



Hupmobile Century 6

1. Kan BYD Dolphin Surf överträffa Renault 5 E-Tech Electric
2. Är det inte dags att köpa en Volvo
3. Så bra laddar nya BMW iX3
4. Toyotas nya racerbil går på vätgas
5. Cadillacs chef tror på elbilssatsningen i Europa
6. Fiat testar batteribyte
7. Tesla inför leasing med gratis försäkring
8. Svensk köpte Volvo P1800 Cyan GT
9. Underleverantören Marelli i rekonstruktion
10. Kaliforniens förbud mot bensinbilar får nej
11. Kinesisk kopia vill utmana Tesla och Volvo
12. Hupmobile Century 6
13. Oldsmobile Model R Curved Dash



1. Duell: Kan BYD Dolphin Surf överträffa Renault 5 E-Tech Electric?

2025-06-11

Text och foto Morten Bek

Nya BYD Dolphin Surf är en av Europas billigaste elbilar just nu, men den finns ännu inte tillgänglig på den svenska marknaden. I väntan på det passar vi på att ställa den mot Renault 5 E-Tech Electric i en duell.



Vi saknar fortfarande både svenska priser och lanseringsdatum för BYD Dolphin Surf i Sverige, men på flera marknader i Europa säljs basversionen just nu till riktigt låga kampanjpriser. Det låter förstås trevligt, men frågan är bara vad det är man faktiskt får för de pengarna.

En värdig motståndare

Den andra duellisten i det här jämförande testet går dock att beställa i Sverige redan nu. **Renault 5 E-Tech** erbjuds från 349 900 kronor med års fabriksgaranti upp till 150 000 kilometer. De två elbilarna i testet är en Dolphin Surf i färgen Lime Green och en 5 E-Tech i Pop Yellow. BYD ställer upp med toppversionen Comfort med 43,2 kWh batteri, 156 hästkrafter och en räckvidd på 310 kilometer. Renault bjuder på 52 kWh, 150 hästkrafter och 405 km räckvidd i Iconic five-versionen för 409 900 kronor.

Kina mot Frankrike

Dolphin Surf tillverkas i Kina, och 5 E-Tech i Frankrike. Från årsskiftet börjar dock BYD bygga elbilen i Ungern, vilket förkortar transportsträckan avsevärt. Oavsett om Dolphin Surf kommer från ett löpande band i Kina eller Ungern, är den mycket kinesisk i designen. Den är cool och smart, töntig och ful – helt beroende på vem som tittar.



När jag tittar ser jag gamla Chevrolet Spark i Dolphin Surf. Den baseras på BYD-modellen Seagull, men har förlängts och förfinats för europeisk marknad – men den smala karossen har följt med i konverteringen. Därför finns det bara fyra sittplatser och säkerhetsbälten, vilket är ovanligt för en småbil. Med sina 399 cm i längd finns det plats för fyra vuxna, och en rimlig mängd bagage. Bagageutrymmet är mycket smalt men djupt. Under golvet finns plats för laddkabel, nödkit för däcken och kanske en liten väska.

Renault har uppenbarligen inte sneglat mot någon gammal Chevrolet, utan på en egen klassiker från 1971 – den första 5:an. Proportionerna är mycket lyckade. Medan Dolphin Surf ser ut som en mini-MPV, ser 5 E-Tech ut som en riktig hatchback – något lägre men också bredare än konkurrenten. Jag har ännu inte träffat någon som sagt något negativt om denna lilla Renault – tvärtom är det bara lovord i stil med smart, genial, snygg eller något annat positivt uttryck. Den är retro utan att vara överdriven. Den är full av fina designinslag.

Man får ett mer reguljärt bagageutrymme än i BYD, men baksätet är inte lika luftigt. Tre vuxna får plats utan problem, men bakom förarstolen blir det lite trångt. Å andra sidan finns det fem säkerhetsbälten, om man någon gång måste köra med tre i baksätet.



BYD Dolphin Surf.



Renault 5 E-tech.

Hur är interiören?

Folk från BYD berättar gärna att deras nya mini är fullproppad med utrustning. Det vill jag invända mot, för även om den testade toppmodellen har mycket, så saknas torkarblad på bakrutan, värmepump, automatisk klimatanläggning och möjlighet till dragkrok – trots att det är toppversionen. Dessutom saknar dyraste Dolphin Surf-versionen LED-strålkastare och sätesvärme. Den billigaste **Renault 5 E-Tech** har allt detta – plus automatisk klimatanläggning. Det är mer användbar utrustning än eljusterbara säten – särskilt eftersom sätena i Dolphin Surf ändå inte är särskilt bra.

Jag vet inte om torkarbladen bak utelämnats av designskäl eller för att spara pengar. Men det är en säkerhetsbrist – när rutan blir blöt ser man ingenting. En annan märklig detalj är den manuella klimatanläggningen, där temperaturen regleras med siffror 1 till 17 i stället för grader – och utan auto-läge måste man ofta justera själv. På 9 blir det för kallt, på 10 för varmt. Generellt är det just den sortens märkligheter man möter i det tröga infotainmentsystemet och dess menyer. Exempelvis justering av ljusstyrka för strålkastare, interiörbelysning – och det kanske mest udda: ett släpvagnsläge för den elektriska handbromsen.

Det är för krångligt att slå av funktioner som filhållningsassistans. I **Renault 5 E-Tech** kan man programmera en knapp till vänster om ratten för personliga inställningar – två tryck, och systemen är avstängda. 5:an har allt som konkurrenten saknar: snabbt infotainmentsystem med tydliga menyer (Google-baserat), automatisk klimatanläggning med riktiga knappar, en fast panel för sätes- och rattvärme, lättåtkomliga körlägen via en knapp i ratten.



Renault 5 E-Tech.



BYD Dolphin Surf.



Renault 5 E-Tech.

Körglädje och säkerhet

När jag sätter mig i Dolphin Surf infinner sig en rädsla för att den ska köra lika opålitligt och svårbegripligt som den större ATTO 2 – för ibland träffar BYD rätt, ibland helt fel. Den här gången verkar de bästa BYD-ingenjörerna ha varit inblandade, för Dolphin Surf kör absolut säkert och stabilt. En elektrisk småbil behöver inte vara sportig eller som en MX-5 i kurvorna. Den ska först och främst vara säker, förutsägbar och stabil. Det är Dolphin Surf, och jag klarar flera timmar på motorvägen utan att tröttna på köregenskaperna. Riktningstabilitet, fjädring, styrning – godkänt.

Elmotorn ylar lite ibland, men jag saknar naturligtvis inte kraft i en elbil med 156 hästkrafter och tjänstevikt under 1 400 kg. Hankook-däcken är mer fokuserade på effektivitet än dynamik, vilket sannolikt bidrar till att den uppmätta förbrukningen inte överstiger den officiella – cirka 16 kWh/100 km vid blandad körning. Tyvärr klarar den bara 85 kW vid snabbladdning, och den effekten håller den inte ens till 55 procent – därefter sjunker det med 25–35 procent. Konkurrenten kan ladda med upp till 100 kW, men inte heller den håller maxnivån särskilt länge.

Vill man ha nerv och precision i köregenskaperna hos sin lilla elbil, så är nya **Renault 5 E-Tech** en av få som levererar båda med råge. Den har samma inbyggda säkerhet och stabilitet som den kinesiska modellen, men ett nästan perfekt, exakt styrsystem och ett chassi med både lekfullhet och marginaler.



Byd Dolphin Surf.

Med det större batteriet på 52 kWh har 5 E-Tech mer räckvidd att erbjuda, och även om den har färre hästkrafter och väger mer, är den minst lika snabb. Jag tror att även versionen med 120 hästkrafter presterar bra. Även utan den längre räckvidden och den extra utrustningen i Iconic-versionen hade **Renault 5 E-Tech** varit den mer kompletta och roligare bilen av de två i det här testet. Dolphin Surf kan inte mäta sig när det gäller interiör, funktionalitet, utrustning eller köregenskaper. Det är inget dåligt köp – men det irriterar på flera punkter som man slipper i lilla Renault.

Slutgiltigt omdöme

BYD Dolphin Surf och **Renault 5 E-Tech** är så olika som natt och dag. Det handlar om två elektriska småbilar, men de påminner otroligt lite om varandra. Den kinesiska modellen är spännande på samma sätt som ett vitt kylskåp är spännande – men den gör, på många sätt, vad den ska. 5 E-Tech är den roliga och körglada bilen, den man gärna tar en extra sväng med.

Renault vinner utan tvekan denna duell. Visst, Dolphin Surf har mer plats i baksätet – men på nästan alla andra punkter har den inget att sätta emot 5 E-Tech.



Morten Bek



BYD Dolphin Surf Comfort

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 156 hk / 220 Nm

0–100 km/h: 9,1 sekunder

Toppfart: 150 km/h

Förbrukning: 16 kWh/100 km

Räckvidd: 310 kilometer

Batterikapacitet: 43,2 kWh

Laddkapacitet: 85 kW

Mått (L/B/H): 399/172/159 cm

Tjänstevikt: 1 390 kilo

Dragvikt: 0 kilo

Bagageutrymme: 308–1 037 liter

Pris: Inga svenska priser kommunicerade

Renault 5 E-Tech Electric 52 kWh Iconic five

Motor: Elmotor (fram)

Effekt: 150 hk / 245 Nm

0–100 km/h: 8 sekunder

Toppfart: 150 km/h

Förbrukning: 14,9 kWh/100 km

Räckvidd: 405 kilometer

Batterikapacitet: 52 kWh

Laddkapacitet: 100 kW

Mått (L/B/H): 392/177/150 cm

Tjänstevikt: 1 469 kilo

Dragvikt: 500 kilo

Bagageutrymme: 326–1 106 liter

Pris: 409 900 kr (5 E-Tech finns från 349 900 kr)



2. Beggat med Carla EP03 - Är det inte dags att köpa en Volvo?

2025-06-11

Den här videon är i ett betalt samarbete med Carla.se, det enkla sättet att köpa och sälja begagnade el- och laddhybrider på nätet.



FILM: https://youtu.be/W_E8xDcZFxE

00:00 - Intro

12:23 - Bil 3

00:29 - Bil 1

18:49 - Bil 4

07:06 - Bil 2

25:41 - Bil 5



Christoffer Gullin

3. Fler detaljer kring Neue Klasse – så bra laddar nya BMW iX3

Carl Undéhn 11 jun 2025

Under bilmässan IAA i München i början av september är det till slut dags för BMW att dra av skycket på den första modellen i den nya generationen av elbilar, som går under samlingsnamnet Neue Klasse.



Det handlar om en ny version av el-sjuven iX3 som blir först att använda BMW:s senaste och mer effektiva drivlina samt den sjätte generationens battericeller som nu likt de hos Tesla är cylindriska.

Alla detaljer som batteristorlek, motorernas effekt samt hur modellen ser ut under maskering på de bilder som släppts får vi (nog) vänta med att få veta till IAA drar igång. Men nu släpper BMW lite mer information kring räckvidden samt även laddningen hos nya iX3, där vi får anta att det senare även gäller för övriga modeller inom Neue Klasse. När det kommer till räckvidd meddelar BMW nu att nya iX3 kommer ha en WLTP-räckvidd på upp till 80 mil. För den amerikanska EPA-räckvidden, som är mer strikt än WLTP, anges 400 miles vilket motsvarar 64,4 mil.

Laddningen då? Sedan tidigare vet vi att plattformen – eller arkitekturen som BMW föredrar att kalla den grundläggande tekniken – kommer med ett 800-voltsystem för snabbare laddning än dagens eldrivna modeller från BMW. Med sitt 400-voltsystem kan de som mest ladda med upp till 205 kW.



Med Neue Klasse kommer BMW iX3 däremot att kunna ladda nästan dubbelt så snabbt, nämligen med upp till 400 kW. Det visar tester med laddstolpen Hypercharger HYC400 från italienska Alpitronic. Den används av bland annat Ionity på vissa stationer i Sverige och Tyskland och har som namnet antyder en maxeffekt på upp till 400 kW – vilket alltså nya BMW iX3 också klarar att ta emot. Det handlar då om en maxeffekt, och hur länge bilen kan hålla den och hur lång tid det tar att ladda från 10 till 80 procent meddelas inte. Däremot att det ska gå att ladda 35 miles räckvidd på 10 minuter. BMW passar även på att skicka en känga till konkurrenten Mercedes med uppgiften att ”självklart är det även fortsatt möjligt att ladda vid 400-volts DC-laddpunkter”.

Nya Mercedes CLA är den första modellen med 800-voltsteknik från Mercedes och kan ladda med upp till 320 kW. Däremot finns det ingen omvandlare från 800 till 400 volt, vilket gör att modellen inte kan ladda alls vid laddstolpar som har 400 volt. I alla fall till en början och på den europeiska marknaden. I USA uppges en omvandlare ingå, vilket även ska komma till modeller på den europeiska marknaden från 2026. Vilken effekt som nya BMW iX3 kommer upp i vid 400-voltsstolpar meddelas inte.

BMW iX3 kommer med dubbelriktad laddning. Genom Vehicle to Load (V2L) går det att koppla in och ladda prylar med upp till 3,7 kW från bilens batteri. Vehicle to Home (V2H) gör det möjligt att driva hela huset med bilens batteri och BMW iX3 är även förberedd för Vehicle to Grid (V2G) för att kunna mata tillbaka ström till elnätet. För de båda sistnämnda funktionerna krävs en dubbelriktad laddbox från BMW, för Vehicle to Load en adapter. Priser för dessa saker har ännu inte presenterats.

Sedan tidigare har BMW meddelat att med Neue Klasse inför en elektronisk arkitektur en centraldator kallad ”Heart of Joy”, som styr körfunktioner, samt fyra så kallade Super Brains-datorer, som kan styra de flesta funktioner hos bilen. Det ska bland annat göra att bilens assistanssystem blir 20 gånger snabbare än hos dagens modeller.



Carl Undéhn

Relaterat innehåll:



BMW i4 uppdateras med M60 och mer effektivitet



Efter Mercedes – nu testar även BMW solid state-batterier



BMW-chefen: "Vi ligger helt rätt i tiden"

Feber

4. Toyotas nya racerbil går på vätgas

Av Bobby Green

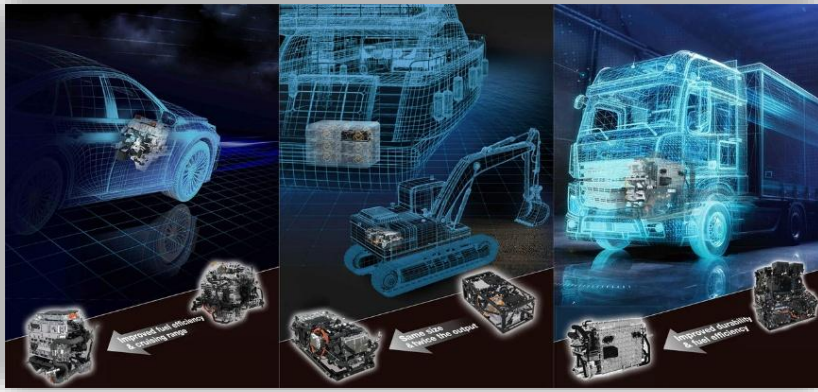
2025-06-12 kl 17:00

Vidareutveckling av tidigare koncept

FILM: <https://youtu.be/WOnA1nma9qk>

Toyota har nu visat upp den nya racerbilen GR LH2 Racing Concept. Den baseras på GR010 Hybrid som man tävlar med i 24-timmars på Le Mans. Den nya bilen bygger vidare på **konceptet GR H2 från 2023** och även här är det en vätgasdriven motor som parats med ett hybrid-system. Le Mans-bilen har en mittmonterad V6:a på 3,5 liter med dubbelturbo och en elmotor på framaxeln. Om det är denna uppsättning som man har konverterat till vätgasdrift framgår inte för tillfället. Läs mer på länken nedan. newsroom.toyota.eu.





Toyota håller på med nytt bränslecellssystem Ska vara billigare och 20 procent effektivare



Toyota visar upp system med bärbara vätepatroner För bilar, spisar och annat



BMW och Toyota ska utöka sitt samarbete kring bränsleceller Vill få ner priserna



Bobby Green

Teknikens Värld

5. Cadillacs chef tror på elbilssatsningen i Europa

Publicerad av Jan-Erik Berggren

10 jun 2025 kl 10.33

Mitt under brinnande handelskrig öppnar Cadillac showroom i Stockholm och lanserar sin andra bilmodell, sjusitsiga lyxsuven Vistiq. Men Europachefen Pere Brugal anser att tajmingen är rätt. – Siffrorna säger att det är bra läge för Cadillac i Europa, säger Brugal.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/cadillac- visar-vistiq-i-stockholm/>

Vi träffas en tidig morgon på Mall of Scandinavia i Solna utanför Stockholm. Köpcentret håller på att vakna till liv när **Cadillac** öppnar för stor invigningsfest. Champagnen står på kylning till kvällens mer bubblande invigning. På morgonen blir det kaffe och macka till avtäckningen av nya modellen **Vistiq**, en elbil med en räckvidd på 46 mil och plats för sju i en lyxig och komfortabel miljö.

– Vi ser att andelen elbilar växer bland dem som köper ny bil. Vi ser också en stark tillväxt i lyxsegmentet, eller övre premium, och vi ser att de som vill köpa en elbil ofta väljer en suv. Så alla siffror säger oss att det är rätt att satsa på Europa nu, säger Pere Brugal.

Sverige, och inte Norge, blir först med ett stort showroom efter städer som Paris, Frankfurt, Hamburg och Zürich. Anledningen är svenskarnas intresse för "hållbarhet", enligt Brugal. Men troligen handlar det också om att konkurrera med **Volvo EX90** och **Kia EV9**, två andra sjusitsiga elbilar.



Cadillacs vapen i kampen är design, komfort och teknik. Enligt Brugal ska Cadillacs elbilar klara den nordiska kylan bra och märkets 100-åriga historia ska borga för att det här inte är en engångssatsning. Att Cadillac försökt i Europa tidigare, och dragit sig tillbaka, vill inte Brugal prata om så mycket.

– Hos oss får du en unik upplevelse med bra körupplevelse, bra styrning och chassi, lyxig komfort med högsta kvalitet. Vi har också förenklat vårt modellprogram med i princip fyra olika alternativ.

Vistiq har GM:s eget Ultium-batteri på 91 kWh och systemeffekten är 615 hästkrafter med ett maximalt vridmoment på 880 newtonmeter. 0-100 km/h för den 5,2 meter långa suven klaras av på 3,7 sekunder. Med sju sittplatser lastar Vistiq 291 liter och med fem eller sex platser 889 liter. Under golvet finns då plats för ytterligare 61 liter.

Tjänstevikten är höga 2 899 kg men med rätt körkort kan du dra 2 000 kg. Förutom Vistiq säljer Cadillac modellen **Lyriq** i Sverige.





6. Fiat testar ny teknik i Madrid: Elbilar byter batteri på 5 minuter

Posted by Kristofer Rask

juni 13, 2025



Fiat 500e vid batteribytesstationen i Madrid.

Fiat berättar nu mer om sitt partnerskap som gör det snabbare och smidigare att få sin elbil fullt laddad på kort tid. Det genom ett komplett batteribyte. Det hela är ett samarbete med teknikföretaget Ample och bildelningstjänsten Free2Move.

En pilot har redan pågått i liten skala sedan hösten 2024. Nu kommer Fiat att skala upp tekniken.

Free2Move har verksamhet i Madrid med en större fordonsflotta bestående av elbilen Fiat 500e. Några av dessa bilarna har sedan hösten varit kompatibla med batteribytetekniken.

Under sommarmånaderna påbörjas utrullningen av ett hundratal Fiat 500e i Madrid som kan byta batteri. Ett byte av batteriet tar ungefär fem minuter.



FILM: <https://youtu.be/wIT8Sso1MmE>

Tanken är att erbjuda en smidig lösning för bilförare som annars inte har tillgång till egen parkeringsplats eller elbilsaddning i storstäderna.

– På Fiat är vi engagerade i hållbar mobilitet. Med ett fokus på enkelhet och ett nytänkande synsätt speglar den nya tekniken för batteribyte våra kärnvärden. Den minskar oron för att batteriet ska ta slut under färd och förkortar laddningstiden avsevärt, vilket ger en smidig och bekväm upplevelse för föraren, säger Olivier Francois, VD för på Fiat.

Planen är dessutom att på sikt erbjuda de anpassade bilarna för konsumenter och erbjuda tekniken för allmänheten.

– Vi kommer nu att testa och utvärdera detta koncept grundligt i verkliga förhållanden och har som mål att snart erbjuda det till privatkunder. Därför tror vi starkt på projektet och har valt vår ikoniska Fiat 500e som ledmodell. Den kommer att ge värdefulla insikter för både vårt varumärke och hela koncernen när vi formar framtidens mobilitet, summerar Olivier Francois.



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



7. Tesla inför leasing med gratis försäkring – billigare än nollränta

Magnus Fröderberg 2025-06-09

Värdeminskning är ett större problem än ränta. Nu vässar Tesla sina erbjudanden och återinför privatleasing med garanterat restvärde.



Både Tesla Model 3 och Model Y erbjuds med privatleasing.

Även om det går att spara en rejäl slant med Teslas erbjudande om billån med nollränta riskerar kalkylen att haverera om värdeminskningen blir hög.

Om vi antar att en ny bakhjulsdriven Tesla Model Y tappar 50 procent av värdet under de tre första åren och vi kör 1 000 mil per år – blir månadskostnaden 7 708 kronor för den perioden.

Med privatleasing blir kostnaden 7 490 kronor per månad under samma förhållanden. Dessutom ingår försäkring i priset – **något som numer kan vara rätt kostsamt.**

Slipper risken för lågt andrahandsvärde

Privatleasing är så kallad *operationell leasing* med garanterat restvärde. I praktiken en hyra.

Till företag erbjuds *finansiell leasing* utan garanterat restvärde. Det är ett slags avbetalning och innebär att företaget kan tjäna på affären om värdeminskningen blir låg, men också tar risken om värdeminskningen blir hög.

Både Tesla Model Y och Model 3 erbjuds med operationell privatleasing.



Magnus Fröderberg



8. Svensk köpte ”ny” Volvo P1800 – för 7 miljoner kr

Av Maths Nilsson 12 juni 2025, 11:59

Svensk slog till på Volvo P1800 Cyan GT för sju miljoner kronor. Volvos ikon återfödd i kolfiber. – Vi är glada att kunna göra vår första leverans till vårt hemland, säger Christian Dahl vd för Cyan.



Volvo P1800 Cyan är den moderna versionen av Volvos ikon P1800. Bilen har hyllats i hela världen för sitt stilrena utseende. De renhåriga analoga köregenskaperna har lyfts till skyarna av de som kört bilen. Men fram till nu har ingen bil sålts i P1800:s och Cyans hemland Sverige.

Men nu meddelar Cyan Racing att en svensk bilsamlare slagit till på en Volvo P1800 Cyan GT. Det första exemplaret inom Svea Rikes gränser har precis levererats. Det handlar om en så kallad restomod-version av Volvo P1800 i kolfiber som kostar cirka sju miljoner kronor. Den nya bilen har bland annat unika nydesignade fälgar, avgasrör och interiördetaljer.

– Vår senaste Volvo P1800 Cyan är ytterligare en hyllning till de ikoniska GT-bilarna från sextiotalet, där den ursprungliga Volvo P1800 är en av de sanna hjältarna”, säger Christian Dahl, VD för Cyan.





Vem som köpt bilen är än så länge en väl förborgad hemlighet. Men det ska handla om en riktig bilentusiast.

– Vi är glada att kunna göra vår första leverans till vårt hemland där bilen är byggd och designad, särskilt till en kund som har en av Sveriges största bilsamlingar. Vi introducerar också ett antal nya funktioner till den här bilen som ytterligare ökar mångsidigheten hos Volvo P1800 Cyan.

Den nya bilen har skräddarsys enligt noggranna instruktioner från köparen. Den är lackerad i beige metallic, med nya 17-tums centerlock-fälgar, ett nytt avgassystem med dubbla pipor och en sandfärgad läder-/tyginredning. Jobbet utgick från en gammal P1800. Sedan har allt byggts om under ett drygt år.

En nygammal Volvo P1800 väger bara 1000 kg tack vare höghållfast stål, och en kolfiberkaross. Bilen har en fyrcylindrig turbomotor från Volvo på 420 hästkrafter. Bilen som nu levererats till en svensk köpare har en femväxlad specialbyggd Holinger-växellåda. Cyan meddelar att de fortsätter bygga om Volvo P1800, om du är sugen så behöver du ha uppmot sju miljoner och en gammal P1800 att utgå ifrån.



LÄS MER:



[Svenska supertekniken bakom nya Volvo P1800: Toppar...](#)



[P1800 Cyan släpps i USA – blir dyraste Volvon någonsin](#)



[Nya Volvo P1800 för 5 miljoner kr hyllas efter...](#)



Bild-Extra: Första bilderna under skalet på nya Volvo P1800



Volvo P1800 ska tillverkas igen – se bilderna på nya...



Jay Leno hyllar Volvo P1800 Cyan för 7 miljoner: "Perfekt"



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

9. Krisen sprider sig: Underleverantören Marelli i rekonstruktion

Publicerad 2025-06-11 16:58 Text Erik Söderholm

Krisen i bilindustrin leder nu till att den stora underleverantören Marelli, med bland andra Stellantis och Nissan bland sina kunder, ansöker om rekonstruktion.

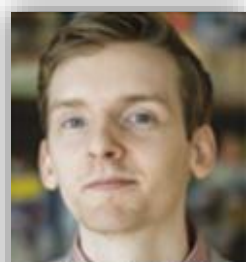


Den stora underleverantören Marelli, med bland andra Nissan och Stellantis bland kunderna, ansöker om så kallad "Chapter 11" i USA.

Det är en typ av konkursskydd genom rekonstruktion, och används av bolag som är i ekonomisk kris men som ändå bedöms ha möjlighet att överleva genom att strukturera om sin ekonomi och skriva ned skulder.

Marelli tillverkar bland annat säkerhetslösningar, luftkonditionering, elmotorer, elektronik och belysning till bilar. Ett exempel är OLED-bakljusen på Audi Q6 e-tron (bilden ovan).

Företaget har över 50 000 anställda och 170 fabriker över hela världen men har fått se orderboken minska kraftigt på senare år. Marelli säger sig ha fått in drygt tio miljarder kronor i finansiering.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Kris för underleverantörer: 86 000 jobb borta



Kritiskt läge: Har skuldberg på 11 miljarder



Tvärnit i Kina ger kris för underleverantörer

10. Kaliforniens förbud mot bensinbilar får nej

Publicerad 2025-06-13 11:56 (uppdaterad 2025-06-13 12:03) Text Anders Nilsson

Kalifornien vill förbjuda försäljning av nya bensin- och dieselbilar från 2035. Men nu har planerna stoppats av kongressen och president Donald Trump.



Den amerikanska delstaten Kalifornien har som mål att fasa ut försäljningen av nya bilar med **förbränningsmotorer senast 2035**. Därefter skulle endast elbilar och laddhybrider vara tillåtna.

Men planerna har nu stoppats av USA:s kongress och president Donald Trump, rapporterar bland andra **Reuters**.

– Vi har officiellt räddat den amerikanska bilindustrin från undergång genom att en gång för alla upphäva Kaliforniens krav på elfordon, sade Donald Trump i ett uttalande till Reuters.

Kalifornien och tio andra delstater har redan väckt talan mot beslutet.

Delstaterna hade ett undantag från USA:s miljöskyddsmyndighet EPA som gjorde det möjligt att införa egna, strängare utsläppsregler. Det undantaget tas nu bort.

Dessutom upphäver Trump ett regelverk i Kalifornien som begränsar utsläpp från vissa fordon och kväveoxidutsläpp från lastbilar.

Mer från Vi Bilägare:



Ny lagstiftning i Kalifornien hårt slag mot Tesla



150 000 i elbilsbonus – men inte för alla



Sneglar på kilometerskatt – så hög kan den bli



Anders Nilsson

11. Kinesisk kopia vill utmana Tesla och Volvo

Av Rasmus Söderqvist 13 juni 2025, 11:01

Tesla och Volvo utmanas i racet om den amerikanska lastbilsmarknaden. Kinesiska uppstickaren Windrose kan hinna före med sin Semi-kopia. Den amerikanska elbilsjätten måste börja leverera och det snabbt.



Tesla har på ett och ett halvt år bara lyckats leverera lastbilar till en kund, Pepsi Co. Elbilsjätten har fortfarande ingen färdig fabrik som kan tillverka de utlovade semi lastbilarna. 50 000 exemplar om året är siffran tillverkaren behöver komma upp i.

Istället är det en kinesisk uppstickare som försöker ta initiativet och lanserar lastbilen Windrose R700 som är besvärande lik Teslas lastbil Semi. Windrose försöker med lanseringen konkurrera med Tesla på den amerikanska marknaden.

– Du behöver inte flera hundra miljoner dollar för att sätta upp en fabrik, säger VD Wen Han via Youtube.

Första uppvisningsresan för lastbilen blev lyckad. R700 modellen laddades upp till 738 kW. Och lastades till en totalvikt av 33 712 kg och gav sig sedan iväg med två fulladdade batterier. Lastbilen körde från Colton i Kalifornien till Buckeye i Arizona vilket är en sträcka på 465 km och använde cirka 80 procent av batteriet. Förbrukningen under resan var låg, ungefär 110 kWh/100km.

Det är ungefär vad Tesla Semi påstod sig kunna uppnå i sina mest optimistiska mätningar. Räckvidden ser även ut att bli en tuff match för **Volvo FH Aero som med sin nya modell ska komma 60 mil**. Windrose har nu köpt en fabrik på amerikansk mark. Fabriken ligger i Huntington Beach i Kalifornien och ska i juli börja montera sina R700 modeller. Tesla har nu börjat halka efter i kapplöpningen och kineserna bostätter sig på deras mark.

LÄS MER:



Teslas nya jättefabrik som ska utmana Volvo



Tesla Semi krossade Volvo i räckviddstest



Så ska Tesla utmana Volvo och Scania i Europa



Elon Musk: Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning



Pepsi lägger ny stororder på Tesla Semi



Volvo och Scania får konkurrens i Europa – av Tesla



Rasmus Söderqvist studerar journalistik och har skrivit för Vasabladet.



12. Hupmobile Century 6 1929



Robert Craig Hupp föddes den 2 juni 1887 i Grand Rapids, Michigan. 1902 började Robert arbeta för Olds Motors. År 1906 gick han med i Ford Motor Company där han fick kunskap inom många bilområden. År 1908 lämnade han Ford. Tillsammans med sin bror Louis började han söka ekonomiskt stöd, hyrde en fabrik på 345 Bellevue Avenue i Detroit och började skapa ett demofordon. År 1909 skapades Hupmobile. Den visades först för allmänheten på Detroit Auto Show. Fordonet var en tvåsitsig roadster med en hjulbas på 86 tum. Priset på 750 dollar inkluderade den fyrcylindriga motorn på 17 hästkrafter och växellådan med glidväxel.

En inte ofta sedd eller ens ihågkommen bil, denna försändelse kommer till oss helt restaurerad i utmärkt Hupmobile-skick. Vackert designad, en utmärkt färgkombination och många funktioner gör detta till en riktigt högklassig bil för sin tid. Troligtvis en bil som drivs av en chaufför, den har en mycket original interiör med bekvämligheter, och en platt 6-cylindrig motor och en 3-växlad manuell växellåda och ekerhjul i trä att dö för.

Exteriör

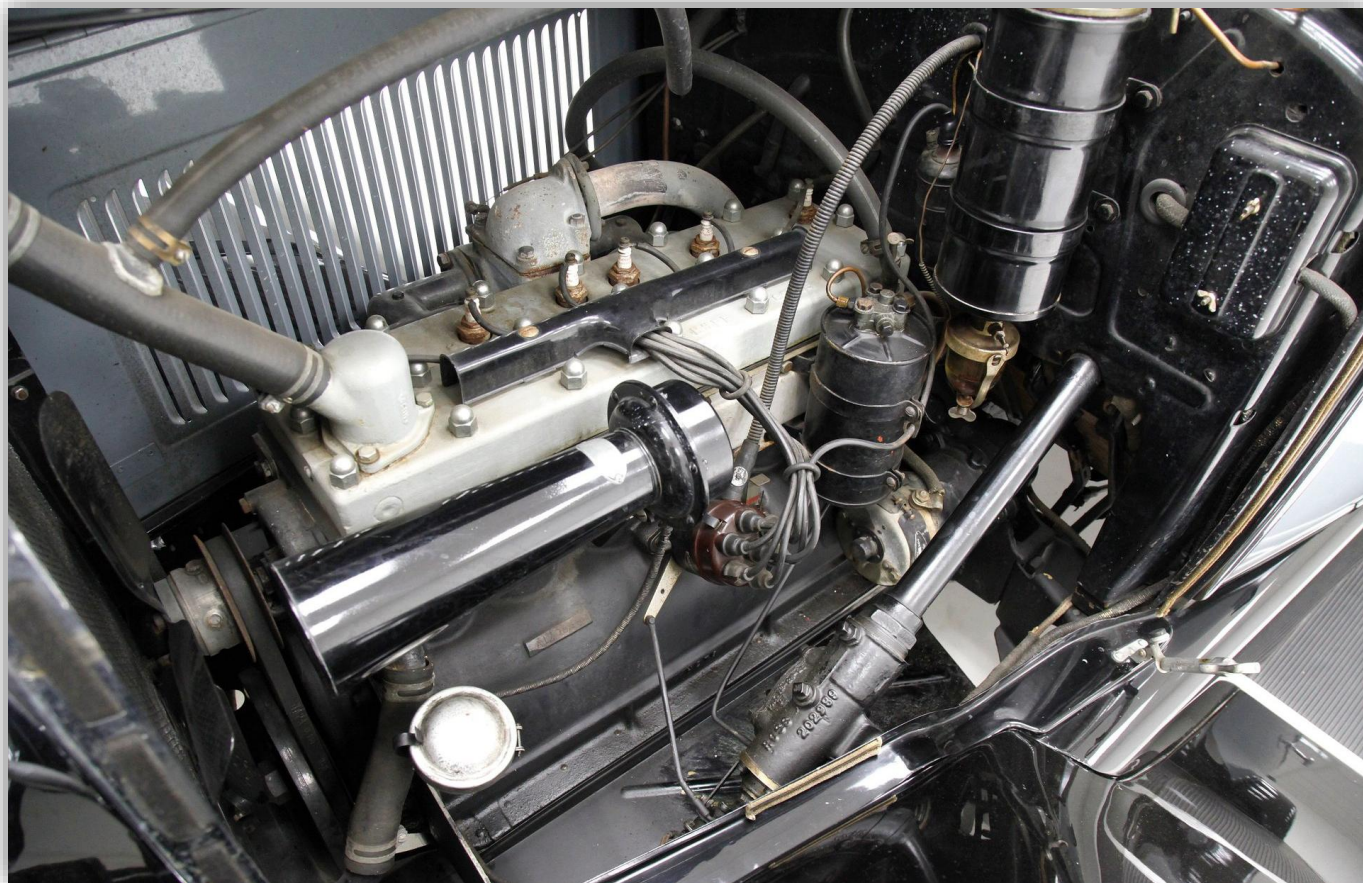
En rolig sak med dessa bilar är att det inte finns något märke eller namn på den här bilen som faktiskt hänvisar till den som en Hupmobile. Endast en serie gjutna emblem på kylarfronten, och navkapslar som visas i en H-logotyp med sköldar etc. Detta beror på att ägarna har en tvist med tidigare investerare som förbjöd den ursprungliga Mr. Hupp att använda det riktiga efternamnet när de separerade. En främre stötfångare i mustaschstil på styret fångar vårt öga och lockar oss att titta längre in i detta underbara fordon.



Stora runda strålkastare flankerar en kromkantad bandad kylarram med det gjutna H-märket och ett enkelt lock på toppen. Snyggt applicerad neutral grå färg täcker det raka stålet som klär utsidan av den här bilen. På ventilationen av den kåpade huven och runt andra sömmar definierar en djup rödbrun kritstrecksränder kanterna och sektionerna på den här bilen. En svart vinyltopp för det långa taket, som kulminerar i en böjd bakre metallsektion för att hålla ihop bakrutan och baksidan av bilen. Svarta infattningar för alla fönster och framtill skuggar vindrutan med ett litet svart metallvisir. Böjda utvändigt monterade stänkskärmar använder fotstegen i mitten för att tillsammans skapa insteget för alla passagerare fram och bak. Dessa badar i kontrasterande svart med gummilöpare. Denna svarta vandrar till de nedre vipporna på bilen vilket ger en fin överlag på sidorna. En enda spakmonterad baklykta hänger på förarsidans baksida. En glänsande, vackert böjd bakre stötfångare med dubbla bågar i mitten ramar in den vita väggreserven som är monterad på baksidan av bilen. Utmärkta restaurerade ekerhjul i trä i sitt naturliga trätillstånd, har tunna pinstripping och har H-märkta åttkantiga glänsande nav i mitten. Alla 4 hörn är insvepta i tunna däck med vita sidoväggar.

Interiör

En svängning av alla 4 dörrarna, som delar en gemensam B-stolpe, avslöjar ett brett klädesgrått tyg för dörrpanelerna, och utsmyckade snidade och formade vevar och handtag i mässing med silversnidade nyckelskyltar finns inom detta klädesfält. På insidan har vi djupgrå mohair med stoppning och rullvaddering och knappar som lite extra struktur. Ett böjt framsäte sträcker sig över instrumentbrädan, och i baksätet finns det gott om benutrymme för att ta med sig på baksätet som också är mohair. Denna bänk har böjda armstöd på vardera sidan medan alla återstående invändiga ytor är mörkgrått mohairkläde. Man måste älska de utsmyckade dörrhandtagen och fönstervevarna i hela interiören. Även rullgardiner på bakglaset, i utmärkt skick kan dras ner för extra avskildhet. Ett långt fotstöd finns också för baksätesspassagerarna. Framtill på instrumentbrädan, som är definitionen av utsmyckad, har konstgjord träkornsmålad metall med ett böjt överhäng och platt instrumentbräda. I mitten finns en annan snidad instrumentpanel i gjutet silver, och ser inte mycket ut som ett instrumentkluster, utan mer som ett inramat art deco-konstverk som råkar innehålla rektangulära mätare som flankerar en central sköld med hastighetsmätare och rektangulär vägmätare.



Ovanför mer uppmärksamhet på detaljer finns en klocka som är insatt i backspegeln. Golven är täckta av grå heltäckningsmattor och till och med en gaspedal i art deco-stil finns.

Det finns också en värmebox så att den här bilen kan användas under vintern för att transportera passagerarna bekvämt

Drivlina

Under huven finns en helt restaurerad 212ci rak 6-cylindrig kvarn. Ingen rost eller några vattenskador här, allt ser snyggt ut, även ner till kromhornet som är monterat på sidan av motorn. Den matas av en enda 1-cylindrig Stromberg-förgasare och har en 3-växlad manuell växellåda på baksidan, med en 4,70 bakaxel.

Underrede

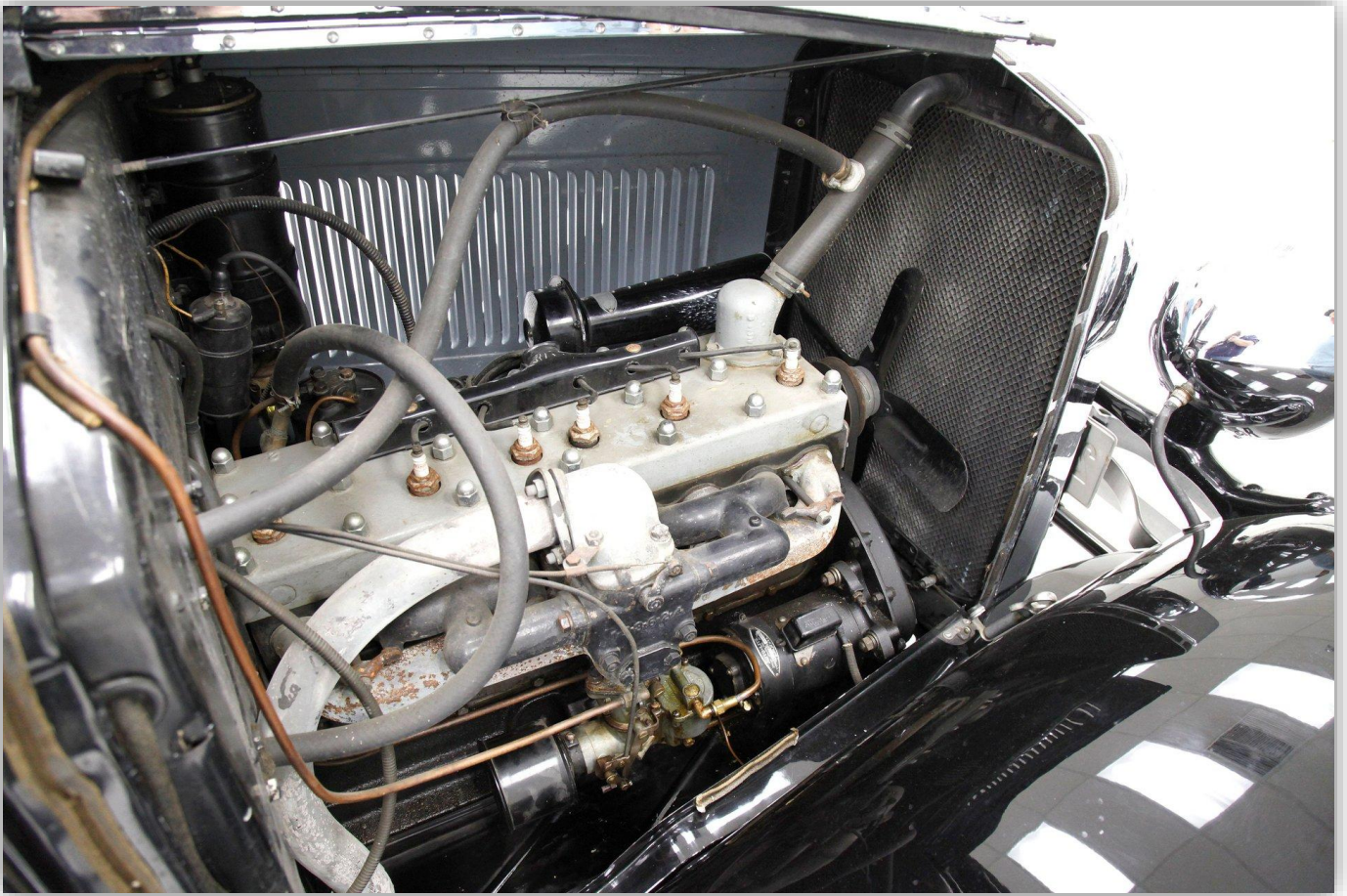
Välbevarad svart metallram stöder motor och fjädring och rengör rostfria karosshängare. En sektion av trä är insatt för golvet i passagerarutrymmet, men detta är fortfarande utmärkt skick. Mekaniska trumbromsar finns i alla 4 hörnen, och bladfjädrar ger åkturen. Helt i rostfri metall, genomgående svartmålad.

Efter

en lätt vevning startade hon och på vår testbana fungerade den perfekt. Fin smidig acceleration, hyfsad mekanisk bromsning och smidig växling genom växlar. En bekväm förare där man kan ta en lång resa och förbli bekväm hela tiden.

Bara ett sällsynt fynd och i utmärkt skick är det i ännu mer sällsynt. Definitivt värt en titt för entusiasten som vill ha något annorlunda, och när du väl har fått det måste du fortfarande berätta för alla vad det är på grund av att användningen av ägarens efternamn är förbjuden! Det är en Hupmobile. Nog sagt.

Classic Auto Mall är en 336 000 kvadratmeter stor klassisk bilutställning med specialintresse, med över 600 fordon till salu med utställningsyta för upp till 1 000 fordon. Dessutom visas en samling av ladugårdsfynd med 400 fordon.



Detta fordon finns i vårt showroom i Morgantown, Pennsylvania, bekvämt beläget bara 1 timme väster om Philadelphia på I-76 Pennsylvania Turnpike. Webbplatsen är www.classicautomall.com och vårt telefonnummer är (888) 227-0914. Kontakta oss när som helst för mer information eller för att komma och se fordonet personligen.



13. Oldsmobile Model R Curved Dash 1903



Om vi skulle gå enbart på vad våra historieböcker och populärkultur föreslår, skulle vi veta att fadern till den massproducerade bilen utan tvekan är Henry Ford. Men ibland blir historien förvirrad i detaljerna, och vissa siffror får inte sitt rättmätiga erkännande. När det gäller USA:s spirande bilindustri är Ransom Eli Olds ett ofta förbiset namn trots betydelsen av hans bidrag till bilen och den amerikanska industriella revolutionen. Han grundade officiellt Olds Motor Works 1897, även om han hade pysslat med motoriserade transporter i flera år innan dess.





År 1898 tillverkade Olds bara ett halvdussin experimentella bilar och kämpade för att finansiera ytterligare utveckling. Tack och lov kom hjälpen i form av en investering på nästan 200 000 dollar från skogsmagnaten Samuel L. Smith. Nu med gott om pengar och en ny fabrik i Detroit återgick Ransom till att experimentera och utveckla en produktionsklar bil. Han byggde 11 olika bilar mellan 1899 och 1900, till synes oförmögen att bestämma sig för den perfekta formeln för produktion. En brand i den nya fabriken i mars 1901 visade sig vara något av en slump eftersom endast en bil överlevde – den encylindriga "Curved Dash"-bilen.

Olds satte allt hopp till den lilla Oldsmobile, och bilen gjorde ingen besviken. Med input från Henry Leland från Leland & Faulconer Engineering designade Ransom Olds noggrant den böjda Dash Oldsmobile som skulle byggas med standardiserade, utbytbara delar på ett stationärt löpande band. Ur teknisk synvinkel var Oldsmobile ganska konventionell. Ett enkelt vagnsfjädrat chassi stödde den centralt monterade horisontella encylindriga motorn medan den tvåväxlade planetväxellådan drev en central kedja till bakaxeln. Karossen var en ren buggy, med ett tvåsitsigt säte, rorkultsstyrning och ett rudimentärt tak. Även om den var förenklad, var den elegant designad och välkonstruerad. Den var också rimligt överkomlig på 650 dollar 1901, vilket utan tvekan uppmuntrade till stark försäljning. Produktionen startade med bara 425 bilar 1901 och ökade till 2 500 året därpå, sedan 4.000, sedan 5.508. Dess popularitet var så stor att även när Olds utökade serien förblev den encylindriga runabouten i produktion fram till 1907.



Denna förtjusande 1903 Oldsmobile Model 6 Curved Dash kommer till oss från en omfattande samling och presenteras som en av de finaste Curved Dash Olds vi har stött på. Lacken på karossen, chassit och stålstänkskärmar är tidsenlig och i suveränt skick. Röda accenter på karossen och härliga guldfärgade karossränder som går igen på ram och hjul ger bilen ett stiligt, exklusivt utseende. Karossdetaljerna inkluderar en barnvagnströja i läder och Neverout fotogenvagnslampor som tillval. Det är viktigt att bilen behåller det ursprungliga serienumret som är stämplat i både dekompressionspedalen och cylinderhuvudet, samt korrekta förskjutna träfälgar skodda med naturgummidäck.

Som med många hästlösa vagnar från den tiden är det enkelhet som gäller. Den runabout karossen har plats för två passagerare på en läderbänk med knappuftning, och barnvagnsöverdelen i läder erbjuder ett visst skydd mot sol och väder och vind. Styrningen sker med rorkult, med andra grundläggande reglage inklusive två fotpedaler och en handspak för växelval. Kvaliteten på klädselarbetet är utmärkt runt om, och materialen verkar strama och fräscha trots den tid som förflutit sedan restaureringen. Kontroller, inredning och hårdvara finns också i utmärkt skick.

Den 7 hästkrafter, horisontella encylindriga motorn sitter under föraren och driver en 2-växlad planetväxellåda och kedjedriven bakaxel. Motorn och tillbehören är vackert restaurerade till en hög standard, och till och med bakaxeln har en blank svart och randig finish för att matcha karossen. Den enda anmärkningsvärda förändringen från lager är monteringen av en elektrisk startmotor för enkel användning, något som lätt kan tas bort om den nya ägaren önskar. Presentationen är utmärkt, med juvelliknande detaljer och minimala tecken på användning på de mekaniska komponenterna.

Vackert restaurerad till en hög standard, förblir denna Curved Dash i enastående skick och är lämplig för fortsatt show och visning i concours-evenemang. Som ett fordon från före 1905 är det också berättigat till dateringsinspektion av V.C.C. för att tillåta inträde i evenemang som London till Brighton Veteran Car Run och kommer säkerligen att glädja sin nästa vaktmästare.



Roger Warolin