



Bristol 404

1. Renault 4 provkörd
2. Eldrivna Cadillac Vistiq lanseras i Sverige
3. Polestar 5 blir en dyr GT-bil
4. Elektriska Lexus ES utmanar Audi A6 Avant e-tron
5. Premiär för Alpine A390
6. Nya Toyota RAV4
7. USA:s elbilsdröm hotas av ny lag
8. GM fimpar elmotortillverkning
9. Nya regler för skrotningspremien
10. Har tåget gått för svenska Volvo
11. Banbrytande tvåtaktsmotor
12. Hundförare vägrade köra nya polisbilar
13. Bristol 404
14. Invicta S-Type Low Chassi ex Alain de Cadenet



1. Renault 4 provkörd

2025-05-25

Större än R5 men bättre?



FILM: <https://youtu.be/04fFCv5awU0>

Jag har varit i Portugal och kört nya Renault 4 E-tech, en helt ny elbil från Renault. Modellen ska hämta inspiration från den gamla Renault 4 som såldes mellan 61-92 och var en av Renaults mest populära bilar genom tiderna.

00:00 - Intro

00:37 - reklam

00:57 - Specifikationer

02:02 - Fyrhjulsdrift

02:30 - Tillverkad i Europa

04:26 - Laddning

05:46 - Front och under huven

06:48 - Bagage

10:44 - Baksäte

13:33 - Framsäte

17:36 - Komfort

19:52 - Paddlana

20:42 - Skyttavläsning suger

21:07 - Styrning

21:33 - Blinkersljudet

21:57 - Stödsystem

23:25 - Euro Ncap

24:11 - Tillgänglighet och pris

25:26 - Summering



Christoffer Gullin



2. Eldrivna Cadillac Vistiq lanseras i Sverige

Bobby Green

Din från 1.213.500 kronor



FILM: <https://youtu.be/O1mZkyyVLc4>

December 2023 presenterade Cadillac den helt eldrivna suven Vistiq som är en modell som placerar sig mellan Lyriq och Escalade IQ. Cadillac öppnar nu sitt första upplevelsecenter i Sverige (Cadillac City Stockholm i Mall of Scandinavia) och i samband med detta lanseras Vistiq här.

Modellen kostar från 1.213.500 kronor och för pengarna får du bland annat tre sätesrader med sju sittplatser totalt, fyrhjulsdrift, 615 hästar och en koloss som tar sig från 0-100 km/h på bara 3,7 sekunder. Nu är ju detta ingen racerbil utan de flesta är nog mer intresserade av hur långt den tar sig på en laddning och den siffran anges till 46 mil.

På tekniksidan hittar vi nightvision med infraröda sensorer, surroundvy med fyra kameror, ett klimatsystem med fem zoner som bara kylar och värmer där det faktiskt sitter någon och ett ljudsystem med 23 högtalare och Dolby Atmos. Instrumentpanelens skärm är en böjd sak på totalt 33 tum och det finns en head-up-display med augmented reality.

Orderböckerna öppnar idag och de första kunderna ska få sina bilar i september. Nedan kan ni se en jämförelse mellan Vistiq och Volvo EX90. [cadillaceurope.com](https://www.cadillaceurope.com)



Bobby Green



[Se all fakta om Cadillac Vistiq på Automatos!](#)



**Cadillac visar bilder på elbilen Vistiq
Placerar sig mellan Lyriq och Escalade**



3. Polestar 5 blir en dyr GT-bil: Här är allt vi vet innan lansering

2025-05-28

I höst kommer Polestar med sin nya modell Polestar 5. Den kommer vara helt anorlunda från märkets övriga modeller och byggs på en helt egen plattform. Priset kommer bli högt och räckvidden lång, här är allt vi vet om Polestar 5 än så länge.



Det är snart dags att presentera Polestar 5 men än så länge har vi inte alla detaljer. Vi vet dock att de första kunderna kommer få sina Polestar 5 innan året är slut, det avslöjande Polestars VD [Michael Lohscheller för mig när jag gjorde en intervju med](#) honom i februari 2025.

Du kan se hela intervjun i sin helhet i videon nedan med start vid 35:28 in i videon.

Designen på Polestar 5 kommer från företagets konceptbil Precept som visades upp redan februari 2020. Polestar Precept skulle visa världen om företagets ambitioner gällande hållbarhet, teknik och formspråk och något år senare bekräftade man också att Precept blir verklighet i form av Polestar 5.

Redan på Precept ser man att bilen kommer bli en låg, sportig GT-bil som saknar bakruta och istället har en kamera som backspegel, något den delar med Polestar 4. Fler detaljer är fronten där de delade strålkastarna i formen av Tors hammare som återfinns både på Precept, Polestar 4 och Polestar 5, det vet vi baserat på [siluetten på hemsidan](#).

Specifikationerna vi kan förvänta oss från Polestar 5

Polestar 5 kommer bygga på en helt ny plattform som man tagit från i Storbritannien. Plattformen ska vara framtagen specifikt för att ge en sportig körupplevelse och fokusera på låg vikt och hög styvhet.

Även fast Polestar själva säger att plattformen är helt ny finns det rykten som säger att den delar mycket med huvudägaren Geelys SEA-plattform. Det låter logiskt eftersom Polestar är en liten tillverkare och inte i en position att utveckla en helt egen plattform från grunden.



FILM: <https://youtu.be/Mkb1wlgHNfA>

Bilen kommer ha 800 volt-system vilket ger snabb laddning. Polestar har tidigare visat en laddsession där en testbil går från 10-80% på 10 minuter men det är inte en teknik vi kommer få se i den färdiga Polestar 5, då kommer det snarare handla om 18-19 minuter enligt VD Michael Lohscheller i en intervju till Autocar.



En maskerad version av Polestar 5 visar de delade strålkastarna.



Även fast man visat att man kan ladda 10-80% på 10 minuter kommer produktionsklara Polestar 5 göra det på 18-19 minuter.

Eftersom det är en sportbil handlar det om en hög systemeffekt på totalt 650 kW (884 hk) och ett vridmoment på 900 Nm. Batteriet kommer vara någonstans mellan 100-111 kWh stort och räckvidden förväntas landa på runt 700 km.

Hur kommer Polestar 5 stå sig mot konkurrenterna?

Tydliga konkurrenter till nya Polestar 5 kommer bli Porsche Taycan, Audi e-tron GT, Mercedes EQS AMG och Tesla Model S. Dessa bilar har lite olika egenskaper men något gemensamt är att alla är väldigt dyra och alla är väldigt snabba. Porsche Taycan sticker också ut som en körmaskin och i min intervju med Mr Loscheller så nämner han just Porsche som en huvudkonkurrent.

En Porsche Taycan 4 börjar på 1,29 miljoner, har ett batteri på 105 kWh och en räckvidd på 645 km så det är väl en referens om vilka siffror Polestar 5 behöver leverera för att kunna matcha Taycan.

Lansering sker hösten 2025

Polestar har **annonserat** att man kommer visa upp bilen på IAA Mobility i München, Tyskland, i september. Vi har ännu inga priser på bilen men räknar med att den kommer kosta över miljonen. Innan året är slut kommer de första kunderna ha fått sin Polestar 5.



Christoffer Gullin

Sedan 2021 har Christoffer skrivit om, filmat om och pratat om elbilar och allt runt omkring. Intresset är enormt för elbilar i Sverige och ju fler som förstår konceptet, desto fler elbilar på vägen. Christoffer vill vara med i den omställningen och Elbilsmagasinet är hans sätt att göra det på. Självklart åker Christoffer elbil, en gul BMW i4 M50.



4. Elektriska Lexus ES utmanar Audi A6 Avant e-tron

2025-05-28

Text: Morten Bek

Lexus ES kommer erbjudas som både hybrid och elbil i den nya versionen som kommer under våren 2026. Den introduceras med upp till 343 hk och en mycket minimalistisk interiör.



När nästa generation **Lexus ES** släpps 2026 kommer det att vara en betydligt mer intressant bil än tidigare. Lexus introducerar **ES** i en helt ny version med en design som är modern och tilltalande – och för första gången introduceras den stora sedanen också som elbil.

ES som elbil blir blott den andra eldrivna modellen från **Lexus** efter **RZ**, och med en stor elektrisk sedan vill Lexus locka köpare och leasingtagare som annars har tyska modeller som **Audi A6 E-Tron**, **BMW i5** och **Mercedes-Benz EQE** i åtanke.

Fyrhjulsdraft och 343 hästkrafter

Nya Lexus **ES** introducerades nyligen på bilsalongen i Shanghai i Kina, där långt ifrån all information om den nya versionen avslöjades av det japanska lyxbilmärket. Vi har inte hört något om batteristorlek eller räckvidd – förutom att räckvidden helt enkelt ännu inte uppfyller WLTP-standarden. Om **Lexus** ska kunna konkurrera med de strömlinjeformade tyska elbilarna, så kommer en räckvidd under 600 kilometer att vara en klar nackel. **Audi A6 E-Tron** kan i Sportback-versionen med stort batteri nå upp till 752 kilometer (i teorin, men i verkligheten påverkar vind och kyla naturligtvis).



Vad vi vet i nuläget är att **Lexus** lanserar den elektriska **ES** i två varianter. Basmodellen med framhjulsdraft, elmotor med blygsamma 224 hästkrafter som fått namnet ES 350e – och den mer accelerationstokiga ES 500e med 343 hästkrafter, fyrhjulsdraft och individuell kraftfördelning mellan alla fyra hjulen. Även i elhybriden – som får namnet 300h och en 2,5-liters bensinmotor med en maxeffekt på 148 kW/210 hästkrafter – kommer man kunna välja på fram- eller fyrhjulsdraft

Teknikknapparna syns först när bilen är påslagen

Interiören är ett nytt kapitel för **Lexus**. Det är både positivt och negativt. Designen är mycket elegant och minimalistisk, men skulle lika gärna kunna komma från vilken kinesisk elbil som helst. Bortsett från spännande användning av trädetaljer i dörrar och mittkonsol finns det inget som verkligen signalerar **Lexus**.

Den 14 tum stora pekskärmen för infotainment är framskjuten och står fristående ovanför mittkonsolen, medan den digitala instrumenteringen är indragen i instrumentpanelen. I stället för riktiga knappar finns så kallade teknikknappar i mittkonsolen som bara blir synliga när bilen är igång. De är tryckkänsliga, vilket säkert är helt okej – men vi föredrar ändå riktiga knappar.

Däremot verkar en åktur i baksätet på **ES** kunna bli en ren njutning. Som tillval går det att få justerbart ryggstöd i baksätet och ett passagerarsäte som kan justeras för att fungera som fotstöd – eller en fotpall, som **Lexus** själv uttrycker det.

Eftersom **Lexus**-ingenjörerna har arbetat intensivt för att minska bullernivån från vind, väg och däck är det mycket möjligt att vi år 2026 kan utnämna nya **Lexus ES** till vinnare i klassen: Årets bästa baksäte.



Utforska Lexus ES

[Se mer](#)



5. Premiär för Alpine A390: Här är nya elbilen

Publicerad 2025-05-28 10:38 (uppdaterad 2025-05-28 10:45) Text Erik Söderholm

Renaults sportbilmärke Alpine lanserar en ny elbil som blir klart tyngst i utbudet. Den får tre elmotorer och över 800 Nm som mest.



Det franska märket Alpine som ägs av Renault väcktes till liv för några år sedan med **sportbilen A110** som framför allt fokuserar på låg vikt.

Sedan dess har märket utökat sitt utbud med **elbilen A290** med teknik från Renault 5. Alpine siktar på att bli ungefär vad Cupra är för Seat: ett sportigare syskon med högre vinstmarginal.

Nu visas den helt nya modellen **Alpine A390** upp. Den eldrivna crossovern väger över 2,1 ton så den blir klart tyngst i märkets utbud, men enligt Alpine ska den ändå vara smidig att köra tack vare kort axelavstånd, bred spårvidd, lång tyngdpunkt och bra viktfordelning.

Alpine A390 har en elmotor fram och två bak som kan fördela kraften för bästa grepp. Bilen är nio centimeter kortare än Volvo XC60 och har flera aerodynamiska detaljer som ska sänka luftmotståndet.

Två versioner finns tillgängliga.

- Alpine A390 GT har 400 hk, 650 Nm och gör 0–100 km/tim på 4,8 sekunder.
- Alpine GTS har 470 hk, 808 Nm, gör 0–100 på 3,9 sekunder och får ett särskilt elbils ljud.

Båda versionerna har ett 89 kWh-batteri med upp till 55,5 mils räckvidd. Snabbladdningseffekten är 190 kW och batteriet kan dela med sig av strömmen både till elnätet (V2G) och andra prylar (V2L).

När bilen ska lanseras i Sverige och vad den ska kosta är inte klart.



På insidan finns en infotainmentsystem med teknik från Google, precis som i övriga Renaultmodeller.



Erik Söderholm



Alpine blir helt eldrivet – lanserar tre nya modeller



Knepet som ska få elbilen att kännas sportbilslett



Alpine satsar på låg vikt i elbilen A290

Teknikens Värld

6. Nya Toyota RAV4 officiell – med tio mil på el

Publicerad av Jan-Erik Berggren 21 maj 2025 kl 11.18

Uppdaterad 22 maj kl 12.19

Toyota RAV4 är en av landets mest populära bilar och intresset tycks bara växa. Nu presenterar Toyota den sjätte generationen och bilen ska finnas hos svenska handlare i början av nästa år. Bland nyheterna märks längre räckvidd och snabbladdning på laddhybridversionen.



Jan-Erik Berggren bredvid helt nya Toyota RAV4 som här ses i GR Sport-utförande.

Över 15 miljoner sålda exemplar i 180 länder. Bara i Europa har **Toyota** sålt över 2,5 miljoner exemplar av den populära suven. I Sverige har intresset ökat och i fjol såldes över fem tusen **RAV4** i landet.

– Kan vi upprepa succén som vi haft med vår nuvarande modell så skulle det vara en succé i sig, säger Toyota Motor Europas videopresident Andrea Carlucci under presentationen av nya RAV4 Bryssel.

Det är försiktiga ord men så brukar Toyota hantera nya modeller. Det är sällan storslagna planer och massiv produktion utan mer en försiktig start där modellerna når sin fulla potential först efter två år. Precis lika försiktigt tassar Toyota fram vad gäller sina drivlinor. Under 2025 ska hela modellprogrammet elektrifieras vilket betyder att det finns hybrider, laddhybrider och elbilar i modellprogrammet och alla modeller har eller kommer att få någon form av elektrisk motor för att sänka utsläppen.



Ny ratt i nya RAV4 – samt nya bildskärmar presenterar funktioner från nya operativsystemet Arene.

Sveriges mest sålda bilar 2024

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| 1. Tesla Model Y 18 293 | 7. Volkswagen ID.4 5 009 |
| 2. Volvo XC60 14 992 | 8. Kia Ceed 4 977 |
| 3. Volvo XC40/EX40 8 060 | 9. Polestar 2 4 245 |
| 4. Volvo EX30 7 100 | 10. Kia Sportage 3 956 |
| 5. Volvo S60/V60 7 054 | Källa: Mobility Sweden |
| 6. Toyota RAV4 5 100 | |



Hur mycket bagageutrymmet sväljer på nya RAV4 är fortfarande hemligt.



Lite kantigare och tuffare – sjätte generationen RAV4 sticker ut lite mer.

Snabbladdning och lång räckvidd

RAV4 kommer till Sverige som hybrid eller laddhybrid. Hybriden finns med fram- eller fyrhjulsdraft medan laddhybriden enbart kommer med fyrhjulsdraft. Mest intressant för Sverige är laddhybriden som får längre räckvidd och snabbladdning upp till 50 kW. Att kunna fylla på el till sin laddhybrid snabbt är framför allt viktigt för alla som inte har egen hemladdning.

Tack vare effektivare värmning och kylning kan batteriet på 22,7 kWh laddas 10-80 procent på 30 minuter eller långsamladdning upp till 11 kW från 0-100 procent på tre timmar. Enligt WLTP-körcykeln är räckvidden på el tio mil. Enligt Toyotas beräkningar är det tillräckligt för att klara det mesta av vardagens resor på el.

RAV4 får också ny design både på ut- och insidan. Interiören påminner om det vi såg förra året i [nya Land Cruiser](#) och även på utsidan får RAV4 ett lite tuffare utseende. På toppen av modellprogrammet erbjuds också en GR Sport-version som förutom lite speciella detaljer får ett sportläge bland körprogrammen och förfinad trimning av styr- och chassikomponenter. RAV4 GR Sport är också 20 millimeter bredare än vanliga RAV4.

Här följer fler bilder på nya Toyota RAV4 i laddhybrid-utförande:



[Toyota RAV4 Laddhybrid 2026](#)
[Gallerier](#)

Hög dragvikt

Toyota har hämtat kunskap från utvecklingen av sina elbilar och förpackat eldrivlinan smartare för att få ner förbrukning och vikt. Batteriet har placerats under golvet vilket betyder en mer vridstyv bil och att lastutrymmet inte påverkas av att du kör runt med ett stort batteri. Dragvikten är densamma för hybrid och laddhybrid – 2 000 kg för de fyrhjulsdrivna versionerna.

RAV4 får ny design på insidan med bland annat en ny ratt, en förardisplay på 12,3 tum, en större head up-display och en centralt placerad bildskärm på 12,9 tum.

MISSA INTE: [Nya Toyota RAV4 kommer som billigare laddhybrid](#)

Fakta nya Toyota RAV4

Längd: 459,5–462,0 cm*.

Bredd: 185,5–188,0 cm*.

Höjd: 168,5–172,0 cm*.

Hjulbas: 269,0 cm*.

Hybrid FWD: 183 hk.

Hybrid AWD: 191 hk.

Laddhybrid AWD: 304 hk.

Batteri: 22,7 kWh.

Laddning DC/AC: 50/11 kW.

** Siffror för nordamerikanska marknaden. Toyota Europa har ännu inte publicerat detaljerade specifikationer.*

Toyota ska tydligen även lansera en billigare laddhybrid med enbart drivning på framhjul. [Läs mer om den här.](#)

Här följer fler bilder på nya Toyota RAV4 i GR Sport-utförande.



Toyota RAV4 Laddhybrid GR Sport 2026
Gallerier



Nya elbilen bZ4X Touring med ett bagageutrymme på över 600 liter.

Ny mjukvara

RAV4 är första modell från Toyota som får mjukvara utvecklat på Toyotas nya operativsystem Arene. Det betyder förbättrade funktioner och svarstider på bildskärmen, bättre förarassistanssystem och att bilen kan uppdatera fler funktioner via internet. Arene är också öppet för tredjepartsutvecklare. En ny version av Toyotas app innehåller fler funktioner och bland annat kan du parkera bilen via appen, du behöver inte ens sitta i bilen.

Under presentationen i Bryssel passade Toyota på att visa även nya nya elbilen **bZ4X Touring**, nya **Corolla Cross** samt Lexus nya sedan **ES**. Den senare kommer som både elbil och hybrid.



Toyota Corolla Cross kommer till Europa i sommar.



Som elbil får Lexus ES en räckvidd på 53 mil.



Jan-Erik Berggren

7. USA:s elbilsdröm hotas av ny lag – tusentals jobb i fara

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 29 maj 2025 Publicerad: 29 maj 2025

Ett nytt lagförslag hotar att stoppa miljardinvesteringar och radera tusentals jobb inom batteritillverkning.



USA slår knut på sig själva.

En omfattande lagändring i USA, det så kallade **“One Big, Beautiful Bill Act”**, riskerar att slå hårt mot landets spirande industri för elbilsbatterier och försäljningen av elfordon.

Stephen Miller, Vita husets biträdande stabschef, förklarar lagförslagets historiska karaktär:

““One Big, Beautiful Bill Act” är INTE ett årligt budgetförslag och finansierar inte regeringens departement.¹ Den finansierar inte våra myndigheter eller federala program. Istället inkluderar den den enskilt största välfärdsreformen i amerikansk historia. Tillsammans med den största skattesänkningen och reformen i amerikansk historia. Den mest aggressiva energiexploateringen i amerikansk historia. Och det starkaste gränsförslaget i amerikansk historia. Allt detta samtidigt som underskottet minskas.”

Om lagen, som nyligen passerade representanthuset och nu väntar på senatens godkännande, träder i kraft i sin nuvarande form, kan tusentals planerade arbetstillfällen och miljardinvesteringar i grön teknik försvinna.

Kritiker varnar för att detta kan innebära slutet för USA:s ambition att konkurrera med Kinas dominans inom batteritillverkning, skriver **Jalopnik**.

Drastiska konsekvenser för elbilsmarknaden

Den nya lagstiftningen innebär en radikal förändring jämfört med den tidigare politiken under "Inflation Reduction Act" från 2022, som syftade till att främja inhemsk produktion av elbilar och batterier. Bland de mest oroande punkterna finns borttagandet av en federal skattelättnad på 7 500 dollar (cirka 78 000 svenska kronor) för köp av nya elbilar.

Detta, tillsammans med andra restriktioner på skattelättnader för inhemsk batteriproduktion och en årlig registreringsavgift på 250 dollar (cirka 2 600 svenska kronor) för elbilar, förväntas göra plug-in-bilar betydligt dyrare för konsumenterna.

Enligt en analys från kan lagförslaget "minska den årliga försäljningen av elfordon med cirka 40 procent till 2030 och avsluta Amerikas batteritillverkningsboom". Denna nedgång i efterfrågan på elbilar skulle direkt påverka behovet av batterier, vilket i sin tur hotar de många nya batterifabriker som planerats eller redan är under uppbyggnad.

Överkapacitet och förlorade investeringar

REPEAT-projektet pekar på en kritisk koppling mellan incitament för elbilar och utökad batteritillverkningskapacitet. Om den förväntade batteritillverkningskapaciteten på 400 gigawattimmar (GWh) per år uppnås 2025, skulle landet producera betydligt fler battericeller än vad som behövs av en elbilsindustri med minskande efterfrågan och borttagna incitament.

Studien beräknar att den potentiella överkapaciteten kan ligga mellan 29 och 72 procent. En industri som inte använder en tredjedel av sin kapacitet, eller ännu värre, nästan tre fjärdedelar, är i allvarliga problem.

De skattelättnader som infördes genom Inflation Reduction Act, som 30D-skattelättnaden för elbilsägare och 45X-skattelättnaden för batteriproducenter, har enligt uppgift drivit över 85 miljarder dollar (cirka 884 miljarder svenska kronor) i kapitalinvesteringar i elbils- och batteritillverkningsanläggningar. Dessa incitament har varit avgörande för att bygga upp en inhemsk batteriindustri. Om lagförslaget går igenom, kan upp till 100 procent av planerade utbyggnader av elbilsfabriker och hälften av befintlig monteringskapacitet riskera att avbrytas eller stängas.

Ett hot mot jobb och regional utveckling

Konsekvenserna för arbetsmarknaden är allvarliga. Enligt en rapport från International Council on Clean Transportation (ICCT) kan ett upphävande av IRA:s elbilsbestämmelser minska USA:s batteriproduktion med cirka 75 procent till 2030, från de nuvarande planerade 1 050 GWh till endast 250 GWh.

Organisationen drar slutsatsen att detta skulle "förinta 130 000 potentiella jobb inom elbilssektorn till 2030, inklusive 85 000 jobb inom batteritillverkning enbart". Jobbförlusterna skulle bli nästan omedelbara och förväntas börja 2026.

Ironiskt nog skulle många av de stater som drabbas hårdast vara så kallade "röda" eller "lila" stater, som Michigan, Texas, Tennessee, Nevada, Kentucky och Georgia – delstater som traditionellt stöder det republikanska partiet. Detta har förvånat många branschanalytiker som förväntade sig att republikanska lagstiftare skulle kämpa för att bevara viktiga delar av IRA.

Branschens utmaningar bortom politiken

Samtidigt som den politiska osäkerheten växer, möter bilindustrin redan utmaningar. Biljätten Stellantis, som äger varumärken som Jeep, Ram, Chrysler, Dodge och Fiat, har till exempel haft ett tufft år med sjunkande försäljning och vinster. Företaget planerar att minska sitt lager av nya bilar med cirka 100 000 fordon till början av 2025.

Även Toyota, världens största biltillverkare, har upplevt sjunkande produktion under sju månader i rad, delvis på grund av produktionsstopp och utsläppsskandaler. Detta belyser att även utan de föreslagna lagändringarna står bilindustrin inför en komplex marknad med skiftande efterfrågan.

Den amerikanska elbilsboomen står nu vid ett vägskäl. De kommande veckorna och månadernas förhandlingar i senaten kommer att avgöra om USA fortsätter att driva på för en grönare bilindustri med inhemsk produktion, eller om ambitionerna dör ut med tusentals jobb och miljardförluster som följd.



Han blir Stellantis nye vd: “Min stora ära”



Lynk & Co presenterar ny laddhybrid med förlängd räckvidd



Bilindustrin i tulltrubbel – och namnet “DEI” suger



Nissan i panik – säljer kronjuvelen för att överleva



Åsa Wallenrud

8. GM fimpas elmotortillverkning – satsar på V8-motorer i stället

Av reporter Johan Kristensson Publicerad 28 maj 2025 kl 18.50

300 miljoner dollar skulle ge GM:s fabrik elmotortillverkning. Men nu dras satsningen tillbaka. I stället satsar bolaget tre gånger så mycket på en ny generation V8-motorer.



*V8-motorn används bland annat i pickuper Chevrolet Silverado.
Den generation som nu ska byggas blir den sjätte. GM*

För två år sedan meddelade den amerikanska biltillverkaren GM att 300 miljoner dollar, motsvarande 2,9 miljarder kronor i dagens valutakurs, satsas på att ställa om fabriken i Tonawanda utanför Buffalo till att tillverka elbilmotorer.

Nu gör bolaget en helomvändning och meddelar i stället att 888 miljoner dollar kommer att satsas på samma fabrik – men nu för att möjliggöra produktion av en ny generation V8-motorer. Orsaken är dämpad efterfrågan på elbilar, [rapporterar The Wall Street Journal](#).

V8-motorerna används i pickuper och suvar. Investeringen innefattar bland annat nya maskiner, verktyg och renovering av befintliga lokaler. Produktionen är planerad att dra igång 2027.

Samtidigt satsar GM vidare på elektrifieringen och fortsätter att lansera nya elbilar. Men genomslaget har inte motsvarat förhoppningarna för några år sedan, vilket den ovan beskrivna rockaden tycks vara ett tecken på.

Läs mer om GM:

[GM har rekryterat sin första chef inom AI](#)

[GM stoppar utveckling av robottaxi Cruise](#)

9. Efter kritik – nya regler för skrotningspremien

Carl Undéhn 28 maj 2025



I augusti förra året infördes den nya skrotningspremien, som skulle ersätta klimatbonusen för elbilar som också den skrotades hösten 2022. Med skrotningspremien kunde den som ersatte sin bil med förbränningsmotor med att köpa eller leasa en ny eller begagnad elbil få 10.000 kronor. Men förutom att få nappade på erbjudandet har det även visat sig att byråkratiska problem ledde till avslag hos de som ansökte om premien.

Regeringen har sett över saken och från och med den 27 maj gäller nya regler. Dels ökar premien från tidigare 10.000 kronor till att nu vara på 25.000 kronor. En viktig detalj är att det även gäller retroaktivt, vilket betyder att de som redan fått 10.000 kronor utbetalat nu kan begära ut ytterligare 15.000 kronor. Även bilar med utsläppsklass Euro 5 innefattas nu av premien, som tidigare endast gällde Euro 4 eller äldre och ansökningsperioden har förlängts till 31 oktober 2025.

Ändringarna ska också lösa de byråkratiska problem som det rapporterats om där bilskrottar inte har följt bestämmelserna för det så kallade mottagningsbeviset, som bekräftar att en bil har skrotats. Boverket, som är den myndighet som ansvarar för utbetalningarna av skrotningspremien, får nu göra undantag från kravet på mottagningsbevis i 4 § 4 och kravet på registrering av leasingtagare i 4 § 5 b. Något som i praktiken innebär att de som tidigare fått avslag på sin ansökan nu kan begära att få saken omprövad.

”Justeringen görs eftersom ett antal personer har fått avslag på sina ansökningar på grund av administrativa rutiner hos bilskrotningsfirmor och leasingföretag, som de sökande inte kan påverka”, skriver regeringen på sin hemsida.



Carl Undéhn

10. Har tåget gått för svenska Volvo?

Roger Åberg 2025-05-27 kl 10:20

Framtidens Volvo verkar bli kinesisk



RIP!går fick 3000 personer gå från Volvo, den största delen tjänstemän och konsulter och den största delen från Sverige. Det hela är inte så fasligt förvånande, men det är ur ett svenskt perspektiv riktigt tråkigt. Tråkigt, för vi verkar inte ha kunnat hänga med i utvecklingen. Volvo ägs av Geely Holding, ett bolag som idag äger ett antal olika bilmärken. Geely startades 1986 och 1997 startade man Geely Auto, sitt eget märke, och året efter kom deras första bil ut. Men Geely blev kända här i Sverige 2010 när man köpte Volvo från Ford. Då var Volvo i ett riktigt dåligt läge och Geely räddade bolaget. Tillsammans med folket i Göteborg ska sägas. Thomas Ingenlath designade en serie otroligt vackra bilar (XC90 håller ännu!) och man började utveckla plattformar. SPA-plattformen kom 2014 och första bilen ut var Volvo XC90 2015. Sedan CMA-plattformen 2017, en plattform som bland andra Volvo XC40, senare EX40, och Polestar 2 rullar på.

Volvo var centrum för Geely

Runt den här tiden var Volvo inte jordens centrum, men på många sätt Geelys. Lynk&Co startades 2016 som ett samägt bolag mellan Geely och Volvo. Året därpå startades Polestar som eget märke, också samägt där Volvo ägde en mindre del och där både Polestar 1 och Polestar 2 var gamla Volvos. Nu skulle nästa generation plattform byggas, SPA2, och då började det gå utför. I november 2022 presenterade man Volvo EX90 och det pratades om centraldatorer, LiDAR och vd Jim Rowan var orimligt kaxig och sa att Volvos (osläppta) teknik var bättre än Teslas (släppta) teknik. Nu är det maj 2025 och jag börjar faktiskt se Volvo EX90 på stan då och då. Jag vet inte om det är dåligt intresse eller om man ännu inte har fått fart på produktionen, men Volvo säljer runt 100 bilar i månaden och det är ett skämt. Konkurrenten Kia EV9 säljer 150 bilar i månaden och Volvo XC90 låg på runt 300 bilar i månaden när den var relativt ny. En flopp alltså.





Korean säljer mer än svensk.

SEA-plattformen har vunnit

Samtidigt har Geely satsat hårt på SEA-plattformen. Under samma period som Volvo i princip inte har fått ut någonting alls på SPA2-plattformen så har det fullkomligen sprutat ut bilar på SEA-plattformen som nu är kompetent med 800V och allt man behöver. Att Volvo har fått hålla på med sin egen plattform förstod jag knappt för några år sedan, det är otroligt kostsamt att bygga plattformar och ensam är inte starkast när dessa görs. För att hämta hem pengarna som utvecklingen kostar måste man sälja många bilar. Eller så här, det fungerade i den fossildrivna världen. Plattform var dyrt på den tiden, men plattformar för elbilar har ett lager till som dels kostar, men som framförallt kräver utveckling av mjukvara. Och det lär man sig inte över en natt.

Nu verkar Geely ha bestämt sig för att det är nog. Det är inte bekräftat ännu, men jag blir oerhört förvånad om Volvo får fortsätta köra sitt eget race. Samtidigt kör jag underbara bilar på SEA-plattformen, som inte är Volvos. Zeekr 7X, Zeekr 7GT och Smart #5 är tre av dessa som jag hade önskat varit en Volvo. Det fascinerande med dessa bilar är inte bara att de är tekniskt imponerande på pappret utan också att de är trevliga att köra och mjukvaran börjar bli bra.

Volvo EX60 sista egna Volvon?

Nu kommer det en Volvo EX60 på SPA3-plattformen nästa år. Eller den ska lanseras då, när den börjar rulla på våra vägar står skrivet i stjärnorna. Det kan finnas andra bilar som redan är långt gångna i utvecklingen som kommer att lanseras på en ren Volvo-plattform, men jag tror att framtidens Volvos kommer att vara bilar som är varianter på redan lanserade bilar från andra märken. Om vi får se en Volvo EV60 någongång så lär det vara en bil som delar det mesta med Zeekr 7GT.

Det behöver inte vara något dåligt för köparen, det är ingen dålig bil som är gjord på en dålig plattform, tvärtom. Men det är dåligt för att fokus kommer att flyttas från Sverige och Volvo kommer inte längre att vara mittpunkten för Geely som det var för några år sedan. Volvo kommer att vara ett märke av många.



FILM: https://youtu.be/dRfcsPEL_18

Volvo blir 100% kinesiskt

Geely, och alla andra tillverkare, har lagt ner miljarder på utveckling av plattformar och det börjar bli dags att hämta hem de pengarna. Dålig ekonomi och priskrig stressar på detta ytterligare. Det är också så att de flesta bra plattformar som finns idag levererar det köparna behöver. Vi har snabb laddning, snabba motorer, kompetent teknik överlag och möjlighet att bygga typ vad som helst på en plattform som SEA. Det är alltså dags att slå av på utvecklingstakten. Grovjobbet är gjort om man har gjort det bra, och det har tyvärr inte Volvo gjort med sin SPA-plattform.

Volvo XC70 är byggd för KinaKoncernen Geely inte råd med att Volvo bygger eget. Ingen annan än Volvo vinner ju på det. Förut gjorde man det, CMA-plattformen har använts både här och där och utvecklats vidare till CMA Evo och SMA, som nya Volvo XC70 rullar på. Men den elektriska framtiden för Geely verkar rulla på SEA, inte på SPA från Volvo. Hela industrin kämpar just nu. Kunderna har dåligt med pengar, det är jobbigt att sälja dyra bilar och prispressen verkar vara på ingång med gigantiska kliv. Tesla var för ett år sedan oslagbara, idag verkar de sälja skit i stora delar av världen. Xiaomi fanns knappt för ett år sedan, nu säljer man allt man har. Det går snabbt och vi lär få se ett Volvo som blir betydligt mer kinesiskt nu, men förhoppningsvis håller märket ihop under de närmsta åren och försvinner inte helt...

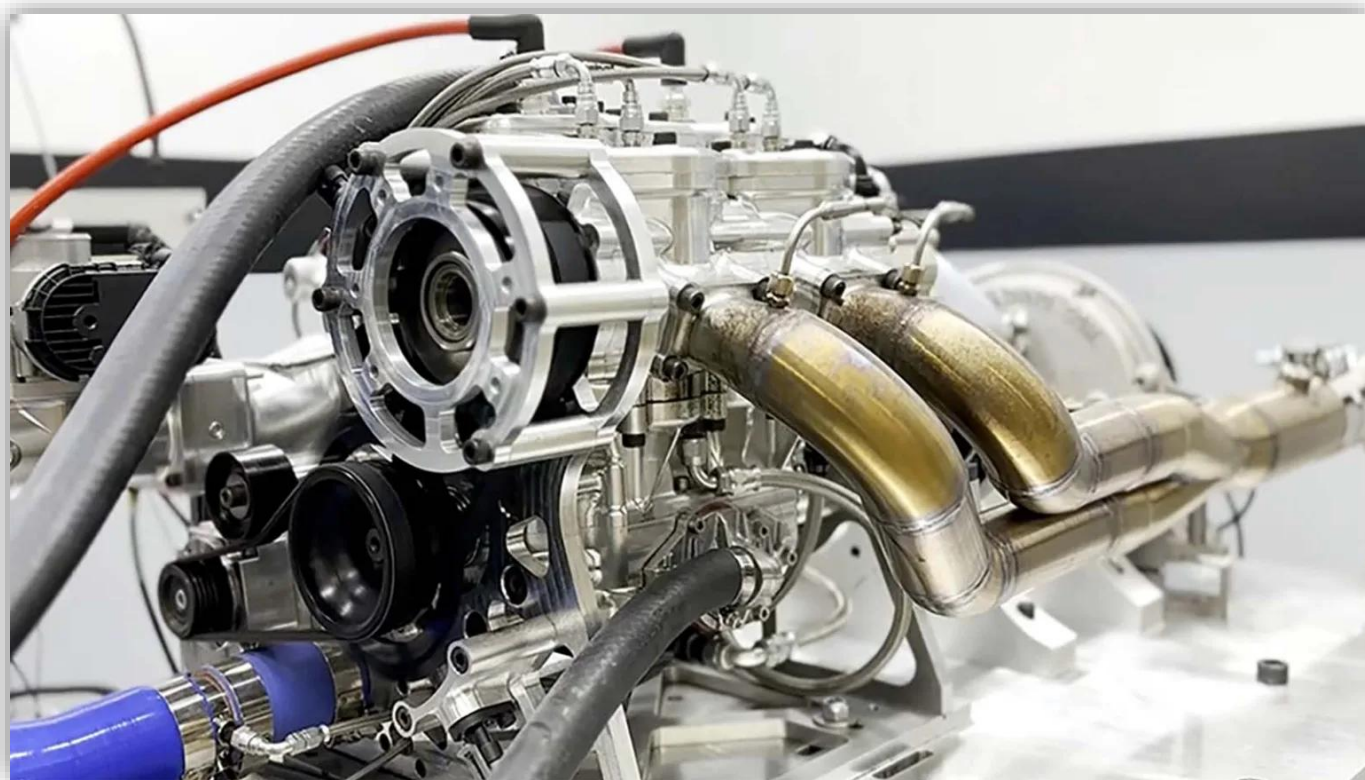


11. Banbrytande 2-taktsmotor – utan att blanda i olja

Av William Karlsson

28 maj 2025, 13:07

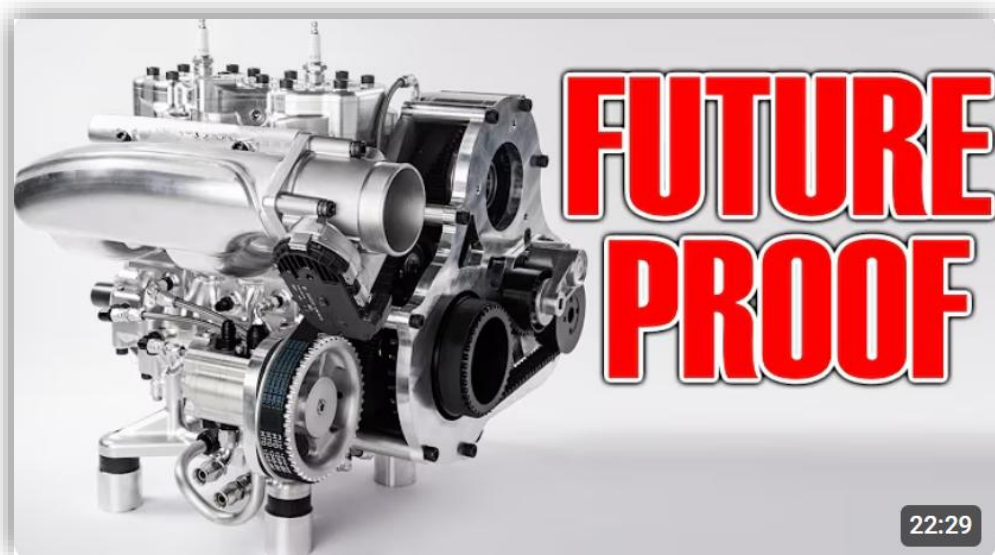
Forskare har tagit fram en revolutionerande tvåtaktsmotor. Till skillnad från dagens tvåtaktare kan REV Force-motorn köras utan olja i bränslet. Istället kan den drivas av syntetiska bränslen.



Jämfört med en fyrtaktsmotor är tvåtaktsmotorns rörliga delar översvämmade med bränsle. Detta gör att komponenterna inte kan smörjas på ett klassiskt sätt, vilket innebär att olja måste tillsättas i bränslet. Denna smörjning kallas oljeinblandning och är det enklaste sättet att smörja en tvåtaktare. Samtidigt medför oljeinblandningen flera nackdelar som gör att motorn släpper ut mer orena utsläpp. Men nu har amerikanska forskare hittat en lösning på detta problem.

John Krzeminski och hans ingenjörsteam från företaget Alpha-Otto Technologies har tillsammans med Advanced Propulsion Systems Research Center vid Michigan Technological University (MTU) lyckats ta fram en tvåtaktsmotor som kan köras utan någon olja i bränslet. Motorn kallas REV Force och ska, förutom att ta bort nackdelarna med tvåtaktare, även behålla de fördelar som motortypen medför.

I REV Force utesluts spillluftskanalen, vilket gör att den undre delen av kolven inte längre ansvarar för att pumpa in luft i cylindern. Detta gör att motorn inte behöver blanda olja i bränslet, eftersom vevstakarna kommer att kunna dra nytta av rikligt med olja på samma sätt som i en fyrtaktsmotor.



FILM: <https://youtu.be/5czH DU6pK8E>

REV Force har dessutom en torrsump med en extra oljetank, vilket påminner om tekniken som en del sportbilar har. Denna teknik ger en bra smörjning oavsett motorns vinkel och samt varvens intensitet och längd. Avgasporten placeras dessutom högre upp och fungerar genom en luftpump i form av en mekanisk kompressor.

När avgasporten placerades högre upp bestämde sig de amerikanska ingenjörerna även för att placera en roterande ventil i avgasröret som manövreras elektroniskt. Ventilen roterar synkront med vevaxeln och blir inriktad efter förbränningen, när kolven frilägger avgasporten och släpper ut luft.

Sedan går insugningsluften in i cylinderns lägsta läge, men utan bränsleblandning, och trycksätter cylindern, vilket tvingar ut avgaserna ur cylindern. Sedan stängs rotationsventilen, och först då sker bränsleinsprutningen, som inte har någonstans att ta vägen. Kolven rör sig sedan uppåt och komprimerar blandningen, varefter förbränning sker.

Eftersom det inte behövs någon oljepåfyllning kan motorn köras på flera olika bränslen. Motorn kan även drivas med metangas. Idag har det tagits fram en testprototyp av REV Force. Den väger 49,89 kg och kan leverera en effekt på 223 hästkrafter med ett vridmoment på 176 Nm.



FILM: <https://youtu.be/Pbyt62zOIJ4>

LÄS MER:



Forskarnas nya metod för att göra etanol – blir...



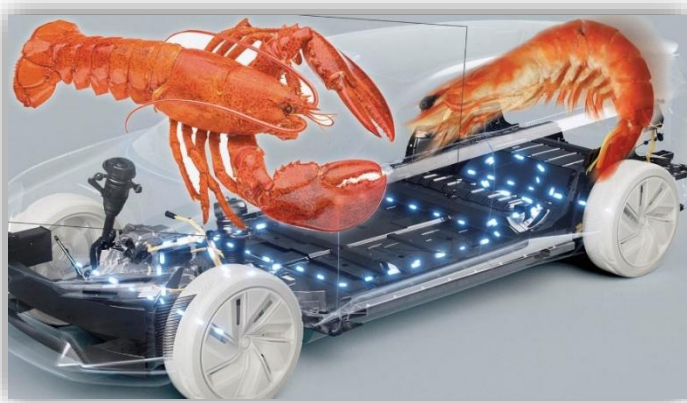
Toyota: Nytt e-bränsle sänker utsläppen med 75 procent



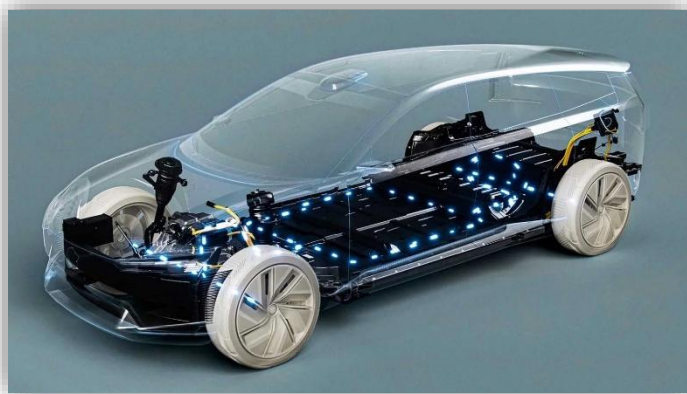
Stora problemet löst med Toyotas ammoniakmotor



E-bränslen får kritik: "Trojansk häst för oljebolag"



Forskare: Elbilsbatterier kan tillverkas av skaldjursrester



Forskare: Genombrott för litiumsvavel-batteri



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

12. Hundförare vägrade köra nya polisbilar

Publicerad 2025-05-22 18:30

Text Anders Nilsson

Polismyndigheten köpte in hundratals nya bilar för hundförare. Men när det visade sig att polishundarna mådde dåligt i de nya fordonen, blev flera ståendes.



Polishundar är ett viktigt hjälpmedel i polisens arbete och behöver god miljö i tjänstebilarna. När Polismyndigheten köpte in 300 nya Volkswagen Amarok för hela landet blev flera av bilarna ståendes, rapporterar **P4 Göteborg**.

De nya fordonen uppfyllde Jordbruksverkets krav och var tänkta att förbättra miljön för hundarna. Men de visade tecken på att må dåligt. I ett av klagomålen beskrevs burarna som bullriga isoleringsceller.

Flera hundförare vägrade därför att använda de nya bilarna och ställde dem i stället åt sidan. Till slut köptes andra fordon in, och de parkerade bilarna har omplacerats till andra enheter inom polisen.



Anders Nilsson

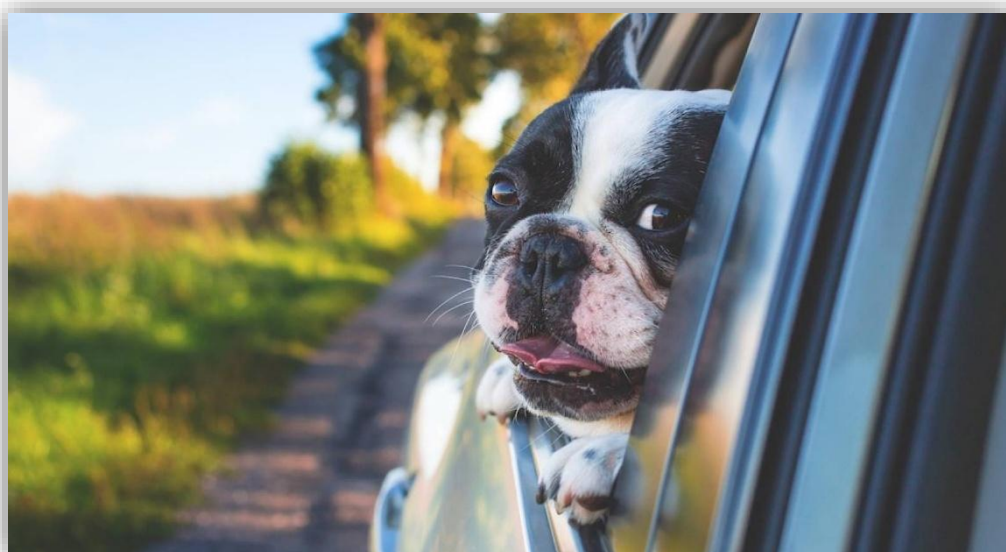
Mer från Vi Bilägare:



Så bra funkar elbilarnas hundläge



Test visar: Elbilen minskar hundens stress



Inför semestern: Så kör du säkert med hund i bilen

13. Bilar som tiden glömde: Bristol 404

Av Richard Dredge 26 juni 2023 3 min läsning

Välj ett nummer – vilket nummer som helst – mellan 400 och 412, och Bristol byggde en bil med det numret. Utanför Bristol-kretsarna är de flesta av dem nu bortglömda, och att räkna ut vilket som är vad är i stort sett omöjligt för många entusiaster, men de flesta av de tidigare modellerna tillverkades i hundratals. Det finns dock en som går emot den trenden, och det är 404.



Bristol Cars växte fram ur Bristol Aeroplane Company, som grundades 1910 av Sir George White, som Bristol and Colonial Aeroplane Company. Under första världskriget blomstrade företaget och tillverkade flygplan för militära tillämpningar, men när fientligheterna upphörde var White tvungen att hitta kontrakt för att hålla sin arbetsstyrka sysselsatt, så han startade företag för att tillverka karosser för bilar och bussar. Saker och ting tickade på fram till början av andra världskriget, och White visste att den här gången när freden återvände ville han göra sina egna bilar, och det enklaste sättet att göra det var att ta över ett befintligt företag.

I maj 1945, när krigsslutet tillkännagavs, började White förhandla om att ta över Frazer Nash, och en ny fabrik byggdes i Filton, Bristol. Den första bilen som kom från Bristol presenterades på Genèvealongen våren 1947, men vid det laget hade White blivit osams med familjen Aldington som ägde Frazer Nash, och Bristol slutade med att gå ensam med sin vindfuskande 400 coupé som hade en BMW-härledd 2,0-liters sexcylindrig motor. Bristol visste att en helt ny bil skulle gå i konkurs om man utvecklade den från grunden, så han lånade olika delar från BMW 326 (chassi), 327 (kaross) och 328 (motor).



Med en prislapp på 2373 pund var 400:an alldeles för dyr för de flesta, men den använde flygplansteknik i sin konstruktion och det var en sportig lyxbil, så den var alltid tänkt att vara exklusiv. Strax efter att 400:an presenterades höjde regeringen inköps-skatten på bilar över 1000 pund från 33 % till 66 %, vilket gjorde den mycket dyrare – och därmed exklusiv – än till och med Bristol hade tänkt sig.

401 från 1948 var en mycket rymligare coupé som skulle komma att bli Bristols mest sålda modell, medan cabrioletversionen, 402, är bland de mest sällsynta med bara 23 tillverkade exemplar. 403:an var en uppdaterad 401:a som började säljas 1953, samma år som 404:an också dök upp. Introduktionen av 404 var en överraskning för många, eftersom det var en sportcoupé med kort hjulbas snarare än en fullstor GT, vilket är vad Bristol hade producerat fram till denna punkt.

Borta var den traditionella njurgrillen i BMW-stil, ersatt av ett öppet luftintag, och det fanns rudimentära fenor bak till; Prototypen hade haft en central fena av aerodynamiska skäl, men Bristol visste att deras kunder skulle rasa mot idén om en bil som såg ännu mer ut som ett flygplan. 404:an introducerade också idén om uppfällbara paneler i framskärmarna, bakom vilka batteriet och reservhjulet kunde inrymmas – en idé som Bristol behöll i årtionden.

Fram till dess att 404:an anlände skulle Bristols vara rymliga och praktiska, med ett stort bagageutrymme och gott om kabinutrymme. Men 404:an vände upp och ner på detta, utan något bagageutrymme alls och bara ett par små nedfällbara baksäten för bagage. Det var dock aldrig meningen att det praktiska skulle stå i förgrunden; Bristol kapade 18 tum från 404:ans hjulbas för att göra den mycket smidigare och snabbare, tack vare en tjänstevikt på bara 2290lb (1040kg), vilket var en rejäl 498lb (226kg) mindre än den samtida 403:an. För övrigt användes 404:ans chassi också i **Arnolt-Bristol**, som kom bara några veckor senare.



Precis som sina föregångare använde 404 en BMW-härledd 2,0-liters rak sexa, men för första gången fanns det ett grenrör med stor borring för lättare andning, plus ett höjt kompressionsförhållande för att öka kraften något. Utrustad med en trio Solex-förgasare var motorn klassad till 105 hk i standardutförande, eller för dem som ville ha lite extra pepp fanns en kryddigare kamaxel tillgänglig för att lyfta kraften till 125 hk.

Med kuggstångsstyrning var 404:an fantastisk att köra på öde vägar, och den roliga kvoten förstärktes ytterligare av införandet av en mycket smidigare växling jämfört med tidigare Bristols; En fyrväxlad manuell växellåda monterades på alla 404:or. Med 12-tums trumbromsar fram och 11-tums bak (även om skivor snart blev ett tillval och dessa monterades på de flesta 404:or) fanns det gott om bromskraft också.

Bristen på praktiska egenskaper avskräckte utan tvekan vissa potentiella köpare, men det största hindret för försäljning var det höga priset. Med en kostnad på 3330 pund (1955) kostade Bristol dubbelt så mycket som en Jaguar XK140 coupé med fast huvud eller AC 2-liters sedan, den kostade 2100 pund mer än en 2,5-liters Riley Pathfinder, och det var samma pris som en Lagonda 3-liters sportsedan. Avgörande var att den också kostade 600 pund mer än den större och mer praktiska 403-sedanen. I teorin var det ett klassiskt fall av "less is more", men 404:an accelererade och hanterade som ingen Bristol någonsin gjort dittills, och med sin topphastighet på 105 mph var den också snabb. Men 404:an var utom räckhåll för de flesta, och Bristol lade ner den 1955 efter att bara 51 hade tillverkats.



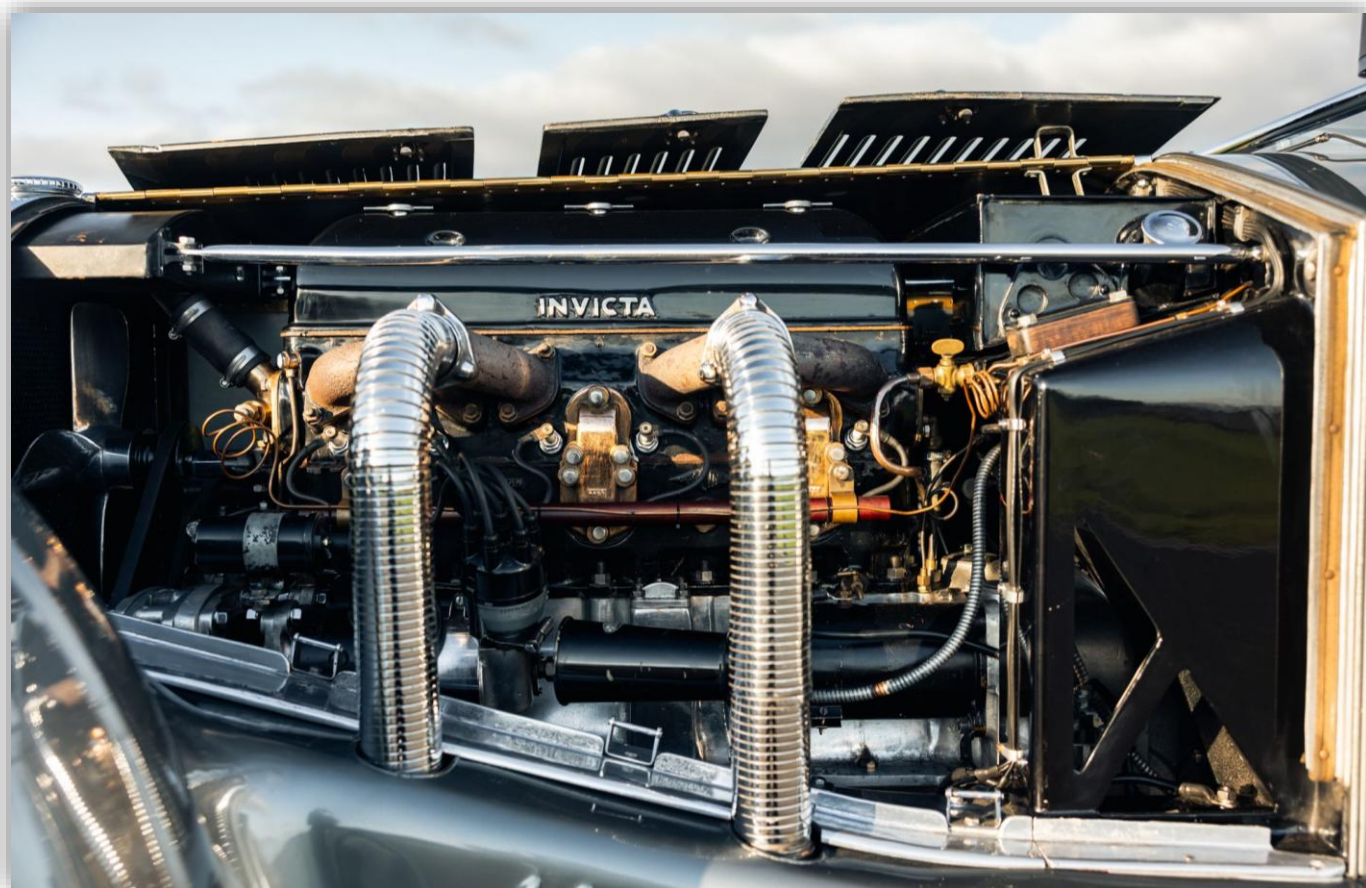


14. Invicta S-Type Low Chassi ex Alain de Cadenet 1931



S-Type eller lågchassit var den sista och bästa av alla Invictas. Skapad av kapten Noel Macklin från hans lantställe i Surrey från 1924, och med ett märkesnamn som betyder oöverbinnerlig, obesegrad och obesegrad, var Invictas sportbilar av högsta kvalitet, kännetecknade av sitt stiliga utseende, höga effekt/viktförhållande och tävlingsprestationer.



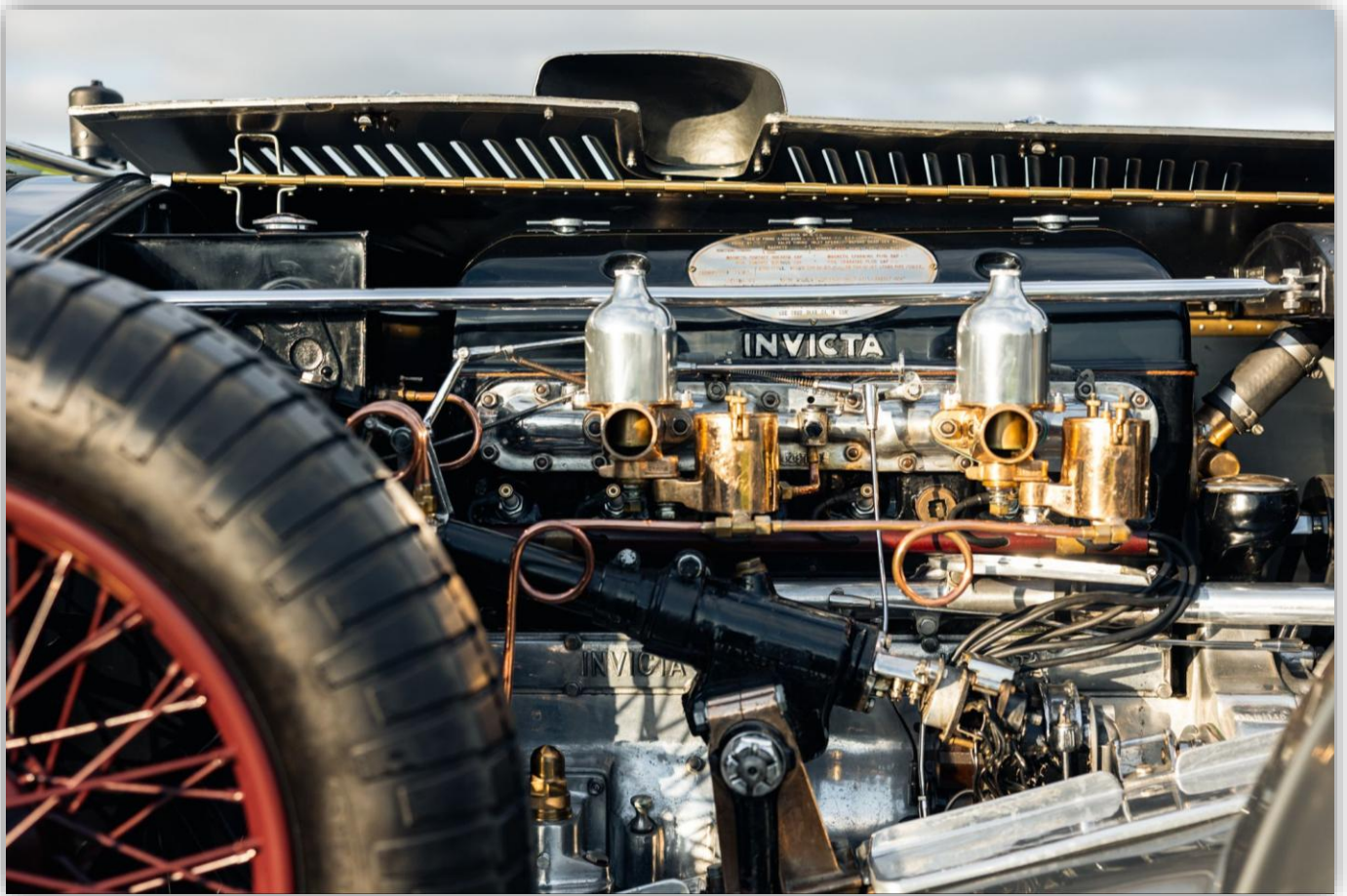


Ingen mindre än fartlegenden Raymond Mays hade ett par S Type Invictas och sa att de gav honom något av den bästa motorkörning han någonsin haft, som kunde ta sig upp för huvudvägsbackar på nästan århundradet, den magiska 100 mph.

Den första registrerade SN 5469 i skotska Dumbartonshire, Invicta S-Type chassi S95 behåller sin ursprungliga sporttourerkaross från Carbodies. Den tidigaste registrerade ägaren från 1946 var en herr Leslie Trevor från Liverpool, och början på mer än 40 år av kontinuerligt familjeäggande. Berömd upptäckt i Kent och åter dök upp på en Sotheby's-auktion 1988 i anmärkningsvärt original men mekaniskt sund skick, var Invicta redan då ett extraordinärt fynd och hamrades ner till 2,5 gånger det ursprungliga utropet, förvärvat av entusiasten Peter Fowler i samarbete med Lord Iliffe.

Efter ett berömvärdt reportage av Mick Walsh och Mike McCarthy i marsnumret 1989 av *Classic & Sports Car* tillsammans med tre andra Invictas ("de mest ärliga i gänget, lösaktiga och fritt levande, nästan organiska – jag älskade det"), skickades SN 5469 till restaurering i början av 1990-talet. Derek Green från Cedar Classics i Hartley Witney, specialister på Invicta S Type, genomförde en fullständig restaurering som slutfördes 1994, med en fotografisk dokumentation av dessa arbeten i arkivet. Med ett FIVA-pass utfärdat 1997 accepterades en Mille Miglia-anmälan för det året, och ytterligare ett foto finns registrerat som visar Invicta som deltar i Mille Miglia 2000.

I oktober 2003 såldes hon till Alain de Cadenet. Som ett bevis på Invictas kvaliteter blev de Cad fångslad av historien om Invicta-märket och de inblandade människorna. Han behöll henne i nio år, var entusiastisk över Invicta och använde henne för längre resor och rallyn i stället för sin 8C Alfa. Från 2012 köptes hon av en nära vän till de Cadenet och fortsätter att underhållas noggrant, och har nyligen dragit nytta av en ombyggnad av motor och växellåda. Motorn som monteras är den uppgraderade Meadows-motorn som sitter på Lagonda men den ursprungliga som levererad vevhus 7560 finns kvar i bilen.



En av de mest eftertraktade sporttourerna någonsin, omhuldad av kräsna långsiktiga ägare och presenterad i oklanderligt skick, denna lågchassi Invicta är slående i utseendet, enastående att köra och kommer säkerligen att glädja sin lyckliga nästa ägare – på vägen och vid en rad av de bästa motorevenemangen.



Roger Warolin