 kWh netto) laddar fullt på 13 minuter, de två varianterna med det stora batteriet (på 94 kWh netto) tar 16 minuter på sig. Detta klarar man av genom att trycka in 480 kW i sladden, men då måste man också hitta en laddare som kan leverera detta. Om den laddare du hittar är slöare eller om du måste dela effekten med en laddstolpskompis så kommer du att inte komma upp i några 480 kW, och då kommer det inte heller att ta 13 minuter. Vid rätt förhållanden har Zeekr kommit ner i 11 minuter, vilket är bisarrt, men räkna inte med det.

Exakt hur snabb bilen är att ladda får vi vänta med att se tills den kommer till Sverige och vi får köra med den där och ladda vid helt vanliga svenska laddare. Framtidssäker är dock bilen på den punkten, när vi får snabbare laddare här så kommer man att kunna nyttja dessa fullt ut.

Grym att köra

Den stora, stora nackdelen med Tesla Model Y är hur den är att köra. Den gamla versionen var direkt anskrämlig, men den nyare är bättre. Eller mindre dålig. Nu är detta inte något som stör gemene man på väg till jobbet eller dagis, men om du bryr dig om hur din bil är att köra ska du inte välja en Model Y.

Versionen jag körde i Portugal var den dyraste versionen med luftfjädring. Konceptet känner vi igen från Zeekr 001 och Polestar 4 men jag måste säga att 7X är bäst av dessa. Bilen känns tung på ett härligt sätt, fjädringen är inte mjuk utan fast, men inte stötig. Motståndet i ratten är precis som jag vill ha det. Som tur är behöver du nog inte luftfjädringen för att vara glad och lycklig. Det fanns en vanlig version på plats som jag inte hann med att köra, men de som gjorde det tyckte att versionen utan luftfjädring till och med var bättre. Polestar 4 har ju samma upplägg de också, och versionen utan luftfjädring är där också en trevlig upplevelse, så det är inte så konstigt att detta även gäller för Zeekr.



Klarar av att vara suv

Bilen är som sagt tung på ett bra sätt och klarar de flesta situationer på ett lysande sätt. Vi kör mestadels på rätt usla vägar och det är tyst och härligt samtidigt som ojämnheter behandlas på ett bestämt och trevligt sätt. Det är inte en mjukfest här på kinesiskt maner utan lite hårt, men på ett snyggt sätt.

Det här är ju en suv och då måste den ju också klara av lite usel grusväg. Zeekr-folket hade hittat en liten sådan åt oss och jag måste säga att det klaras galant! I videon ovan kan ni se detta. Vägen ser inte så usel ut på video, men på vissa ställen var det rejält geggigt och bilen, som kan höjas 4,5 centimeter från normalläget, tar sig fram utan minsta besvär. Perfekt alltså för alla som rattar sin stadssuv på skitiga vägar någon gång om året.

Zeekr 7X klarar alltså usla vägar alldeles utmärkt, men det är på motorvägen som bilen mår allra bäst.

Fantastisk inredning

Tycker du att inredningen i Model Y är alldeles för spartansk och trist? Då har du kommit rätt i Zeekr. Här är det ombonat och materialvalen är ypperliga. Det finns en alldeles lagom mängd riktiga knappar både på ratten och på instrumentpanelen. Känslan i dem är också väldigt bra och de verkar vara rätt placerade. Ratten är förresten väldigt bra. Formen och känslan får tummen upp och knapparna verkar vid en första anblick sitta där de ska.

Det finns en inställbar knapp både på ratten och på instrumentbrädan som man kan välja några alternativ till. Tyvärr några för få, hade velat kunna koppla nästan vad som helst till denna. Lyxversionen Privilege kommer just nu med elektroniska dörrar som öppnas och stängs med knappar. Detta känns otroligt lyxigt och jag gillar det skarpt medan andra är lite mer tveksamma. Den konfigurerbara knappen på instrumentbrädan går att ställa in så att dörren till passageraren öppnas och stängs med denna, smidigt om föraren vill kunna styra också.

Man har valt att placera en knapp på ratten som tar en till 360-vyn. Först tyckte jag det var ett underligt val, men på den skärmen finns även parkeringshjälp så jag tycker nog att detta var rätt val. Jag kommer att trycka på den varje gång jag kommer i närheten av en parkeringsplats, innan jag lägger i backen.

Det finns en stilig och väl placerad skärm framför föraren och den stora skärmen i mitten är inget att klaga på. Model Y vinner på att det även finns en skärm för de i baksätet och även om man kan tycka att det är onödigt lyx så saknar jag den i Zeekr.



Baksätet är däremot betydligt bättre i Zeekr. Det är gott om plats och känslan av limousin är påtaglig. Man saknar den där skärmen för att ställa in värmen, men fysiska knappar finns för att vinkla ryggen på baksätet, flytta fram passagerarsätet om man vill ha extra plats och dra upp gardinerna. Zeekr 001 hade JBL-loggor på högtalarna, det har man nu skrotat. Istället står det Zeekr Sound på högtalarna, vilket känns väldigt befriande. Men vid våra tester imponerar inte ljudsystemet nämnvärt. Tyvärr.

Model X-komfort och lyx för Model Y-pengar

Teslas avskalade känsla i Model Y har sina fördelar och jag har egentligen inget emot det. Men om du, för samma pengar, vill ha det väldigt ombonat och trevligt så ska du kolla in Zeekr. Här är det väldigt fina material, tillräckligt med riktiga knappar (även på ratten) och kvalitetskänslan är faktiskt extremt hög. Nu är Model X en större bil än Zeekr 7X, men det är otroligt fascinerande att man kan få samma sak med Zeekr 7X som i Model X för under halva priset.

Toppmodellen Privilege är på pappret en bättre bil än Model X på många punkter. Dessutom är den roligare att köra. Och när man tittar på lyx så har Zeekr i toppversionen elektriska dörrar och annat mys precis som Model X. Men Zeekr kostar 689.000 kronor och Tesla 1.474.990 kronor, alltså mer än dubbelt så mycket. Med den prislappen är det tack och godnatt för Tesla, men även Model Y får det som sagt kämpigt.

Tittar vi närmare här i Europa så är två konkurrenter Volkswagen ID.7 Tourer och Audi Q6. Jag har matchat Zeekr mot Tesla, ID.7 och Q6 och på pappret är Zeekr en vinnare mot alla modeller.

Teslan har vi redan pratat om, men för kombifantasten kan det faktiskt vara ett rimligare köp med ID.7. Priset är ungefär detsamma och även om man får mindre saker på pappret (förutom bagage) så levererar Volkswagen tillräckligt för de allra flesta med ID.7. Jag förstår de som blir kära i den bilen, personligen tycker jag den är lite för lam i GTX-versionen för att jag ska bli nöjd. Zeekr kommer som sagt med sin Zeekr 7 GT som är en kombi, men jag tror inte att den kommer att bli gigantisk i bagageutrymmet den heller. Zeekr 7 GT är

Zeekr 7X I kombiform – sugen? Den sista konkurrenten som jag har med är Audi Q6. Personligen är detta en besvikelse för mig, jag har bara kört vanliga Q6 och inte SQ6, men det är en bil som inte levererar någonting som inte Zeekr har och då kostar Audin, i grundpris utan utrustning, mellan 170.000 och 194.000 kronor mer än Zeekr. Det är uselt av Audi och imponerande av Zeekr. Den kanske tydligaste markören på Audis misslyckande är att baksätet i Audin är långt ifrån stort och härligt, medan man i Zeekr sitter som en kung med mycket utrymme. Att Audin dessutom är 13 liter mindre i bagaget när längden på de två bilarna bara skiljer med 1,7 centimeter är smått pinsamt.

Bättre mjukvara!

Zeekr 001 har precis som sin kompis Polestar 4 haft rejäla problem med sin mjukvara. Bilarna hade helt enkelt tagits fram för fort och när jag pratar med folk på plats blir det tydligt att man inte hade den tid man hade velat ha för att få Zeekr 001 klar. Nu har den dock blivit bättre och mjukvaran i 7X är kanske inte perfekt men lämnar spontant inte så mycket att önska, med den lilla tid jag hade med bilen. Det är lite rörigt och det finns en herrans massa alternativ i menyerna. Men jag gillar det, att få ställa in sin bil precis som man vill ha den är grymt trevligt och det är inte något man gör varje dag. saker man behöver ofta finns på relativt bra ställen och det finns enkla och trevliga genvägar att ställa in, till exempel för att stänga av hastighetsvarningar. Zeekr är inte nöjda med den navigator man har haft och har därför gjort en ny. Denna var inte integrerad i systemet ännu utan låg som en egen app, men det ska den inte göra senare. Det gjorde dock att upplevelsen med övergångar mellan navigator och annat i systemet blev lite yxig, men det ska som sagt ändras. Android Auto och Apple CarPlay finns men man kunde just nu inte få upp CarPlay-kartan på skärmen framför föraren. Vi får hoppas att det kommer, Polestar har löst det på ett ypperligt sätt i Polestar 4.

En riktigt, riktigt prisvärd bil

Det här är en riktigt bra bil. Den må vara tillverkad i Kina och Zeekr har kinesiska ägare, men det märks faktiskt att det är folk i Göteborg som har varit med i leken. Hade den här kostat 100.000 kronor mer, vilket den absolut hade kunnat göra, så hade den inte varit riktigt lika intressant, men nu får man otroligt mycket för pengarna.

På nedåtsidan finns att den är törstig och vi vill köra bilen lite längre för att säga om självkörningssystemet och mjukvaran verkligen levererar som man vill att de ska göra. Man ska aldrig som recensent säga att saker kommer att bli bättre och lösa sig med uppdateringar i framtiden, men det känns ändå tryggt att herren som är ansvarig för att bilen blir buggfri är en svensk med inflytande. Det handlar alltså inte om någon liten svensk importör som ska försöka övertyga ett kinesiskt bolag att bry sig om att bilen fungerar bra i Sverige.

Det är väldigt synd att det här inte var en Volvo EX60 istället, men hade det varit en Volvo så hade den kostat därefter.

[Kolla in mest prisvärda bilarna på Automatos](#)

[Jämför Model X och Zeekr 7X Privilege här!](#)

[Zeekr 7X Core RWD mot jämförbara Model Y, ID.7 och Q6](#)

[Zeekr 7X Long Range RWD mot jämförbara Model Y, ID.7 och Q6](#)

[Zeekr 7X Privilege AWD mot jämförbara Model Y, ID.7 och Q6](#)



FILM: <https://youtu.be/XY1P-ZKXLYs>

Vill du se mer om Zeekr 7X? Här nedan finns en hög med filmer från mina kollegor!



FILM: <https://youtu.be/hX9z6zn5BkA>



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



FILM: <https://youtu.be/Wu9zfugoMao>



FILM: <https://youtu.be/Aw9rhfxg7ec>



FILM: <https://youtu.be/-TobEvTCZzU>

2. Världspremiär för Audi A6 sedan – hal som en ål

Av Kevin Neemé 15 april 2025, 16:47

Audi visar nu upp sin nya A6 sedan som redan börjat tillverkas. Det är den mest aerodynamiska bilen som Audi någonsin byggt.



Audi har visat upp en ny version av A6 sedan. Det är en modell som fått ny design, bättre bränsleförbrukning och teknik som förbättrar både komfort och körupplevelse. Bilen är framtagen för den europeiska marknaden och börjar levereras redan i sommar.

Den nya A6:an har smalare strålkastare, bred grill och en bakdel som sluttar ner på ett sätt som påminner om Audi A7. Formen är inte bara för syns skull – den hjälper bilen att skära genom luften med mindre motstånd. Nya A6 sedan är hal som en ål.

Med ett luftmotstånd på bara 0,23 är detta den mest aerodynamiska bil med förbränningsmotor som Audi någonsin byggt. Det gör att bilen både drar mindre bränsle och enligt Audi ska vara tystare på motorväg. Den är till och med halare i formen än kombiversionen A6 Avant.

Motorerna varierar beroende på marknad. I Europa erbjuds både bensin- och dieslvarianter, bland annat en 3,0-liters TFSI och en 2,0-liters TDI, båda med mildhybridteknik som hjälper till att spara bränsle. I USA slopas hybridlösningen – där får man i stället en version med 3,0-liters V6 på 362 hästkrafter, sjuväxlad dubbelkopplingslåda och fyrhjulsdraft som standard.

A6 bygger på samma plattform som A5 och går att få med adaptiv luftfjädring, fyrhjulstyrning och hjul på upp till 21 tum. Priset i Europa startar på 55 500 euro, motsvarande runt 640 000 kronor – vad den kommer kosta i Sverige får vi nog veta inom kort. Men den som väntar i USA får vänta lite längre, och där kan priset påverkas av höga importtullar.





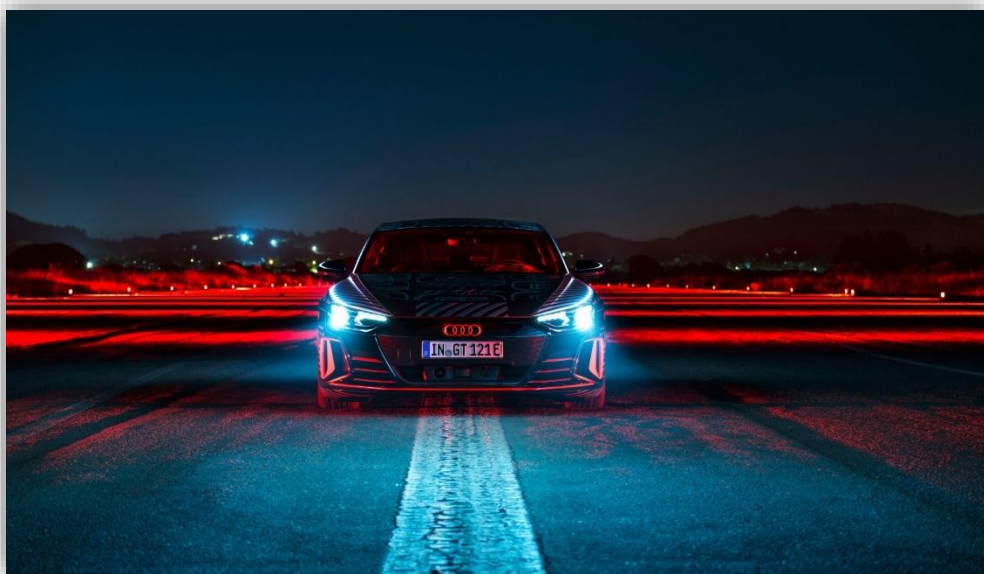
LÄS MER:



Audi stoppar tillverkning i hotad elbilsfabrik



Audi kommer släppa A3-modellen som elbil



Snabbaste Audin någonsin – nu går den att förboka i Sverige



Prototyp av nya Audi e-tron deltar i E-Cannonball



Bekräftat: Audi köper in statlig kinesisk teknik...



Audis mest sålda modell i USA spås bli osäljbar



Kevin Neemé



3. Lynk & Co 08 PHEV

Jan Macarol

14 april 2025

Svensk-kinesisk SUV med rekord 1 100 km räckvidd och ett pris som överraskar



Lynk & Co 08 PHEV ger en verklig revolution bland plug-in hybrider. Med en räckvidd på 200 km på el kommer du nästan glömma var du ska tanka. Men – det här är inte de enda överraskningarna för denna nordiska orientaliska samuraj.

När en bil säger till dig att den kan gå 200 kilometer på el tror du det inte först. När han säger det till dig **Lynk & Co 08 PHEV** och tillägger att den kommer att kunna täcka en total räckvidd på upp till 1 100 kilometer, du börjar redan googla var närmaste showroom finns. Men innan du kastar ditt kreditkort på skärmen, låt oss ta en titt på vad vi har att göra med. Gör dig redo för plug-in hybrider som du aldrig sett dem förut. Bilen är inte heller liten, mäter 4,82 m och får plats ganska mycket i bagageutrymmet. **540 liter.**

Nordisk elegans med ett kinesiskt hjärta

Lynk & Co är det svensk-kinesiska barnet till Geely och delar säng med märken som Volvo, Polestar och Zeekr. 08 PHEV är baserad på den förbättrade CMA Evo-plattformen som ses i Volvo XC40 och Polestar 2. Men här är den uppgraderad – med en bättre arkitektur, effektivare komponentpaketering och en ny elektrisk infrastruktur för snabbare mjukvaru-uppdateringar.



Under huven: siffrorna talar för sig själva

Hjärtat i O8:an är en 1,5-liters turboladdad trecylindrig motor, som i kombination med en tvåväxlad DHT-växellåda och en kraftfull elmotor driver fram- eller alla fyra hjulen. Batteri med kapacitet **39,6 kWh** är nästan absurt för en laddhybrid – de flesta konkurrenter stannar någonstans runt 18-20 kWh.

Resultatet? **200 kilometer (124 miles) räckvidd endast elektrisk** enligt WLTP-standarden. Tillsammans med bränsletanken innebär detta upp till **1 100 kilometer (683 miles)** nå. Och ja, denna PHEV kan också ladda snabbt – **DC snabbladdning från 10 till 80 % på 33 minuter**, vilket är en verklig sällsynthet i detta segment.

Interiör och komfort

Körerfarenhet? Att döma av provkörningar i Kina och vid sidan av bilmässan i Peking erbjuder O8-modellen en mycket mjuk körning, gott om utrymme, ett helt plant golv i ryggen och framför allt – ett exceptionellt infotainmentsystem som reagerar som om det var hotat av Apples Siri.

Kabinen är rymlig och materialen är förvånansvärt hög kvalitet för segmentet. Bagageutrymme? Mer än tillfredsställande, även om de exakta literna ännu inte har avslöjats. Det är en uppskattning – 540 liter. Detta betyder det **lite större** än modeller som Volvo XC60, Toyota RAV4 eller Hyundai Tucson, men något mindre än BMW X5. I kupén innebär det mycket knä- och axelutrymme – speciellt i baksätena där fordonsgolvet är helt plant, vilket är en sällsynthet i detta segment.





När kommer Lynk & Co 08 PHEV till Europa?

Lynk & Co 08 PHEV kommer redan att finnas i Europa **juni 2025**, initialt på nyckelmarknader som Sverige, Nederländerna, Tyskland och Frankrike. I Slovenien kan vi förvänta oss det under andra halvåret – beroende på importör och efterfrågan.

Slutsats: En djärv utmanare med seriösa argument

Även om utgångspriset på 52 995 € för en PHEV SUV kan vara en nagel i ögonen, erbjuder Lynk & Co 08 helt enkelt mer än de flesta av konkurrenterna. För jämförelse – **Volvo XC60 Laddning** den kostar minst 10 000 € mer och erbjuder mindre räckvidd. **BMW X3 PHEV?** Ännu dyrare. Om du letar efter en tekniskt avancerad, miljövänlig och praktisk familje-SUV som tar dig till helgen och tillbaka utan en droppe bensin, då kan 08 vara din nästa bil.

I en tid då plug-in hybrider ofta innebär kompromisser, **Lynk & Co 08 PHEV** det sällsynta fallet där du får **allt** – utan att behöva välja mellan utbud, prestanda eller pris.

Tekniska specifikationer – Lynk & Co 08 PHEV:

- **Motor:** 1,5L turbo + elmotor
- **Längd:** 4 820 mm
- **Bagageutrymme:** 540 liter
- **Total makt (inofficiell):** cirka 400 hk (298 kW)
- **Batteri:** 39,6 kWh (inofficiell)
- **Tillgång till el:** upp till 200 km (124 miles)
- **Total räckvidd:** upp till 1 100 km (683 miles)
- **Laddar:** DC snabbladdning (10-80 % på 33 minuter)
- **Plattform:** CMA Här
- **Kör:** FWD eller AWD
- **Trim:** Core och mer
- **Startpris (EU):** 52 995 € (cirka 55 591 USD) (inofficiell)



Jan Macarol



4. Kia utvecklar snålare bensinmotor på 300 hk

Av Magnus Fröderberg 2025-04-12

Framtiden är inte bara elektrisk. Kia satsar på en ny 2,5-liters bensinmotor som ska spara soppa.



Kias nya motor 2,5 T-GDI är fyra procent effektivare än nuvarande konstruktion.

Kia har satt ett djärvt mål – att sälja 4,19 miljoner bilar år 2030. För att nå dit ska de ha ett **modellprogram med hela 15 olika elbilar**. Men det räcker inte.

De ska också göra fler bensinbilar och laddhybrider.

Därför satsar Kia på att utveckla en ny bensinmotor som kan användas till flera olika biltyper: vanliga bensinbilar, laddhybrider och seriehybrider med räckviddsförlängare. Det senare innebär att bilen drivs med elmotorer, men att det finns en bensinmotor som kan ladda batterierna för att utöka räckvidden (EREX), **uppgår våra tyska ams-kollegor**.

Den nya förbränningsmotorn kallas 2,5 T-GDI och har fyra cylindrar, 2,5-liters cylindervolym och är turbomatad. Motorn kommer att kunna leverera upp till 300 hästkrafter och vara omkring fyra procent snålare än nuvarande motorer.

När den nya motorn ska sättas i produktion är ännu inte offentliggjort.

5. BMW:s geniala batteri – kan revolutionera elbilsvärlden

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 14 apr. 2025 Publicerad 14 apr. 2025

BMW tar jättekiv i batteriutvecklingen. Ny teknik kan potentiellt lösa flera problem. Läs om jätteutvecklingen här.



Vi gillar utveckling och speciellt när det kommer till solid-state batterier.

BMW har tagit ett stort steg mot att lansera praktiska solid-state-batterier, vilket framgår av två nyligen beviljade [patent hos Europeiska patentverket](#).

Den tyska biltillverkarens innovativa batteridesign använder en unik lindningsteknik som skapar en jämn intern tryckfördelning utan behov av externa kompressionsmekanismer. Dessutom expanderar cellen under den första laddningen, vilket eliminerar glapp mellan lindningen och höljet, och garanterar därmed ett stabilt mekaniskt tryck och pålitlig elektrisk kontakt.

Denna utveckling kan vara avgörande för att göra säkrare och mer effektiva solid-state-batterier till standard i framtidens elbilar.

Bortom litiumjon: Fördelarna med solid-state

I takt med att elbilar blir allt vanligare, stöter traditionella litiumjonbatterier med flytande elektrolyt på begränsningar som solid-state-tekniken kan övervinna. Solid-state-batterier använder ett fast elektrolytmedium, vanligtvis keramik, men kräver externt tryck från cellhöljet för att säkerställa pålitlig kontakt mellan elektrolyten och elektroderna.

Biltillverkare och batteritillverkare experimenterar med olika lösningar för att uppnå detta på ett kostnadseffektivt sätt.

Solid-state-batterier har flera potentiella fördelar:

- Högre energitäthet
- Högre möjliga spänningar
- Bättre cyklingsprestanda
- Minskad brandrisk

BMW:s genombrott: Tryck utan kompression

BMW:s första patent beskriver en ny lindningsmetod som staplar elektroder, fast elektrolyt och isoleringsmaterial runt en central axel. Resultatet är en cylindrisk cell som upprätthåller ett jämnt internt tryck utan behov av skrymmande externa kompressionsmekanismer.

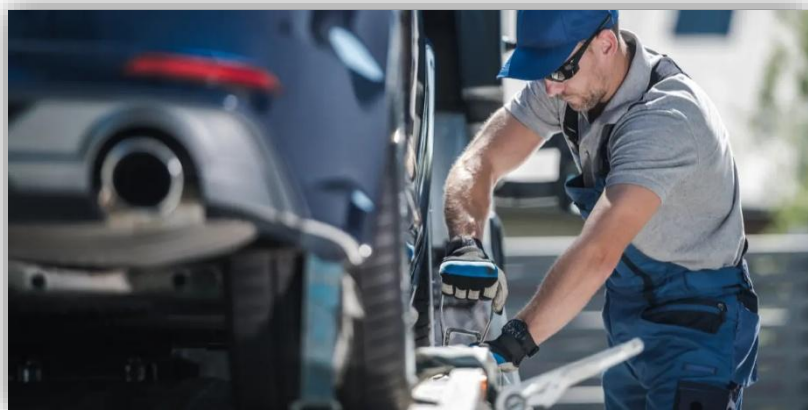
Men tryck i sig är inte tillräckligt. Det andra patentet adresserar en avgörande utmaning: glappet mellan lindningen och höljet. BMW:s lösning är en lindning som expanderar under den första laddningscykeln, vilket pressar jämnt mot höljet för att säkerställa fast kontakt och stabil prestanda.

För att uppnå denna effekt krävs noggranna materialval och en strikt kontrollerad lindningsprocess – en ingenjörsmässig bedrift som kan flytta solid-state-batterier från koncept till kommersiell verklighet.

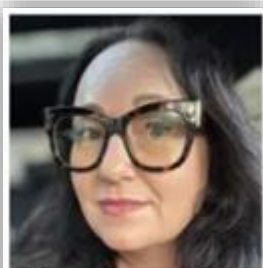
Kapplöpningen mot massproduktion

BMW hävdar att deras patent är unikt tack vare en speciell lindningsteknik som skapar ett jämnt internt tryck utan extern kraft, samt en smart materialkonfiguration som får cellskikten att expandera under den första användningen. Denna expansion fyller höljet och låser allt i stabil och pålitlig kontakt.

Ett patent är dock inte en färdig produkt. Den verkliga utmaningen ligger i att skala upp detta genombrott för massproduktion. Om BMW lyckas kan detta vara det solid-state-genombrott som elbilsvärlden har väntat på i flera år.



Skandalstatistik: Toyota tappar sin oslagbara position



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.

6. Hyundai utrotar mardrömmen om batteribränder i elbilar

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 15 apr. 2025 Publicerad 15 apr. 2025

Nygammal teknik kan revolutionera elbils säkerheten. Hyundai har utvecklat ett system som släcker batteribränder snabbt och hindrar spridning.



Hyundai Mobis har presenterat en banbrytande innovation inom säkerhet för elbilar. Deras nyutvecklade batterisystem har en inbyggd förmåga att släcka bränder, omedelbart.

Om en battericell skulle fatta eld, sprutar systemet automatiskt ett släckmedel som inte bara släcker branden inom fem minuter, utan också hindrar värmen från att spridas till intilliggande celler.

Förhindrar värmespridning och släcker brand snabbt

Denna teknik markerar ett stort steg framåt jämfört med befintliga system som mestadels fokuserar på att fördröja en termisk rusning. Hyundai Mobis system är designat för att aktivt förhindra att branden eskalerar.

Globala säkerhetskrav driver utvecklingen

I takt med att länder i Europa samt Kina och Indien inför allt striktare regler kring termisk rusning i elbilsbatterier, förväntas Hyundai Mobis lösning bli mycket efterfrågad globalt som nästa generations säkerhetsteknik.

Avancerat system med mjukvara och hårdvara i samspel

Systemet består av ett avancerat batterihanteringssystem (BMS), en integrerad brandsläckningsenhet och ett specialdesignat batterihölje. Mjukvaran analyserar kontinuerligt data från sensorer avseende temperatur, spänning och tryck i batterisystemet. Vid en avvikelse lokaliserar brandkällan, och släckningsenheten aktiveras omedelbart.

Mjukvaran är konstruerad för att fatta snabba och precisa beslut baserat på tillförlitlig logik och redundanta säkerhetsmekanismer.



Så här kan det då se ut när batterierna släcker sig själva.

Ofarligt släckmedel med hög kapacitet

Batterisystemet är utrustat med en stor mängd släckmedel, motsvarande fem gånger volymen i en vanlig hushållsbrandsläckare. Detta ämne har goda kylande, isolerande och penetrerande egenskaper samtidigt som det är skonsamt mot både miljö och människor.

Flera patent söks för innovativ teknik

Hyundai Mobis har ansökt om flera patent både i Sverige och internationellt för denna nya teknik, inklusive designen av batterihöljet och brandsläckningsenheten, samt systemet för att spruta släckmedlet under högt tryck.

Fokus på framtidens batterisystem och värmehantering

”Med allt fler elbilar som erbjuder längre räckvidd ökar kraven på batterisystemens säkerhet”, säger **Park Yong Jun**, vice vd för batterisystemforskning och utveckling hos Hyundai Mobis.

Han tillägger att företaget kommer att fortsätta utveckla avancerade batterisystem som möter och överträffar globala säkerhetsstandarder och introducera dem på den globala marknaden.

Hyundai Mobis arbetar även med ett nytt material som effektivt förhindrar överhettning av batterier, vilket ytterligare stärker deras fokus på säkerhet och prestanda.



Åsa Wallenrud

7. Tullsmällen kan göra Audis viktigaste modell "osäljbar"

Publicerad 2025-04-14 5:45

Text Erik Söderholm

En tredubbel tullsmäll kan drabba Audis storsäljare på den amerikanska marknaden



Donald Trumps nya strafftullar på importerade varor har skickat chockvågor genom bilindustrin. För många europeiska biltillverkare är den amerikanska marknaden en av de viktigaste.

För Audi kan strafftullarna bli extra problematiska. Audi Q5 som är märkets storsäljare i USA riskerar att utsättas för en tullsmäll i tre steg, enligt Bloomberg.

Först drabbas bilen av 25 procents importtull på bilar och alla komponenter som inte är amerikanska. Ovanpå det kan ytterligare 25 procents importtull läggas på varor från Mexiko (där bilen byggs) och sedan tillkommer en "importavgift" på 2,5 procent.

Om den totala "tullsmockan" på 52,5 procent läggs ovanpå bilens pris skulle den kosta motsvarande 680 000 kronor i stället för dagens instegspris på 445 000 kr.

Enligt anonyma källor Bloomberg talat med, men som inte vill uttala sig med namn, skulle det göra bilen osäljbar. Men källor inom Audi hävdar att bilen ska säljas i USA och att erbjudandet ska vara "attraktivt".

Höga avgifter införs

- USA har infört 25 procents tullavgift som baseras på bilens pris, om bilen importerats till USA.
- För bilar som byggs i Kanada eller Mexiko gäller 25 procents tull på de komponenter som inte byggs i USA.
- I maj utökas tullarna till att också innefatta motorer, växellådor och mycket annat.
- Nästan hälften av bilarna som såldes i USA under förra året var importklassade.
- VW-koncernen har investerat i mexikanska fabriker, bland annat på grund av lägre löner än i USA. Mexiko har haft frihandelsavtal med många länder, inklusive USA.
- Även om bilen byggs i Mexiko kommer vissa motorer från Ungern och växellådor från Tyskland.

Mer från Vi Bilägare:



Krisläge efter tullbeskedet: Nu stoppas leveranserna



USA:s nya tullar hotar bilindustrins leveranskedjor



Nya larmet: Strafftullarna raderar ut hela vinsten

8. Volvo Cars: Kan ta två år innan ny tillverkning är i gång i USA

Publicerad 11 apr 2025 kl 14.56 Senast uppdaterad 14 apr 2025 kl 14.48

Håkan Samuelsson diskuterar produktionsförändringar för att möta ökade kostnader på USA-marknaden.



Volvo XC90.

Var femte bil som säljs av Volvo Cars sker till den amerikanska marknaden och bolaget tvingas nu betala 27,5 procent för alla bilar som säljs dit, av dem som tillverkas utanför USA. Det 2,5 procenta tull som finns sedan tidigare, samt USA:s nya tull på fordon som ligger på 25 procent.

Företagets bedömning verkar vara att det blir Volvo Cars som får stå för kostnaden förknippad med tullarna, åtminstone merparten.

Vd:n Håkan Samuelsson beskriver läget som ohållbart, framgår av [en intervju med DN](#).

Han öppnar därför för ökad produktion i fabriken i South Carolina, men varnar samtidigt för att det kan ta upp till två år att få ny tillverkning på plats.

– På kort sikt handlar det om att sälja de bilar vi har. Vi får belastning på vinstmarginalerna och kunderna kommer att få betala mer, säger han till tidningen.

XC90 man satsar på?

Om det blir den befintliga suven XC90 som börjar tillverkas i USA hade Samuelsson inget svar på i nuläget.

– Det måste vara något som säljer bra i USA.

Håkan Samuelsson tog över som vd för Volvo Cars den 1 april. Han satt som vd för bolaget mellan 2012-2022 och återvänder för att ge stabilitet under en tvåårsperiod medan bolaget letar efter en långsiktig efterträdare, enligt ett tidigare besked.

Trump hintar om "tullrabatt" för biltillverkare

Publicerad 2025-04-15 9:10 Text Erik Söderholm

En vändning kan vara på gång i tullkriget. Biltillverkarna hoppas slippa de skyhöga straff-tullarna.



Biltillverkarna drabbas extremt hårt av de [importtullar](#) som USA:s president Donald Trump infört. Vissa modeller kan bli helt "[osäljbara](#)" när priserna rusar, enligt experter. Nu öppnar Donald Trump för någon form av lättnad i tullkriget, rapporterar Bloomberg.

– Jag tittar på något att hjälpa bilföretagen med. De byter till delar som gjordes i Kanada, Mexiko och andra ställen, och de behöver lite tid eftersom de ska börja göra dem här, sa Donald Trump under en presskonferens.

Presidenten har tidigare sagt att han "är flexibel, men inte ändrar mig".

Mer från Vi Bilägare:



Nya larmet: Strafftullarna raderar ut hela vinsten

9. Volkswagen är vinnarna när Tesla backar i Europa

Av Jan-Erik Berggren Publicerad 11 apr 2025 kl 20.07

Volkswagen har fått fart på sin försäljning av elbilar. Anledningen är bland annat att konkurrenten Tesla tappat på flera viktiga marknader. Nu hoppas fler tyska biltillverkare att trenden vänt för gott.



Volkswagens elbilsförsäljning har tagit fart. Bland annat tack vare nya ID.7 samt att...

Efter ett tungt 2024 har det plötsligt vänt uppåt för den hårt prövade Volkswagenkoncernen. Och kanske kan VW tacka Elon Musks politiska utspel för framgången under årets första tre månader. För när Teslas försäljning rasat på flera av de stora bilmärken i Europa, enligt officiell försäljningsstatistik presenterad i [Automotive News](#), har **Volkswagens** bilmärken sålt allt fler bilar.

VW-gruppen sålde totalt 2,13 miljoner bilar under årets tre första månader, en ökning med 1,4 procent jämfört med samma period förra året. Det var plussiffror både i Europa och USA, före biltullarna, men minus i Kina. Det är främst priskriget på lite dyrare elbilar som drabbat VW-koncernen, och andra premiumtillverkare i Europa, hårt. Så gott som alla premiummärken tappar mark i Kina vilket påverkat lönsamheten för märken som Audi, **Porsche**, **BMW** och **Mercedes**.

Då är siffrorna för de billigare bilarna trevligare. **Volkswagen**, **Skoda** och **Cupra** ökade alla sin försäljning. Och försäljningen av elbilar hänger med. Globalt ökade VW-gruppen sin försäljning av elbilar med 59 procent, till 216 800 bilar under årets tre första månader. Bara i Europa mer än fördubblades elbilsförsäljningen vilket sammanfaller med att den största konkurrenten, **Tesla**, drabbats av dramatiskt stora försäljningstapp. Alla hade räknat med att Tesla skulle plocka in förlorad mark i mars när siffrorna för nya **Model Y** skulle börja synas på allvar men den effekten har hittills inte märkts av. Tvärtom har Teslas tapp fortsatt och speciellt då i västra Europa.



...försäljningen av Teslabilar fortsätter att backa i Europa.

Ledande i Europa

Volkswagen är nu ledande i Europa vad gäller försäljning av elbilar, en position som Tesla haft länge och där den främsta utmanaren tidigare var kinesiska BYD. VW-koncernen har en marknadsandel på 26 procent i Europa om vi bara räknar elbilar.

VW-koncernen har lyckats bra med nya modeller som Volkswagen **ID.7**, **Audi Q6 e-tron** och **Skoda Elroq**. Dessutom har gamla storsäljare som **ID.3** och **ID.4** uppdaterats.

Framgången i USA under årets tre första månader ser VW-koncernen som en mer tillfällig uppgång på grund av de tullar som eventuellt införs under senvåren. En tredjedel av VW:s försäljning i USA består av bilar som byggs i Europa och som hotas av höga tullavgifter.

I april arrangeras den stora bilsalongen i Shanghai och flera europeiska tillverkare tänker ta chansen och visa upp nya modeller för att på något sätt få ordning på försäljningen i Kina. Tidigare har Kina bidragit med en försäljning av dyrare modeller och pumpat pengar tillbaka till Volkswagen, BMW och Mercedes. Men på senare år har kinesiska tillverkare också satsat på dyrare modeller och helt enkelt konkurrerat ut europeerna med bättre produkter.



Jan-Erik Berggren

10. Teslas Cybertruck – största bilfiaskot i modern tid?

AV Linn Kolar

Uppdaterad 13 apr. 2025

Publicerad 13 apr. 2025

Cybertruck lanserades som Teslas mest vågade satsning hittills men ett år senare pekar siffrorna på ett rejält magplask.



Teslas Cybertruck – en futuristisk pickup som väckte stor uppmärksamhet vid lanseringen, men som snabbt blivit symbolen för ett av bilvärldens största moderna fiaskon.

Den skulle revolutionera marknaden, förändra spelet och göra alla andra bilar överflödiga. I stället blev den en av de största flopparna i bilhistorien.

Från framtidsvision till fabrikkris

När Tesla visade upp sin Cybertruck 2019 var förväntningarna skyhöga. En futuristisk pickup i rostfritt stål, inspirerad av sci-fi och utan behov av traditionell lackering.

Enligt **Elon Musk** skulle produktionen nå 250 000 bilar per år – men verkligheten blev en annan.

Carup rapporterar att drygt ett år efter lanseringen har endast 40 000 exemplar sålts, trots över en miljon reservationer.

Problemen har hopat sig: hela åtta återkallelser, kvalitetsbrister och ett designval som inte går hem hos alla. På grund av sin storlek och utformning är Cybertruck dessutom förbjuden i flera länder.

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. Dessutom har Cybertruck blivit något av en symbol för protester mot Elon Musk, kopplat till både företagets personalpolitik och hans personliga ställningstaganden.

“De har inte sålt mycket, och det är osannolikt att utomeuropeiska marknader kan rädda dem i det här fallet”, säger industriforskaren **Glenn Mercer** till **Forbes**.

Cybertruck som en ny Edsel – fast värre

Ford Edsel från 1958 är länge betraktad som bilvärldens största magplask.

Men Cybertruck kan ha slagit den. Edsel sålde 63 000 exemplar första året – Cybertruck knappt 40 000. Ändå investerade Tesla miljarder i en specialanpassad fabrik i Austin för att möta en efterfrågan som aldrig kom.

“De sa inte bara att de ville sälja mycket, de hade även kapacitet att sälja mycket mer”, säger Mercer.

Musk själv hade högt ställda förväntningar på försäljningen, men resultatet blev ett fiasko som landade hela 84 procent under målsättningen. Cybertruck **nämns nu ofta i samma andetag som klassiska bilmislyckanden** som Ford Edsel och Pontiac Aztek.

Prisexplosion och rostfria problem

När bilen först presenterades talades det om ett pris kring 420 000 kronor. När den väl nådde marknaden låg startpriset närmare det dubbla – cirka 850 000 kronor.

Valet av rostfritt stål – för att undvika investeringar i en lackeringsanläggning – har lett till produktionsproblem, fula fingeravtryck och kostsamma kompromisser.

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

Det har resulterat i ett kostsamt projekt med tveksam avkastning – både tekniskt och ekonomiskt.

Lanseringen, där fordonets så kallade pansarglas oväntat krossades under en demonstration, har kommit att symbolisera de utmaningar som följt modellen.

Vad Tesla planerar för Cybertruck framöver återstår att se – men mycket tyder på att marknaden inte är med på resan.



Linn Kolar

Utbildad webbredaktör som nu studerar IT, media och design. Nu skribent på Dagens PS som bland annat bevakar världen och hållbarhetsfrågor.



11. Tesla lanserar billigare och enklare Cybertruck – med längre räckvidd

Posted by Kristofer Rask april 12, 2025

Tesla har introducerat en ny billigare variant av sin Cybertruck i USA och Mexiko. Priset pressas ner till 62 4090 dollar, motsvarande 630 000 kronor. Det är en sänkning med nästan 100 000 kronor mot den tidigare billigaste varianten.



Den nya varianten av Cybertruck får namnbeteckningen Long Range och blir, trots att den blivit billigare, faktiskt den Cybertruck som erbjuder längst räckvidd. Upp till 560 kilometer på en laddning.

Men för att pressa priset så har Tesla sparat in på vissa funktioner. Bland annat är Cybertruck Long Range motorsvagare. Sprinten 0 till 100 km/h avklarar på 6,3 sekunder vilket kan jämföras med 2,6 på den snabba Cyberbeast-versionen.

Tesla har också gett den billigare varianten 18-tumshjul och man har tagit bort den adaptiva fjädringen. Dessutom är tonade bakrutor inte standard.

Tesla har också förenklat interiören. Stolarna har textilklädsel istället för konstläder och aluminiumdetaljerna på accelerations- och bromspedalerna är borta. Passagerarna i baksätet blir av med sin pekskärm som de annars hade kunnat styra klimatanläggningen och mediaspelaren med.

Dessutom har Tesla tagit bort den långsgående ljuslisten som prydde baksidan av flaket. Själva flaket blir också av med sina elutag.

De tidigare varianterna av Cybertruck har också en jalousi som kan täcka flaket. Det får inte Long Range. Istället kan man köpa till ett tygöverdrag för att täcka flaket och göra pickupen mer aerodynamisk.



Interiören har också tonats ner.



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



12. Musks mardröm: Tvingas byta dator i fyra miljoner bilar

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 15 apr. 2025 Publicerad 15 apr. 2025

Elbilstillverkaren Tesla står inför ett potentiellt kostsamt dilemma. Enligt uppgifter kan bolaget behöva byta ut datorn i omkring fyra miljoner fordon eller kompensera ägarna för att den utlovade fullständiga självkörningsförmågan inte kommer att kunna levereras.



Det här kan bli dyrt för Elon Musk och Tesla.

Denna situation kan leda till en ekonomisk smäll som överträffar de största återkallelsena i bilindustrins historia, skriver [Electrek](#).

År 2016 hävdade Tesla att alla deras framtida fordon skulle ha den hårdvara som krävdes för fullständig självkörning. Vd **Elon Musk** talade under flera år om hur en mjukvaruuppdatering så småningom skulle förvandla Teslas bilar till "robotaxis" med nivå 4-5 autonom körning, vilket innebär att fordonen skulle kunna köra helt utan mänsklig inblandning.

Tekniska utmaningar och erkännandet av otillräcklig hårdvara

Nästan tio år senare har detta löfte ännu inte infriats, och det ser inte ut att ske inom en snar framtid för majoriteten av de Tesla-bilar som levererats under det senaste decenniet. Det visade sig snabbt att Teslas påstående om att deras fordon hade "all nödvändig hårdvara" inte stämde.

Vid den tidpunkten tillverkade Tesla bilar med kameror, en radar framåt, ultraljudssensorer och en "självkörande" dator kallad HW2.5. Företaget introducerade dock snabbt en nyare och kraftfullare "HW3 självkörande dator" och erkände att HW2.5 inte var tillräckligt kraftfull för att uppnå fullständig självkörningsförmåga. Tesla började då att kostnadsfritt uppgradera befintliga HW2.5-bilar med den nya HW3-datorn för de kunder som hade köpt Teslas "Full Self-Driving" (FSD)-programvara.

HW4 – "självkörande dator"

Under 2023 och 2024 övergick Tesla till ytterligare en ny och ännu kraftfullare "självkörande dator", HW4, i sina nya fordon. Till skillnad från övergången från HW2.5 till HW3 hävdade Tesla denna gång att de fortfarande skulle kunna leverera sin robotaxi-funktion till fordon med HW3.

Musk gick till och med så långt som att påstå att FSD först skulle bli bättre på HW3 eftersom Teslas "fokus måste ligga på att få FSD på HW3 att fungera extremt bra och tillhandahållas internationellt". Han hävdade även att FSD-prestandan på "HW4 kommer att ligga minst sex månader efter HW3" på grund av detta.

Detta uttalande visade sig dock inte hålla länge. Under 2024 började rapporter indikera att HW3-datorns kapacitet närmade sig sin gräns, och att den utlovade nivån av autonom körning fortfarande var långt borta. I januari 2025 erkände Musk slutligen att HW3-datorerna inte är tillräckligt kraftfulla för att uppnå autonom körning utan övervakning.

Konsekvenser och potentiella lösningar för byta av dator

Det finns uppskattningsvis fyra miljoner Tesla-bilar världen över som är utrustade med HW3-datorer. När Musk erkände att datorn inte skulle klara av den utlovade självkörningsförmågan, sade han att Tesla skulle uppgradera datorerna i alla HW3-bilar vars ägare hade köpt FSD-paketet. Han beskrev utbytet av alla dessa datorer som "smärtsamt" och uttryckte sin "glädje" över att "inte så många" hade köpt FSD-paketet.

Tesla har aldrig offentliggjort det exakta antalet kunder som köpt FSD-paketet, men i slutet av 2022 uppgavs det finnas 400 000 FSD-betatestare i Nordamerika. Globalt sett antas att ytterligare minst 100 000 HW3-bilar har FSD-paketet, vilket skulle innebära att Tesla behöver byta ut datorer i över en halv miljon fordon.

Musks uttalande om att det kommer att bli "smärtsamt" att byta ut datorerna i över 500.000 bilar är sannolikt korrekt. Det kommer att innebära en enorm belastning på Teslas servicekapacitet, utöver de betydande kostnaderna som lätt kan överstiga fem miljarder svenska kronor.

Bredare implikationer för Tesla-ägare

Men problemet kan vara ännu större än så. Tesla och Musk lovade inte bara de som köpte FSD-paketet att bilarna hade den nödvändiga hårdvaran för självkörning. Sedan 2016 hävdade de att alla Tesla-bilar som tillverkades hade denna förmåga. Även om Tesla förra året tog bort detta påstående från sin webbplats och ändrade formuleringen kring FSD-paketet, kvarstår argumentet att ägare av HW3-dator-bilar har blivit felinformerade.

År 2019 hävdade Musk att "Tesla-fordon nu är tillgångar som ökar i värde" på grund av deras framtida självkörningsförmåga. Detta visade sig vara felaktigt. Däremot är det sant att värdet på Tesla-bilar skulle vara högre om de hade datorer som kunde stödja självkörning, vilket Musk nu har erkänt inte är fallet. Detta gäller oavsett om ägaren köpte FSD-paketet eller inte.

Det finns därför ett starkt argument för att Tesla behöver byta ut datorerna i alla HW3-bilar eller åtminstone kompensera ägarna för det falska påståendet att fordonen hade "all nödvändig hårdvara för självkörning". Det finns till och med ett rättsligt prejudikat för detta. År 2022 beordrades Tesla av en domare att kostnadsfritt uppgradera en kunds självkörande dator så att denne kunde prenumerera på Teslas FSD-programvara utan extra kostnad. Detta skapade ett prejudikat för Tesla-ägare som inte köpt FSD-paketet.

Baserat på Teslas tidigare uttalande att "alla bilar som tillverkats sedan 2016 har den hårdvara som krävs för fullständig självkörning", har ägarna av dessa fordon rätt att förvänta sig att ha tillgång till dessa funktioner. Det handlar om potentiell felaktig marknadsföring. Tesla säger: "Din bil har all nödvändig hårdvara för fullständig självkörning", men när en ägare vill använda funktionerna säger Tesla: "Du måste betala 10 000 kronor för att vi ska uppgradera din hårdvara." Något stämmer inte.

Framtidsutsikter och potentiella strategier

Det är osannolikt att Tesla kommer att byta ut HW3-datorerna i alla berörda bilar, vilket skulle innebära omkring fyra miljoner fordon. Det skulle vara en alltför komplicerad och kostsam operation som skulle belasta Teslas redan hårt ansträngda serviceverksamhet enormt.

Dessutom är det inte säkert att det ens skulle fungera tillfredsställande. Efter att ha haft fel om både HW2.5 och HW3 är förtroendet för att Tesla ska uppnå autonom körning utan övervakning på HW4-fordon inte särskilt högt, trots att dessa har kraftfullare datorer och bättre kameror.

En mer trolig utveckling är att Tesla kommer att försöka uppmuntra kunderna att uppgradera sina bilar, liknande de tidigare erbjudandena om överföring av FSD-paketet. Det kan också bli aktuellt med återköp av bilar till ett högre pris som kompensation.

För de som inte köpte FSD-paketet är det mindre troligt att Tesla kommer att erbjuda någon form av kompensation utan rättsliga påtryckningar. Flera stämningar har redan lämnats in mot Tesla gällande deras påståenden om självkörning, och dessa kan komma att öka i antal efter Musks erkännande om HW3-datorernas begränsningar.



Tesla vägrar ta tillbaka Cybertruck i inbyte



Väntan på Tesla Roadster: Ett åttaårigt mysterium



Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



13. Trots strejken – här öppnas ny station med Superchargers

Carl Undéhn 15 apr 2025



Konflikten mellan fackföreningen IF Metall och Tesla i Sverige har pågått sedan hösten 2023. Som en följd av det har en rad andra fackförbund inlett sympatiåtgärder, bland dem Elektrikerna, som inte installerar nya laddstationer inom Teslas nätverk med Superchargers.

Något som ses som ett stort problem i utbyggnaden av tillverkarens snabbladdare. Ändå har Tesla nu öppnat en ny station med 16 Superchargers i Södertälje. Det handlar då om den senaste generationen, så kallade V4, som har längre laddkabel och ska kunna ge högre effekt än dagens Superchargers. Här handlar det om samma effekt på 250 kW som hos tidigare stationer.

Den nya stationen hittas på Klastorpsvägen 6 i Södertälje i närheten av E20. "Södertälje är en efterlängtd laddstation som kommer möjliggöra bekväma, fossilfria och ekonomiska resor mellan öst- och västkusten samt till södra Sverige", skriver Tesla i ett pressmeddelande.



14. EU hotar Sverige med miljardböter – för stor export av elbilar

Av Magnus Fröderberg

2025-04-12

Under 2024 ökade exporten av begagnade elbilar med 75 procent samtidigt som allt färre bensin- och dieslbilar lämnade landet. Det kan leda till att Sverige tvingas betala miljardböter.



*Många begagnade Tesla-bilar exporteras till Finland.
På bilden är det dock helt nya bilar som levereras till Sverige.*

Statliga Trafikanalys rapporterade nyligen att **exporten av begagnade elbilar steg med 75 procent under 2024.**

Daniel Odsberg, försäljningschef på Kvdbil, bekräftar bilden och uppger att många Teslabilar säljs till Finland, Kia till Danmark och Finland, och att Peugeot är heta i Danmark. Exporten av begagnade elbilar från Sverige till grannländerna innebär att Sverige fortsatt har en stor andel bensin- och dieslbilar på vägarna.

– **Det är en dramatisk och ledsam ökning** av exporten av elbilar, säger Mattias Goldmann, vd för 2030-sekretariatet, [till SVT](#).

Han menar att Sverige har ovanligt grön el och när bilarna i stället rullar utomlands med sämre elmix leder det till ökade utsläpp.

Böter om miljömål missas

Mattias Goldman pekar också på att exporten gör det svårare att nå klimatmålen.

– **Det hänger ju på ett hår** om vi ska klara 2030-kraven från EU, och bommar vi dem kan det bli dyrt, då får vi betala böter. Så därför vore det en väldigt kostnadseffektiv investering att satsa på att elbilarna stannar i Sverige, säger han till SVT.

Den omfattande exporten har flera orsaker. Den svaga svenska kronan spelar en stor roll, men också att Sverige har ett stort utbud av relativt nya välutrustade elbilar. En stor del av de exporterade bilarna är tre år gamla leasingbilar.

Under de senaste fem åren har omkring 100 000 laddbara bilar exporterats. I Sverige finns idag cirka 670 000 laddbara bilar i trafik.



Läs även: [Elbilarna blir allt fler men Dalarna går emot strömmen](#)



Magnus Fröderberg

Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



15. Volvo Lastvagnar får stororder på eldrivna lastbilar

Posted by Kristofer Rask

april 15, 2025

Ska köra sopor i Stockholm



Återvinningsföretaget PreZero har lagt en stororder på 35 eldrivna lastbilar från Volvo Lastvagnar. De nya lastbilarna kommer att hämta avfall och återvinningsmaterial i Stockholms södra och västra förorter från 2026.

PreZero har valt tre olika modeller av lastbilar, varav de flesta är av typen FM Low Entry Electric. Återvinningsföretaget har goda erfarenheter av eldrivna lastbilar. Den första sådana tog man i drift 2022.

Nu väljer alltså företaget att komplettera med hela 35 lastbilar, något som enligt Volvo Lastvagnar är den största beställningen på eldrivna lastbilar i återvinningsbranschen. 24 stycken är av modell FM Low Entry, 10 är FM Electric och 1 är FL Electric.



Volvo FM Low Entry som sopbil.

– Vi är mycket glada och stolta över förtroendet att PreZero väljer att beställa ännu fler batterielektriska lastbilar från Volvo Lastvagnar. Ordern på 35 ellastbilar från oss är den största hittills inom återvinningsbranschen i Sverige. PreZero visar verkligen vägen genom att ställa om sina transporter till noll utsläpp av avgaser, säger Stefan Strand, VD Volvo Lastvagnar Sverige.

Den första ellastbilen som PreZero köpte 2022 har rullat i Norrköping:

– Det finns så många positiva saker med ellastbilen. Arbetsmiljön är fantastisk, vår chaufför är lyrisk över hur tyst den är. Vi har över-natten-laddning på vår anläggning, men när det nu finns publika snabbbladdare i Norrköping ökar tryggheten, det känns bra att veta att man kan ladda snabbt där om man skulle behöva, berättar Jari Thörnqvist, avdelningschef Östergötland

– En annan positiv sak för oss är att servicetiderna har minskat rejält och det blir mindre tid på verkstaden. Då kan vår lastbil vara mer ute i produktionen och göra det jobb den ska göra, avslutar Jari Thörnqvist.



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.](#)

16. Kougar sportbil: ta en paus, ha ett kit katt

Av Simon de Burton

Den nyfikna Kougar är byggd på en Jaguar XJ6 4.2-donator och erbjuder prestanda till ett rimligt pris. Simon de Burton är imponerad.



Av årgång 1981 har denna Kougar haft åtta ägare men klockat in färre än 39 000 mil.

Kougar gjorde aldrig anspråk på att vara en "kopia" av något men erkänd för att ha påverkats av designen av ovanliga bilar som Healey Silverstone och Frazer Nash TT Replica, och var en byggsatsbil som designades och byggdes av den före detta racerföraren och ingenjören Rick Stevens. Han inspirerades att utveckla en lättviktssportbil baserad på Jaguars löparutrustning under mitten av 1970-talet efter att ha insett att hans egen S-type hade ett skrotvärde på mindre än 200 pund. Det var faktiskt på den tiden då Jaguars sedaner ofta hamnade på banger-racingbanor och 10 år gamla E-type bytte ägare för bara några hundra pund.

Så 1976 plockade Stevens bort den 1600 kg tunga S-typen, lade dess silkeslena 3,8-litersmotor, Dunlop-skivbromsar, högväxlad styrning och oberoende fjädring åt sidan och fäste allt på ett enkelt rörformat chassi av sin egen design. Han toppade sedan den med en lätt aluminiumkropp för att producera en snabb hot rod som producerar 220 hk och tippar vågen på höger sida av 1000 kg.

Efterföljande bilar hade karosser av glasfiber och den första produktionsmodellen – som marknadsfördes genom ett företag som hette Storcourt Wells – gick till en amerikansk köpare 1977, och ytterligare fem exemplar exporterades till Australien strax därefter.

Denna välskötta Kougar har ett komplett kit för vått väder, med sidoskärmar och tonneauskydd. Den har behållit sin 4,2-liters XJ6-motor



Det ursprungliga företaget Kougar avvecklades 1990 och då hade 200 bilar sålts, uppskattningsvis 60 procent levererades som byggsatser och resten fabriksbyggda.

Det här exemplet från 1981 som presenterades av Anthony Godin var inte bland de senare, men den utmärkta passformen och finishen vittnar om att det var professionellt sammansatt av Sussex-baserade Ashurstwood. Utrustad med en 4,2-liters XJ6-motor med tripelförgasare och drivs genom en manuell växellåda (puh), ägdes den i nio år av en respekterad Bentley-restauratör innan den övergick i händerna på den nuvarande ägaren 2013.

Den visar för närvarande blygsamma 38 500 mil på mätaren och beskrivs som att den är i gott kosmetiskt skick och fungerar och körs bra.

För ovanlighetens skull kommer den också med en full sufflett och sidoskärmar samt ett tonneau-lock och avtagbar störbåge och bagagehylla.

Det fanns en tid då byggsatsbilar i stort sett betraktades med förakt, men det är nu allmänt accepterat att många (även om inte alla...!) representerar legitima exempel på bilteknik som har prestanda och förfining för att matcha deras sportiga utseende.





17. De Soto Airflow 1934

Publicerad 10 jun 2019

KI 3:03 PM PDT

Berättelse och foton av David Temple

De Soto-bilen, uppkallad efter den spanske upptäcktsresanden från 1500-talet, fyllde ett tomrum i mellanprisklassen i Chrysler Corp.-sortimentet när den tillkännagavs den 6 maj 1928. Introduktionen av en serie med sju modeller från 1929 skedde tre månader senare, den 4 augusti. Några av de nya De Sotos fick dock titeln 1928.



De Soto-bilen, uppkallad efter den spanske upptäcktsresanden från 1500-talet, fyllde ett tomrum i mellanprisklassen i Chrysler Corp.-sortimentet när den tillkännagavs den 6 maj 1928. Introduktionen av en serie med sju modeller från 1929 skedde tre månader senare, den 4 augusti. Några av de nya De Sotos fick dock titeln 1928.

Ungefär samtidigt som De Soto tillkännagavs försökte Chrysler Corp. köpa Dodge Brothers med De Soto som "plan B" om köpet inte kunde genomföras. Under en tid var köpet osäkert; En överenskommelse nåddes till slut, vilket innebar att Chrysler hade både De Soto och Dodge, vilket lämnade företaget med vad som har kallats "överskottsbagage". Köpet av Dodge gav dock Chrysler ett välbehövligt ytterligare gjuteri och utökade kraftigt sitt återförsäljarnätverk.



För pengarna fick köparna av den första De Sotos en bil med en 100 hk rak sexcylindrig motor och standardfunktioner som antingen var extrakostnadsalternativ eller inte ens tillgängliga på andra mellanprisbilar. Sådana De Soto-funktioner inkluderade Lockheeds hydrauliska bromsar, tändningslås med full instrumentering, bromsljus, styrtavreglage för strålkastarna, automatisk **vindrutetorkare** (ja, torkare - inte torkar) och ett oljefilter (ett oljefilter var faktiskt ofta ett alternativ på vissa bilar fram till 1950-talet).

Under de första 12 månaderna av produktionen stod De Soto för 81 065 försäljningar; Detta var en siffra som skulle stå sig som rekord i De Soto i nästan 30 år. Under det sista modellåret av De Soto hade produktionen av 1961 års modeller knappt kommit igång förrän Chrysler lade ner märket efter att bara 3034 exemplar byggts. Mellan lanseringen och nedläggningen byggdes ett antal fascinerande De Sotos som nu samlas in av entusiaster. Bland dem finns det aerodynamiska luftflödet, en modell som också erbjuds i Chrysler-serien med mindre kosmetiska skillnader. Med lanseringen av Airflow i början av 1934 meddelade Walter P. Chrysler: "Jag tror att det kommer att medföra en helt ny trend inom persontransport." Till slut antogs aerodynamisk design, men Chrysler var ungefär ett halvt sekel för tidig med trenden.

Under årtiondena har Chrysler Corp.s 1934-'37 Airflow baktalats som en försäljningskatastrof ungefär som Ford Motor Co.'s Edsel från senare delen av 1950-talet. Den allmänna historien som berättas är att Airflow hade en stil som inte accepterades av allmänheten och därför var en försäljningsflopp. Det var i slutändan ett misslyckande och en hård läxa för Chrysler Corp. Även om det i huvudsak är sant, finns det mer i Airflow-historien än en bil med en front som få gillade. Det är viktigt att notera att Airflow var en välkonstruerad bil, och ägare som hade köpt en Airflow var entusiastiska över sin bil. Även om stilen var radikal för sin tid, började det initiala motståndet mot den att blekna efter det första modellåret 1934, även om det inte alls var tillräckligt.



Det fanns ytterligare faktorer som inte hjälpte Airflows introduktion. Rykten virvlade om att Airflow var en "citron" som ett resultat av den fyra månader långa förseningen av lanseringen och faktiskt hade de första bilarna av monteringsbandet problem. Vissa som hade beställt ett luftflöde avbröt sina beställningar på grund av dessa problem. Den omfattande ombyggnad som krävdes för att producera Airflow tog längre tid än väntat och Walter P. Chryslers önskan att få Airflow i produktion ledde snabbt till problem som en alltför ömtålig grill. Sådana problem löstes så småningom.

Ytterligare skador på försäljningen var Chrysler Corp.s konkurrenters försök att misskreditera Airflow. För att motverka detta trycktes ett luftflöde från sidan av en klippa i Pennsylvania som var över 100 meter hög. Bilen fick sig en törn, men den överlevde och kördes iväg. Denna demonstration var imponerande, men den hjälpte ändå inte till att få igång försäljningen under denna tuffa period att sälja bilar. USA befann sig naturligtvis fortfarande mitt i en svår ekonomisk depression.

Oavsett hur väldesignad Airflow var och det faktum att den marknadsfördes av sådana kändisar från eran som baseballlegenden Babe Ruth och skådespelaren Dick Powell, hade den en stil som helt enkelt var avskräckande för alltför många potentiella köpare. Som en konsekvens av detta föll De Soto från 10:e till 13:e plats i försäljning. Förutom priset visade det sig att styling var en primär faktor vid köp av en ny bil. Talesättet "Döm inte en bok efter omslaget" ignoreras ofta av bilköparna. Plymouth och Dodge hade tänkt erbjuda sin version av Airflow, men denna plan avbröts klokt nog.

Trots ett nedslående resultat för debuten av Airflow tyckte företagets vd Walter P. Chrysler att han hade anledning att fortsätta erbjuda den. I ett möte i december 1934 med Chrysler och De Soto-tjänstemän fick Chrysler frågan om luftflödet skulle fortsätta. Han hävdade bestämt att det skulle göra det och fortsatte med att försvara sitt beslut: "Nästan 100 000 000 mils resande, kommentarerna från över 24 000 ägare och tiotusentals andra människor som har sett och kört i Airflow Chryslers och De Sotos under de senaste åtta månaderna ger ett eftertryckligt svar på frågan: Kommer Airflow-designen att fortsätta i dessa två billinjer 1935? Det kommer de säkert att göra.



"Airflow-designen har på mindre än ett år skapat en helt ny allmän uppfattning om vad framtidens bil kommer att vara. Det råder inte längre någon tvekan om populariteten för denna design. Folk tyckte att det var radikalt till en början. Och så blev det. Men eftersom fler och fler av dessa extraordinära bilar har passerat i ägarnas händer och har demonstrerats för allmänheten, är det inte deras utseende som imponerar på dem, utan den nya typ av åktur som möjliggjorts av denna design. Och nu, som många saker som skiljer sig från vad människor är vana vid, har människor också blivit entusiastiska över själva designen.

"Vi tillbringade fem år med att experimentera med luftflödet innan det introducerades. Alla laboratorie- och vägtester visade att luftflödet ger ett mått på rymlighet, körkomfort, säkerhet, ekonomi, körbarhet och skönhet som inte kan uppnås i någon annan konstruktion. För en kort tid sedan kom vi i kontakt med alla Airflow-ägare. Vi ställde bara två frågor – "Vad tycker du om ditt luftflöde? Har du några klagomål?" Svaret på dessa frågor var det mest häpnadsväckande jag har stött på under alla mina år som biltillverkare. Vi fick tusentals brev, en del av dem två eller tre sidor långa, fyllda till brädden av entusiasm. De saker som ägarna fick reda på om dessa bilar överträffade våra egna påståenden. Inte minst förvånande med situationen var att en så stor andel av ägarna svarade på vår förfrågan. Det krävs ovanlig entusiasm för att inspirera till ett berömande brev.

"När vi dök upp samlade vi in förslag, inte bara från ägarna, utan även från de tiotusentals som trängdes i Chryslers och De Sotos försäljningslokaler för att titta på luftflödet. Även här har våra ingenjörer tillbringat månaderna med att söka efter förbättringar och, om möjligt, förbättringar i linje som fortfarande skulle bevara de kvaliteter som gör luftflödet fantastiskt.

– Resultatet blev att jag för ett halvår sedan satte mitt OK på Fred Zeders ingenjörssritningar för 1935. Jag studerade dessa planer i många veckor och jag vill berätta för er att Chrysler- och De Soto-bilarna för 1935 kommer att bli de finaste bilarna i företagets historia.



Den strömlinjeformade karossen hos Chrysler och De Soto Airflow gjorde det möjligt för tre personer att sitta bekvämt i framsätet. Förutom strömlinjeformningen flyttades motorn till en position över framaxeln, vilket gav en mycket mer balanserad viktfördelning, en funktion som, liksom strömlinjeformningen, var långt före sin tid.

Andra viktiga funktioner i luftflödet inkluderade den första användningen av enhetlig karosskonstruktion i USA; Den första användningen av aerodynamisk design för att öka hastigheten baserat på vindtunneltester. en bred kropp som möjliggör bekväma sittplatser med tre tvärs; och överlägsen viktfördelning (55/45) som ger en exceptionellt mjuk körning.

Till 1935 fick De Soto Airflow en ny grill och huv som sträckte sig framåt i en V-form. Precis som föregående modellår vann De Soto Airflow det eftertraktade Grand Prix-priset för aerodynamisk styling vid Concours d'Elegance i Monte Carlo. Mekaniska förbättringar inkluderade införandet av hypoidbakaxeln och flytten av krängningshämmande krängningshämmare från bilens bakdel till framsidan. Sådana förändringar rättfärdigade Walter P. Chryslers skryt om att 1935 års modeller skulle bli "de finaste ... i företagets historia".

Nytt för 1935 var också en följeslagare till Airflow med en mer konventionell stil kallad "Airstream". Denna nya modell erbjöds i både Chryslers och De Sotos modellprogram. Den sålde mycket bättre än Airflow med ett försäljningsförhållande på cirka 3:1, och på så sätt hjälpte den till att kompensera för den dystra försäljningen av Airflow.

Chrysler Airflow upphörde i och med att produktionen av 1937 års modeller upphörde. Bara 4 600 hittade köpare det året. De Soto sänkte luftflödet i slutet av 1936 års modell, då endast ynka 5 000 enheter såldes. Trots Walter P. Chryslers påstående att folk hade blivit "entusiastiska" över Airflow, visade försäljningssiffrorna att det var alldeles för få människor som var villiga att köpa en. Således gick en välkonstruerad, smidig bil till historien på grund av sin stil som inte var tilltalande för en alltför stor del av allmänheten. Idag finns det dock entusiaster som lockas av luftflödet eftersom det är annorlunda och ganska ovanligt.



Den presenterade 1934 De Soto Airflow coupén ägs av Classic Car Club of America (CCCA) medlem Mike Ames från Arlington, Texas. Ames har en utsökt samling bilar där Airflow är ett relativt nytt köp. Den kom in i Ames samling i oktober 2016 från dödsboet till en invånare i Perrysburg, Ohio, som hade övervakat bilens restaurering. Den är målad i den slående ålgrå färgen, en av 11 färger som erbjuds och en av fem metalliska färger för 1934 års De Soto-linje.

Medan Chrysler Airflow har Full Classic-status i CCCA, har De Soto-versionen inte det, så Ames bil har inte varit med i klubbävlingar. Trots det hade hans bil vunnit många utmärkelser på en mängd andra utställningar innan han köpte den. Ames De Soto Airflow är en av endast fem listade i National DeSoto Clubs lista, och av dem är den enda i nr 1-skick.



Roger Warolin