



Lancia Fulvia Sport 1,3 S Zagato 1969

1. Zeekr 7X är inte problemfri men ändå bland de bästa
2. Hur europeisk är kinesiska Zeekr X
3. Ny version av Xpeng P7
4. Så lyckades Chevrolet sälja flest elbilar av alla märken
5. Det okända stoppljuset i fronten
6. Biljätte slår bottenrekord med 94 återkallelser hittills i år
7. Musk belönas med Teslaaktier för nära 300 miljarder
8. Eldriven Chevrolet Silverado slog Lucids världsrekord
9. Polestars elbil vinner designpris och hyllas för unik detalj
10. Lyten köper upp Northvolt
11. Lancia Fulvia Sport 1.3 S Zagato
12. Talbot-Lago T26 Record Sport Coupe DeVille
13. Världens äldsta VW Bubbla hittad efter 81 år
14. Grattis Skoda Estelle
15. Fredagsfilmen



1. Zeekr 7X är inte problemfri men ändå bland de bästa

2025-08-06

Jag har testat nya Zeekr 7X, en elbil i den populära mellansuv-klassen. I videon kör jag den högsta utrustningsversionen och jag går igenom den klassledande laddningen, dragkroken som sviken och körning som känns rätt... för att nämna några saker.



FILM: <https://youtu.be/nOjdWjB2Osl>

- | | |
|---|------------------------------------|
| 00:00 - Intro | 08:44 - Baksätet |
| 00:18 - Reklam | 12:33 - Framsätet |
| 00:28 - Priser | 16:09 - Förardisplay |
| 01:11 - Strålkastare och frontdesign | 16:39 - Infotainment |
| 02:00 - Versioner | 22:04 - Röstassistenten |
| 02:54 - Erbjudande vid inspelning | 23:06 - Stadskörning |
| 03:07 - Automatiska dörrar | 24:48 - Motorvägskörning |
| 04:04 - Laddning | 29:36 - Aktiv körning |
| 05:20 - Bagage | 32:41 - Säkerhet |
| 06:20 - Dragkrok | 34:48 - Service och garanti |
| 07:54 - Dragkroksbuggen | 36:23 - Summering |



Christoffer Gullin



2. Test: Hur europeisk är kinesiska Zeekr X?

2025-08-05 Text och foto Simon Hallenslev

Polestar har lyckats profilera sig som ett europeiskt bilmärke trots sitt ursprung, och systemmärket Zeekr har samma brinnande ambition. Kan Zeekr X bidra till den ambitionen?



Innan Zeekr hette Zeekr i Europa hette de CEVT (China Euro Vehicle Technology). Ett kinesiskt teknologicenter i Göteborg, skapat för att utveckla Europa-anpassad teknik till moderbolaget Geelys många bilmärken som Volvo, Polestar och Lynk & Co. I mitten av 2024 hade CEVT mognat tillräckligt för att bli ett eget bilmärke. Nu under namnet Zeekr, ett märke som redan fanns i Kina, men med fortsatt design- och utvecklingsarbete i Sverige, ett europeiskt huvudkontor i Nederländerna och en rad andra påpekanden i pressmaterialet som understryker att en bil som **Zeekr X** är framtagen med den europeiska konsumenten i åtanke.

Men märks det, eller lyser det kinesiska ursprunget igenom? Det har jag fått äran att ta reda på när jag testar den kompakta **Zeekr X** Privilege.

Väldigt lik Volvo EX30

Visst ser den bekant ut? **Zeekr X** är tvillingsyster till Volvo EX30, men som testet kommer visa är de inte enäggstvillingar. Släktskapet är främst tekniskt, då de delar plattform. Du känner kanske igen batteriet på 69 kWh till exempel? Testbilen är topputrustade **Zeekr X** Privilege AWD med en drivlina som hos Volvo kallas Twin Motor Performance. Det innebär 428 hästkrafter och en acceleration från 0 till 100 km/h på snabba 3,8 sekunder. I praktiken är dock räckvidden på upp till 425 kilometer mer intressant.

Jämfört med EX30 har **Zeekr X** dragit det längsta strået när det gäller storlek och utrymme. Längd, bredd och höjd är mycket lika, men **Zeekr X** har 10 cm längre hjulbas och bättre platsutnyttjande.



Riktigt kvalitativ kupé

Trots att **Zeekr X** fortsatt är en kompakt elbil innebär den smarta utformningen att den är relevant för kunder som ibland vill ha passagerare i baksätet, med hyggligt benutrymme. Men det är inte där **Zeekr X** imponerar mest. Det är kvalitetskänslan i kupén som verkligen står ut. Här har man inte bara varit noga med små, fina detaljer, utan även sett till att materialvalet genomgående håller hög klass. Allt är insvept i mjukt och behagligt material. Den mörka innertaket i testbilen är klätt i ett mikrofibertyg som liknar Alcantara, medan övriga ytor är klädda i mjukt och tjockt konstläder. Bortsett från några bronsfärgade plastdetaljer är det svårt att hitta något att klaga på.

De fina detaljerna finns överallt i kupén. Ta bara fönsterhissarna – minimalistiska och i metall. Vid knähöjd hittar man USB-uttag med 60W laddning och en liten knapp som förvandlas till en väskkrok. Mittkonsolen rymmer trådlös och snabb mobiluppladdning (också 60W) med kylning. Men var försiktig med att lägga den (alltför) lilla nyckeln där – den kan glida ner i ett tomrum och vara svår att få upp igen. Som tur är ersätter en digital nyckel på mobilen den lilla nyckeln (som garanterat annars kommer tappas bort).

Sist men inte minst måste ljudanläggningen hyllas. Den levereras, något ovanligt, av Yamaha – i stället för de vanliga tyska eller amerikanska HiFi-märkena. Med 13 högtalare levererar den imponerande ljudkvalitet.

Klassiska kinesiska snubbeltrådar

Genomtänkta lösningar, fina detaljer och en genomarbetad interiör. Det ger absolut en europeisk känsla – men bara tills man gräver djupare. Här hämmas nämligen **Zeekr X** av exakt samma problem som majoriteten av kinesiska elbilar. Först och främst infotainment-skärmen. Den är av högsta kvalitet sett till upplösning och respons. Problemet är att Zeekr själva har utvecklat systemet – och det är hopplöst krångligt att navigera. Dra nerifrån och upp på skärmen så kan man lägga in genvägar, exempelvis för att stänga av fartvarnaren – smart! Men om man vill justera något mer avancerat kräver det mängder av tryck på skärmen.



Och ja, du kommer att behöva justera bilens inställningar. Särskilt assistanssystemen, som är överdrivna och oprecisa trots radar och många kameror. Filhållningsassistenten drar bilen klumpigt tillbaka om du så bara nuddar linjen, och den låter dessutom som naglar mot en griffeltavla. Den tidigare nämnda fartvarnaren måste också stängas av direkt då den verkar ha svårt för skyltigenkänning och tjuter bara man kör 0,5 km/h för fort.

Hur är Zeekr X att köra?

Med 428 hk och 543 Nm är **Zeekr X** förstas en pigg bil. Den känns hemma i stan, inte bara tack vare storleken, utan även tack vare chassit som trots 20" fälgar dämpar brunnslöck effektivt. Trots att den ser ut som en liten, kvick rackare är komforten förvånansvärt hög.

De stadsanpassade egenskaperna bekräftas av den lätta styrningen. Det gör **Zeekr X** enkel att manövrera i snäva parkeringsrutor och runt skarpa hörn. Trots lättheten är styrningen mer precis än i EX30, där styrningen känns alldeles för lös. Betyder ett bättre viktat styrsystem att **Zeekr X** bjuder på körglädje? Nej, inte alls. Det utmärkta styrsystemet kan inte rädda det komfortinriktade chassit, som lutar kraftigt i kurvor. Bilens rörelser blir gungiga och instabila. På motorvägen går det bättre. Styrningen ger god riktningstabilitet och komforten är fortsatt hög. Tyvärr orsakar de 20" stora fälgarna en hel del vägbuller, så en mindre fälg rekommenderas. De ramfria dörrarna är snygga men ökar vindljudet något.

Priser och utrustning

Zeekr X Core börjar på 469 000 kronor och är redan i grundutförande välutrustad. Man får LED-strålkastare, elmanövrerad baklucka, panoramaglastak, stor infotainmentskärm, digitalt instrumentkluster och samma assistanssystem som i Privilege. Däremot får man ett mindre batteri på 49 kWh och en räckvidd på 330 km. **Zeekr X** Long Range RWD är för många det gyllene mellanläget. Den börjar från 529 900 kronor. Då får man 69 kWh-batteriet och en räckvidd på upp till 446 km. Därtill elektriskt justerbara framsäten, rattvärme, stämningsbelysning och det utmärkta Yamaha-ljudsystemet.

Testbilen är en **Zeekr X** Privilege AWD med mer effekt och lite kortare räckvidd, men samma batteri. Den har även head-up display, 22 kW AC-laddning, 20" fälgar, ventilerade framsäten och fler valmöjligheter för inredningsfärger. Volvo EX30 börjar på 429 000 kr, medan mellanversionen Single Motor Extended Range Plus kostar från 517 000 kr. Däremot ger Zeekr upp till 10 års garanti, medan Volvo nöjer sig med tre.

SLUTOMDÖME

Zeekr X känns inte som en europé. Det är en pigg liten elbil med många fördelar, men den gör också de klassiska kinesiska misstagen. Ivriga assistanssystem och obalanserade köregenskaper avslöjar bilens egentliga ursprung. Kupén imponerar dock. Här får man bra utrymme trots samma kompakta mått som EX30. Kvalitetskänslan är på topp, och man har lagt stor vikt vid små detaljer som gör att **Zeekr X** känns som en betydligt dyrare bil än vad den är.

Räddningen för **Zeekr X** är att de största problemen kan lösas via mjukvaruuppdateringar. Får man ordning på assistanssystemen har man en bekväm elbil med exklusiv interiör och lång garanti – till ett rimligt pris.

Specifikationer:

Zeekr X Privilege AWD

Motor: Elmotorer (fram/bak)

Effekt: 428 hk / 543 Nm

0–100 km/h: 3,6 sekunder

Toppfart: 190 km/h

Förbrukning: 17,2 kWh/100 km

Batterikapacitet: 66/69 kWh (netto/brutto)

WLTP-räckvidd: 425 km

Laddkapacitet: 150 kW

Mått (L/B/H): 443 / 183 / 156 cm

Tjänstevikt: 2 035 kg

Dragvikt: 1 600 kg

Bagageutrymme: 362 – 1 182 liter

Pris: 545 000 kr (X finns från 469 000 kr)

Utforska Zeekr X



Simon Hallenslev

3. Större och sportigare utseende – ny version av Xpeng P7

Carl Undéhn

6 aug 2025



Xpeng P7 började säljas här 2022 och förra året visades den vidareutvecklade versionen P7+ upp under bilsalongen i Paris. Nu kommer en omarbetad version ut på den kinesiska marknaden. Då i med ett betydligt mer sportigt utseende med en ving baktill och en motorhuv som sluttar kraftigt i fronten. Den nya versionen mäter strax över fem meter på längden och därmed 13 centimeter längre än nuvarande version av P7. Enligt Xpeng har nya P7 ett lågt luftmotstånd med en dragkoefficient på 0.201.

Nya Xpeng P7 kommer med antingen en motor på bakaxeln med en effekt på 270 kW (367 hästkrafter) eller fyrhjulsdraft där de dubbla elmotorerna ger en effekt på 437 kW (595 hästkrafter). Det finns också två batteristorlekar att välja mellan, som båda använder LFP-kemi och kan snabbaddas med en effekt på upp till 486 kW. Att ladda från 10 till 80 procent ska då vara möjligt på 11,3 (ja, de anger det) minuter.

Batterierna har en kapacitet på antingen 74,9 kWh eller 92,2 kWh och Xpeng anger en räckvidd på upp till 82 mil med bakhjulsdraft, eller 75 mil med fyrhjulsdraft, enligt den kinesiska körcykeln. På insidan samlas infotainmentskärm, head updisplay och instrumentkluster på instrumentbrädan som Xpeng här kallar för "Technology Island".



Det finns ännu inga uppgifter om när den nya versionen av Xpeng P7 lanseras i Sverige och vad priset blir. Nuvarande version av P7 kostar från 599.900 kronor.



Carl Undéhn

4. Så lyckades Chevrolet sälja flest elbilar av alla märken

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 07 aug. 2025 Publicerad 07 aug. 2025

General Motors har nyligen nått en ny milstolpe på den amerikanska marknaden för elbilar med sin Chevrolet Equinox. Företagets försäljning har mer än fördubblats under juli månad jämfört med samma period förra året.



Chevrolet Equinox.

En specifik modell sticker ut och är den främsta anledningen till den rekordartade framgången, vilket etablerar General Motors som en kraft att räkna med, skriver [Electric Cars Report](#).

Över 19 000 levererade elbilar i juli

[General Motors](#) meddelade nyligen att de levererade över 19 000 elbilar i USA under juli månad, vilket motsvarar en ökning på över 115 procent jämfört med föregående år.

Denna rekordmånad leddes av Chevrolet Equinox, en suv som blivit omåttligt populär. Denna enskilda modell stod för mer än 8 500 av de sålda fordonen. Detta är inte bara den bästa försäljningsmånaden någonsin för Chevrolet Equinox, utan också den bästa för någon elbil som inte är tillverkad av Tesla i USA.

Den ökade efterfrågan på elbilar på den amerikanska marknaden kan delvis kopplas till det förestående utgångsdatumet för det federala skatteavdraget för konsumenter. Detta avdrag upphör att gälla den 30 september 2025. Analytiker förväntar sig att elbilsförsäljningen kommer att utgöra cirka 8,5 procent av den totala bilförsäljningen i USA under juli.

General Motors har tidigare etablerat sig som den näst största säljaren av elbilar i USA, och den senaste tidens tillväxt visar att de fortsätter att öka sin marknadsandel. Under andra kvartalet ökade företagets elbilsförsäljning med över 100 procent, vilket visar på en snabbare tillväxt än branschen i sin helhet.



Chevrolet Equinox.

“De blir förälskade”

Enligt **Isidro Bomnin**, som är vice vd för Bomnin Automotive, en av Chevrolet's mest framgångsrika återförsäljare av elbilar, är efterfrågan på Chevrolet Equinox påtaglig.

Han berättar: “Det första som lockar med Equinox är utseendet och designen. Och när de väl sätter sig bakom ratten, blir de förälskade.”

Bomnin lyfter fram att modellen lockar köpare från andra märken och en yngre kundgrupp.

“Vi ser många nya köpare från andra märken och yngre köpare”, förklarade han.

Enligt källan lockar Chevrolet Equinox EV till sig köpare som är nya för märket, främst tack vare dess överkomliga pris och en räckvidd på över 50 mil. Även om källan inte angav pris i svenska kronor, visar försäljningssiffrorna att modellen är mycket populär.

Denna framgångsrika lansering positionerar General Motors starkt på en konkurrensutsatt marknad, där de fortsätter att minska avståndet till ledaren Tesla.



Chevrolet Equinox.



Åsa Wallenrud

5. Det här okända bromsljuset i fronten kan rädda liv på vägarna

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 05 aug. 2025 Publicerad 06 aug. 2025

Ett nytt förslag från trafikexperter menar att bromsljus på bilens framsida skulle kunna minska antalet olyckor rejält.



Så här kan det se ut. Detta är dock en bild skapad av AI.

Genom att signalera bilens avsikter även framåt får förare som kommer från sidovägar snabbare reaktionstid. Denna potentiella förändring bygger på en omfattande studie som har analyserat hundratals verkliga krockar.

Forskarna tror att detta enkla tillägg skulle kunna rädda liv och minska skadornas allvar.

En enkel idé som kan göra stor skillnad

Forskare vid **TU Graz** i Österrike har nyligen släppt en studie som pekar på en oväntad lösning för att göra trafiken säkrare. Deras förslag är att bilar utrustas med bromsljus även på framsidan, något som enligt studien skulle kunna minska antalet olyckor med upp till 17 procent.

Tanken är att en synlig signal på bilens framsida skulle ge andra förare en tydligare bild av vad bilen ska göra, vilket ger dem kortare reaktionstid och därmed minskar risken för krockar.

Det har gått nästan 40 år sedan det i USA blev lag på att ha ett tredje, högt placerat bromsljus, en åtgärd som har förhindrat tusentals olyckor och räddat många liv. Nu menar forskarna att olyckorna kan minskas ännu mer genom att sätta bromsljus på framsidan.

Idén är inte helt ny; frontmonterade bromsljus har föreslagits tidigare, baserat på tanken att de skulle ge tydliga signaler om en bil som närmar sig. Det skulle kunna minska risken för att förare som svänger ut från korsningar missförstår vad den mötande bilen tänker göra.



Efter en mängd simuleringar tror man att detta med bromsljus i fram skulle rädda fler.

Ny data bekräftar idén

Forskarna på Institutet för fordonssäkerhet vid TU Graz säger sig ha bevis för denna teori. De gick igenom 200 verkliga olyckor och återskapade dem i datorsimuleringar. I simuleringarna antogs en snabbare reaktionstid för de förare som hade kunnat se ett bromsljus på bilens framsida.

Analysen visade att om ett frontmonterat bromsljus hade funnits, hade antalet krockar kunnat minska med mellan 7,5 och 17 procent, beroende på hur snabbt förarna reagerade i varje scenario. Även om det extra ljuset inte kunde förhindra alla krockar, lyckades det i upp till en fjärdedel av fallen sänka hastigheten vid krocktillfället, vilket skulle ha minskat antalet och allvaret av skadorna.

Forskarna upptäckte dock att i ungefär en tredjedel av de återskapade olyckorna skulle förarna inte ha kunnat se ett frontmonterat bromsljus. Därför föreslår de också att bromsljus bör finnas på bilens sidor.

Tester i verkligheten visar på lovande resultat

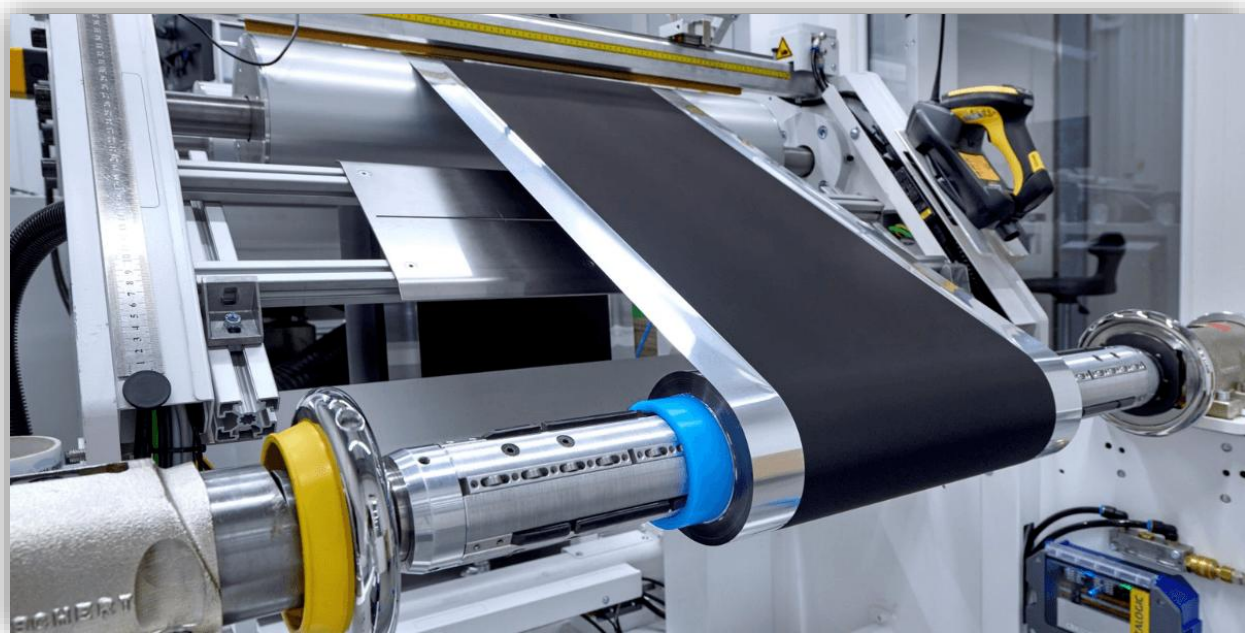
Till skillnad från andra säkerhetsförbättringar, som 1970-talets krockkuddar, skulle det inte vara svårt för biltillverkare att montera bromsljus på fram- och sidorna. Det skulle inte heller behöva påverka bilens utseende, men det skulle kunna göra stor skillnad för säkerheten.

Forskarna från Graz hänvisar till en tidigare studie som gjordes i Slovakien. Den studien gav inga specifika siffror om hur många olyckor som undveks, men den bevisar att förare tyckte att tekniken var både bra och lätt att förstå.

Totalt 3 072 bilar utrustades med frontbromsljus under en period på sex till elva månader. De flesta av de tillfrågade förarna hade positiva upplevelser efter testet, och 75 procent stödde att man skulle införa frontljus på nya bilar.

Frågan är nu om bromsljus på fram- och sidorna är nästa steg i utvecklingen för att göra våra bilar säkrare.

Missa inte:



Detta kan bli elbilens största genombrott någonsin.



Teslas Europa-fiasko: Nya siffror blottar bolagets akilleshäla.



Åsa Wallenrud

Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl. Har du en bra historia? Maila mig asa.wallenrud@dagensps.se

6. Biljätte slår bottenrekord: 94 återkallelser hittills i år

Magnus Fröderberg 2025-08-06

Bara på en dag utfärdade bilkoncernen 13 återkallelser. Vd:n förväntar sig ännu fler de kommande åren.



Ford Mustang Mach-E är en av de många Ford-modeller som drabbats av återkallelser i år.

Antagligen har Ford slagit ett föga eftertraktat världsrekord med 94 återkallelser hittills i år, rapporterar **Motor1**.

Felen är fördelade på två miljoner tillverkade bilar i flera olika modellserier, bland andra nya **Ford Bronco**, sportbilen **Mustang** och elbilen **Mustang Mach-E** är drabbade.

Uppgifterna kommer från den amerikanska motsvarigheten till Transportstyrelsen. 21 fel beror på elfel, 12 på backkameran, 10 gäller drivlinan och 7 rör bromsarna.

Ska öka kvaliteten och sänka kostnaderna för garantiåtgärder

Ford menar dock att det finns något positivt med återkallelserna och räknar faktiskt med att de ska öka kommande år. Fords vd menar att återkallelserna är ett resultat av ett aktivt arbete med att hitta fel och på så sätt öka kvaliteten.

– **Vi har anställt fler inspektörer och ingenjörer** som jobbar med kvalitetsfrågor och vi förväntar oss fler återkallelser. De flesta bilmodellerna är tillverkade för sex, sju år sedan och vi vill ta ansvar för att de håller så bra som möjligt, säger Fords vd Jim Farley till **CNBC** och tillägger:

– Detta kommer i längden att sänka våra kostnader för garantiärenden.

7. Musks belöning: Får Teslaaktier för nära 300 miljarder

TT

Publicerad 4 aug 2025 kl 12.56

Senast uppdaterad 4 aug 2025 kl 13.46

Elbilstillverkaren Teslas styrelse godkänner att vd:n Elon Musk tilldelas 96 miljoner aktier, värda motsvarande cirka 300 miljarder kronor.



Elon Musk.

Den aktiebaserade ersättningen förutsätter att Elon Musk sitter kvar som vd till den 3 augusti 2027, rapporterar Bloomberg. I ett uttalande skriver Teslas styrelse att det är "viktigare än någonsin tidigare att behålla Elon Musk".

Elon Musk har tidigare hotat att lämna bolaget om han inte får fler aktier.

Teslas aktie har dock rasat 25 procent i år i skuggan av vd:n Elon Musks många politiska utspel. Aktien stiger däremot 2 procent i den amerikanska förhandeln efter beskedet om godkända hans miljardersättning.



8. Eldriven Chevrolet Silverado slog Lucids världsrekord

Wille Wilhelmsson 2025-08-06 kl 17:00

Tog sig 170 mil på en laddning.



GM uppger att man lyckats köra deras Chevrolet Silverado EV 1059,2 miles (1704,6 km) på en laddning batterier, något som skulle innebära att man slagit Lucids världsrekord med råge. Lucid satte världsrekord i längst körsträcka på en laddning batterier när man förra månaden körde en Lucid Air Grand Touring 1205 km på en vägsträcka mellan St. Moritz i Schweiz och München i Tyskland.

GM:s världsrekordförsök med Chevrolet Silverado EV skedde i ideala förhållanden och med en del justeringar av bilen. Bland annat framfördes den utan att klimatanläggningen i bilen var igång, vindrutetorkarna hade ställts ner i lägsta möjliga läge för att minska vinddraget, bilens reservhjul hade lyfts ur och däcken hade fyllts upp till högsta tillåtna tryck. Testet genomfördes i ideala temperaturförhållanden för bilens batteri och kördes runt i hastigheter på mellan cirka 30-40 km/h på vägar i anslutning till GM:s testanläggningar i delstaten Michigan.

GM planerar nu att få sitt världsrekordförsök godkänt som världsrekord av Guinness World Records.

news.gm.com.





**Lucid körde 120 mil på en laddning
Världsrekord**



**Räckviddstest med Chevrolet Silverado EV RST
Kom längre än annonserat**



9. Polestars elbil vinner designpris – hyllas för unik detalj

Posted by Kristofer Rask augusti 6, 20258

När elbilen Polestar 4 lanserades skapade den en hel del reaktioner. Den sportiga coupésuven saknade bakruta. Istället fick föraren förlita sig på en högupplöst kamera som återgav en bild där backspeglarna annars sitter.



Nu hyllas designen, och juryn lyfte särskilt fram den unika lösningen med att ta bort bakrutan. Polestar 4 har tilldelats det prestigefyllda Red Dot-priset "Best of the Best" i kategorin produktdesign för 2025.

– Polestar 4 lyckas på ett imponerande sätt förena den tekniska komplexiteten i en så avancerad bil med designegenskaper som enkelhet och tydlighet, skriver juryn.

Juryn berömde också den övergripande designen där den sportiga coupélooken kombineras med en SUV:s rymlighet och praktiska egenskaper.

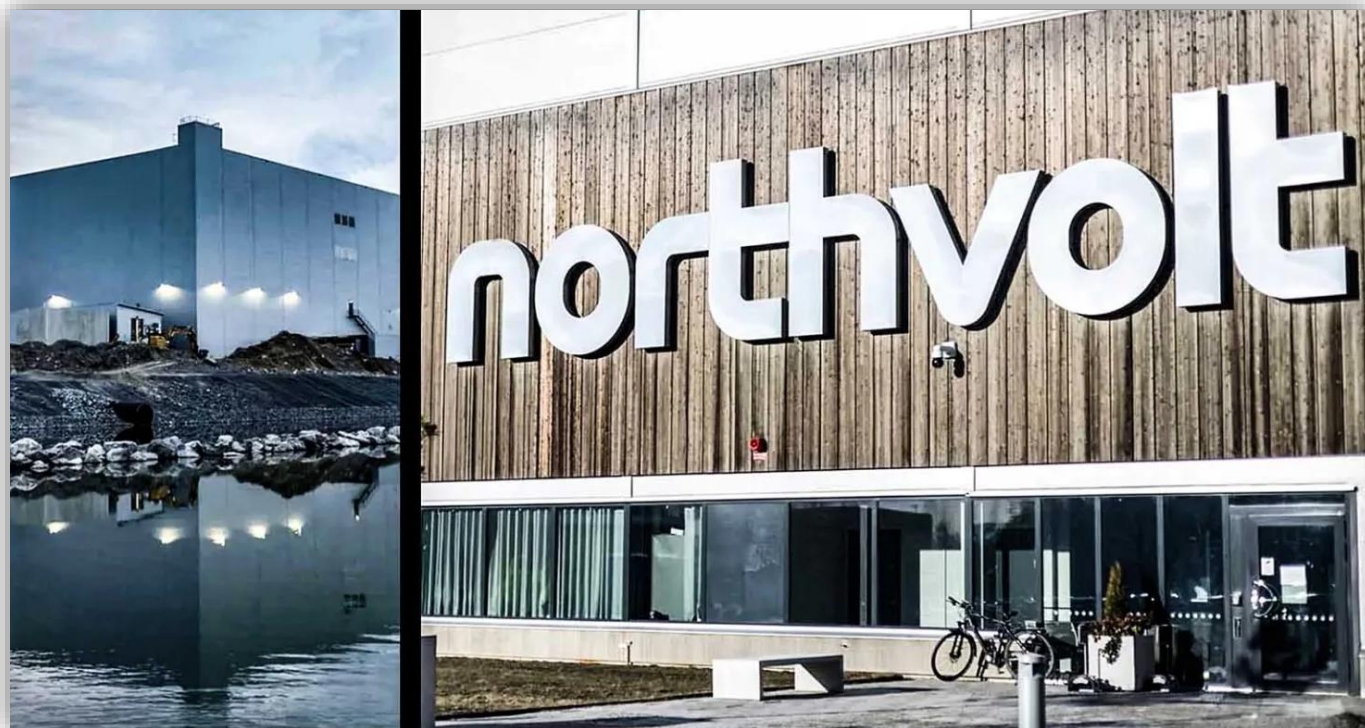
– Den här utmärkelsen är ett bevis på designteamets engagemang och passion här på Polestar. Det är fantastiskt att vårt arbete med att skapa en distinkt design får sådan respons från juryn, säger Philipp Römers, global designchef på Polestar.

Polestar har tidigare fått flera utmärkelser av Red Dot. Bland annat har också Polestar 2 vunnit "Best of the Best". Dessutom har Polestar utsetts till Årets varumärke och fått pris för bästa varumärkesidentitet.

10. Klart: De köper upp Northvolt

Av Kevin Neemé 7 augusti 2025, 16:24

Nu kliver en amerikansk batterijätte in och köper upp spillrorna efter Northvolts konkurs. Produktionen ska återupptas redan i höst. Och tusentals svenska jobb kan räddas. – Det här är ett avgörande ögonblick för Lyten, säger Dan Cook vd för Lyten.



Det amerikanska batteribolaget Lyten tar över samtliga återstående delar av konkursade Northvolt, både i Sverige och Tyskland. Det handlar bland annat om den stora fabriken i Skellefteå och forskningsanläggningen i Västerås. Affären bekräftas nu av Lyten-chefen Dan Cook som [Ekot](#) pratat med.

Lyten har [redan tidigare förvärvat Northvolts fabrik i Polen](#) samt ett bolag i Kalifornien. Nu breddas alltså köpet med Northvolt Ett i Skellefteå, forskningscentret Northvolt Labs i Västerås och även anläggningen Northvolt Dry i Tyskland. Bolaget uppges även vara nära ett uppköp av Northvolts fabrik i Kanada.

Planen är att dra igång produktionen så snart som möjligt när affären är helt i hamn, vilket väntas ske i höst. På sikt ska fabrikerna byggas om för Lytens egen batteriteknik som skiljer sig från den teknik Northvolt använde tidigare. Några summor för köpet vill Lyten inte uppge, men enligt bolaget var det ett gynnsamt tillfälle att kliva in i Europa till ett rabatterat pris. Just på grund av Northvolts ekonomiska kris.

Lyten, som grundades i Kalifornien för tio år sedan, levererar idag batterier till bland annat drönar- och försvarsindustrin. De använder sig av koboltfri litium-svavel-kemi i sina batterier. Nu för Lyten också samtal med Northvolts tidigare kunder. Och även om inget är officiellt än, pekar mycket på att man kommer behöva återanställa i stor skala. Enligt vd Dan Cook kan det handla om tusentals nya jobb i Sverige, säger han till [Ekot](#).



Lyten har tagit över Northvolts fabrik i Polen sen innan.

– Det här är ett avgörande ögonblick för Lyten. Lytens uppdrag är att vara den ledande leverantören av rena, lokalt framställda och tillverkade batterier och energilagringssystem i både Nordamerika och Europa. Förvärvet av Northvolts tillgångar tillför både anläggningar och svensk kompetens som kan påskynda detta uppdrag med flera år – precis i det ögonblick då efterfrågan på Lytens litium-svavel-batterier växer exponentiellt för att möta behov kopplade till energiförsörjning, nationell säkerhet och AI-datacenter, säger Dan Cook, vd för Lyten, i ett skriftligt uttalande.

Att godkänna ett amerikanskt företag som köpare blir relativt problemfritt för regeringen jämfört med om Northvolt hade köpts upp av kinesiska ägare. Ebba Busch, Sveriges energi- och näringsminister, säger i ett uttalande:

– Lytens förvärv av Northvolts tillgångar är en seger för Sverige, för de tidigare anställda på Northvolt och för att stärka Sveriges roll som en nyckelspelare i Europas energisjälvständighet. Vi har arbetat nära konkursförvaltaren och Lyten för att fullt ut stödja denna affär och vi ser fram emot att samarbeta med Lyten framöver för att förverkliga den enorma potential som dessa tillgångar rymmer.

Konkursförvaltaren Mikael Kubu har arbetat hårt för att föra affären i hamn. Nu får en av Sveriges största konkurser genom tiderna en relativt ljus upplösning. Arbetet med att få affären i hamn har varit en kamp mot klockan sedan fabriken lades i malpåse i juli.

– Vi har haft en intensiv förhandling med Lyten gällande avyttring av den polska delen. Diskussionerna har på allvar kommit igång från mitten av juni och fram till att vi nu kan stänga den här affären, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu till [Aftonbladet](#).



LÄS MER:



Köper Northvolts fabrik – ska göra unikt batteri



Så stora är skulderna i Northvolts konkursade bolag



Northvolts tyska bolag dras in i kollapsen



Northvolts ödesutmaning: "Vi står i ett avgörande"



Oväntade mejlet: Vill du börja på Northvolt igen?



Northvolts grundare hoppar av från krisfabriken



Uppgifter: Scania överger Northvolt – enda kunden



Skräcksiffror för Northvolt – blöder 11 miljarder



Nytt chockbesked hos Northvolt: Hälften går gå



Volvo försöker rädda spöfabrik efter Northvolts konkurs



11. Lancia Fulvia Sport 1.3 S Zagato 1969

Av Tatra87

Publicerat 23 april 2025

Skönhet är överskattat



Alla har sin egen uppfattning om hur en konventionellt snygg 60-talsbil ser ut. Din mentala bild kan innehålla en Ford Mustang, en Eldorado från 1967, en Mercedes-Benz W109 eller en Alfa Romeo GTV. Men termen "vacker" eller "snygg" är knappast något som direkt förknippas med Lancia Fulvia Sport – eller nästan vad som helst med ett Zagato-emblem, egentligen.

Och ändå är Lancia Fulvia Sport fascinerande på sitt eget sätt, eftersom den är så ovanlig. Det är samma trick som Citroën (och i viss mån Virgil Exner) brukade göra: lämna alla konventioner och förväntningar till andra och kör bara för fullt för de konstigaste vinklarna, de osannolikaste formerna och de mest udda detaljerna.

Problemet med detta tillvägagångssätt är naturligtvis att det per definition är hit-or-miss. **Citroën DS**: träff; men **Ami 6** var en dålig miss. När Opron tog över som designchef hände samma sak: **CX** var en hit, men **inte Visa**. På samma sätt var Exners **'57 Mopars en** stor hit, men 1960 började det gå utför (med undantag är det den enda fördelen med att behöva designa ett halvt dussin bilar samtidigt).



Den berömda udda Zagato, när Ercole Spada höll i pennan (dvs. under hela 60-talet), gjorde i stort sett samma sak. Bland hitsen kan man hitta Alfa Romeo Junior Z eller Aston Martin DB4 GT. Men det fanns ett par gånger där Ercole var ur spel, enligt min mening.

Ta Lancia Flavia Sport, till exempel. Det gick helt enkelt lite för långt för sitt eget bästa. När man tittar på det från vissa vinklar undrar man om man tittar på en färdig produkt eller en som håller på att restaureras. Eller förvandlas till en vagn eller något.

Men signor Spada tyglade det för extranumret och gav oss den härligt udda men sportiga Fulvia som presenteras här.

Jag gissar att många av er kommer att vara bekanta med Lancia Fulvia, men låt oss göra en snabb sammanfattning: Fulvia lanserades (som en fyradörrars sedan) 1963 som en del av den nya vågen av framhjulsdrivna Lancias konstruerade av Antonio Fassia. Ursprungligen hade Fulvia en 1,1-liters V4, men denna växte till 1,2 och sedan 1,3 ganska snabbt.

Eftersom Fulvia Sport är en bil med Zagato-kaross avslöjar den naturligtvis sina inre delar i form av en sidohängd motorhuv. Tur att V4:an är lutad åt förarsidan.

I slutet av 1967 fick Fulvia Sport 1.3 ett extra "S" på slutet, vilket betydde att V4:an på 1298cc uppgraderades till 93 hk med en påstådd topphastighet på 180 km/h. Inte illa för tiden...

I slutet av 1970 fick Fulvia Sport en slags ansiktslyftning. Det inkluderade nya bakljus (från Peugeot 204 sedan, som faktiskt såg ganska bra ut), en plastgrill och lite gummi på stötfångarna. Huven blev framhängd och alla kvarvarande spår av aluminium eliminerades. En variant på 1,6 liter lades också till i sortimentet.



Den sista Zagato coupén rullade av bandet 1972, då över 7000 enheter hade tillverkats. För den milanesiska karosbyggaren var det ett enormt antal, deras största med god marginal – precis som de hade investerat en nätt summa i mycket större produktionsanläggningar i Terrazzano di Rho.

Den lucka som slutet av Fulvia lämnade i Zagato fylldes dock aldrig ordentligt: det skulle fortfarande finnas små upplagor av *carrozzerias* ikonoklastiska design, men från 70-talet och framåt var bilproduktionen på nedgång. Lyckligtvis såg Elio Zagato (son till grundaren Ugo) detta komma och diversifierade framgångsrikt inom andra områden av industriell design, samtidigt som han behöll en fordonsarm. Det är fortfarande aktivt idag och leds fortfarande av grundarens familj – numera Elios son Andrea Zagato.





12. Talbot-Lago T26 Record Sport Coupe DeVille 1948



Det nya Talbot-Lago T26 Record-chassit introducerades på Parissalongen i oktober 1947. Dess magnifika 4,5-liters sexcylindriga halvka-smotor på 170 hästkrafter gjorde Lago Record till en av de mest kraftfulla personbilarna i världen. För ännu bättre prestanda var cirka 35 T26 Records fabriksutrustade med T26 Grand Sport-motorn som hade tre Zenith-Stromberg-förgasare och ett topplock i aluminium. Detta mäktiga kraftverk utvecklade 190 hästkrafter med varmare kammar, högre kompression och lättare kolvar. Den var ihopkopplad med en fyrväxlad Wilson förväljarlåda.

Bilar som var utrustade på detta sätt kallades Record Sport – och chassi 100238 är en av dessa mycket sällsynta bilar.

T26-chassi 100238 levererades den 22 oktober 1948 till Carrosserie de Luxe J. Saoutchik, en av de mest kända och exklusiva karrossierna i Frankrike, och faktiskt i världen. Bland kunderna fanns allt från de glittrande societetslejonen och konstnärerna som befolkade de eleganta salongerna i Paris, till kungligheter och statsöverhuvuden.

Karossen som Saoutchik designat för 100238 är en sällsynt tvådörrars coupé de ville, där området över baksätet har ett fast plåttak, medan utrymmet ovanför förar- eller chaufförssätet kan förbli öppet eller stängt. Den eleganta och välbalanserade tredelade grilldesignen är i en ikonisk Saoutchik-stil, medan två droppformade "ventiports" monterade på sidan av huven kompletterar den raffinerade ensemblen. Hela kroppen är en underbar och överdådig styling som få skulle klara av, men som Saoutchik åstadkom till perfektion. Som en bil avsedd för Parissalongen var sällan sedda kromade 18-tums stålhjul monterade med breda vita däck.

Den färdiga bilen gjorde sin fantastiska debut på Parissalongen som öppnade den 5 oktober 1950. Det var inte bara den bländande coupén de ville som var stjärnan i Saoutchiks monter: Den var också föremål för särskild uppmärksamhet från den franske presidenten Vincent Auriol, som gjorde ett uppmärksammat besök på öppningsdagen. Inte undra på att 100238 vann Le Grand Prix du Salon, tävlingens högsta utmärkelse (och motsvarigheten till Best of Show på en modern concours).



Sommaren 1951 visades bilen på Concours vid Grande Cascade i Bois de Boulogne. Tids- typiska bilder visar 100238 med den berömda modellen och skådespelerskan Capucine uppflugen på framskärmen - i en matchande haute couture-outfit, förstås.

Saoutchik sålde sedan 100238 den 2 november 1951 till Madame Yvonne Bozdogan-Brawand i Schweiz. Ett Talbot-Lago-register som sammanställdes 1976 listade bilen som tillhörande James Karupka på 36 Overbrook Road, Catonsville i Maryland, där den skulle förbli i ytterligare tolv år. 1989 besökte Stephen Cortinovis, en entusiast från St. Louis, Missouri, Karupka och köpte bilen.

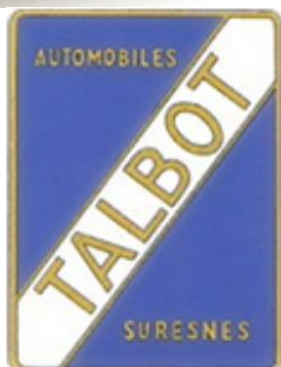
Cortinovis kände inte för att restaurera den och sålde den i mitten av 1989 till Ferraris konservator Richard Straman i Kalifornien. Någon gång på 1990-talet sålde Straman 100238 till en ny ägare som också lämnade bilen orörd. 2013 såldes bilen diskret till en europeisk samlare av Toby Ross från Ross Classics.

År 2014 beställdes en omfattande restaurering på concours-nivå. Alla mekaniska komponenter plockades isär, motor och växellåda byggdes om, samtidigt som delar gjordes om till höga krav när det behövdes. Karossen togs av, och även om en del konstruktionsträ gjordes om, var man mycket noga med att behålla så mycket som möjligt av det ursprungliga träet och metallen. Klädseln byttes ut till en hög standard med tidsenliga färger och material. Tusentals timmar har spenderats på att få tillbaka denna vackra och sällsynta bil till sin ursprungliga färgsättning, och restaureringen presenteras nu i concours-kvalitet.

100238 är en genuin fransk grand routière och har en suverän närvaro på den öppna vägen såväl som på concours-fältet. Dess djupa motorton och mjuka kraftöverföring tilltalar sportföraren direkt – särskilt eftersom den mycket sällsynta T26 Record Sport-specifikationen ger en ännu högre effekt än standardmodellen. Förutom många fantastiska internationella turnéer är denna Talbot Lago också en idealisk kandidat för världens främsta concours-evenemang.



Med sin vackert restaurerade restaurering under åren sedan den färdigställdes, ser bilen ut precis som den gjorde när den fascinerade folkmassorna på Parissalongen 1950. Lägg till detta det faktum att denna unika coupé de ville aldrig har visats i några samtida konturer, och det är tydligt att denna unika Talbot-Lago verkligen är ett mycket sällsynt tillfälle.



13. Hittad efter 81 år – världens äldsta VW Bubbla

Av Kevin Neemé 6 augusti 2025, 09:43

Den byggdes på Hitlers order i nazismens skugga. Bara 30 exemplar tillverkades av Hitlers första Bubblor. Alla troddes vara förstörda men nu har ett exemplar hittats och återuppstått efter 88 år.



I staden Hessisch Oldendorf i Tyskland förvaltar familjen Grundmann en av världens mest imponerande samlingar av klassiska Volkswagen. Men ett av fordonen sticker ut mer än något annat. Det handlar om ett unikt exemplar från 1937. En så kallad W30-prototyp, alltså en av de allra första versionerna av det som senare skulle bli "Bubblan". Projektet med den tyska folkbilen kom till efter en beställning 1934 av Adolf Hitler till Ferdinand Porsche.

Bara 30 bilar av W30-prototyperna byggdes för att testas på vägarna i Tyskland under 30-talet. Efter testerna skrotades samtliga – trodde man. Men ett av chassinumren märkt med siffran 26 överlevde. Det återfanns många år senare hos en samlare i österrikiska Steiermark och köptes av VW-entusiasten Traugott Grundmann.

Vad som följde var ett projekt som pågick i sju års tid. Originaldelar jagades över hela världen, vissa komponenter fick byggas från grunden med hjälp av gamla ritningar och fabriksbilder. Inte allt gick att återskapa exakt – dörrhandtagen kommer från en äldre Mercedes, och hjulen är tagna från ett närliggande förkrigsprojekt hos Volkswagen.

Tillsammans med besiktningsteknikern Thomas Rusch på TÜV Nord fick bilen till slut rulla in för granskning. Inget färdigt protokoll fanns att utgå från – allt gjordes för hand. Eftersom bilen är så pass gammal bedöms den inte enligt moderna krav. Istället används reglerna som gällde när bilen först var aktuell.



VW-entusiasten Traugott Grundmann (t.v.) och TÜV-besiktningsexperten Rusch framför den unika Bubblan.

Så – gick den igenom? Ja. Efter nästan nio decennier och sju år av envis rekonstruktion är världens äldsta VW Bubbla återigen godkänd för vägtrafik.

– Det här är kronan på verket efter alla dessa år av letande, skruvande och hårt arbete, säger Traugott Grundmann till [Bild.de](https://www.bild.de).



LÄS MER:



Väger 5 ton – här finns Hitlers monsterbil i dag



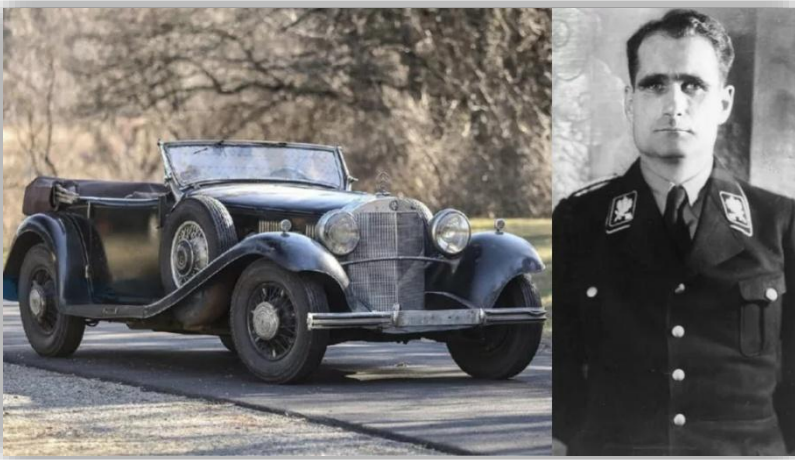
Hitlers Mercedes såld av hemlig rysk miljardär



Otrolig tidskapsel: 75 år gammal Bubbla i nyskick



Strid om urgammal Bubbla – såldes för jättesumma



Nazitoppens Mercedes hölls gömd i 50 år – säljs för...



Superhäftiga Bubblan från 1954 säljs: "I bästa skick"



Klassiker

14. Grattis Skoda Estelle!

Publicerad 15 augusti 2009

(uppdaterad 18 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett modellnamn i Klassikerkalendern. I dag när Estelle och Stella har namnsdag är det förstås dags för Skoda Estelle!



Estelle - vår färskaste prinsessa - fick av någon anledning inte åka Skoda till dopet den 22 maj 2012. Kanske brakade förhandlingarna med Skoda ihop på sluttampen när föräldrarna krävde att det skulle vara en Skoda med svansmotor.

Hur som helst Estelle den franska formen av flicknamnet Stella som är det latinska ordet för stjärna.

I England såldes på 1980-talet de fyradörrars Skodamodellerna 120 och 130 under tillnamnet Estelle.

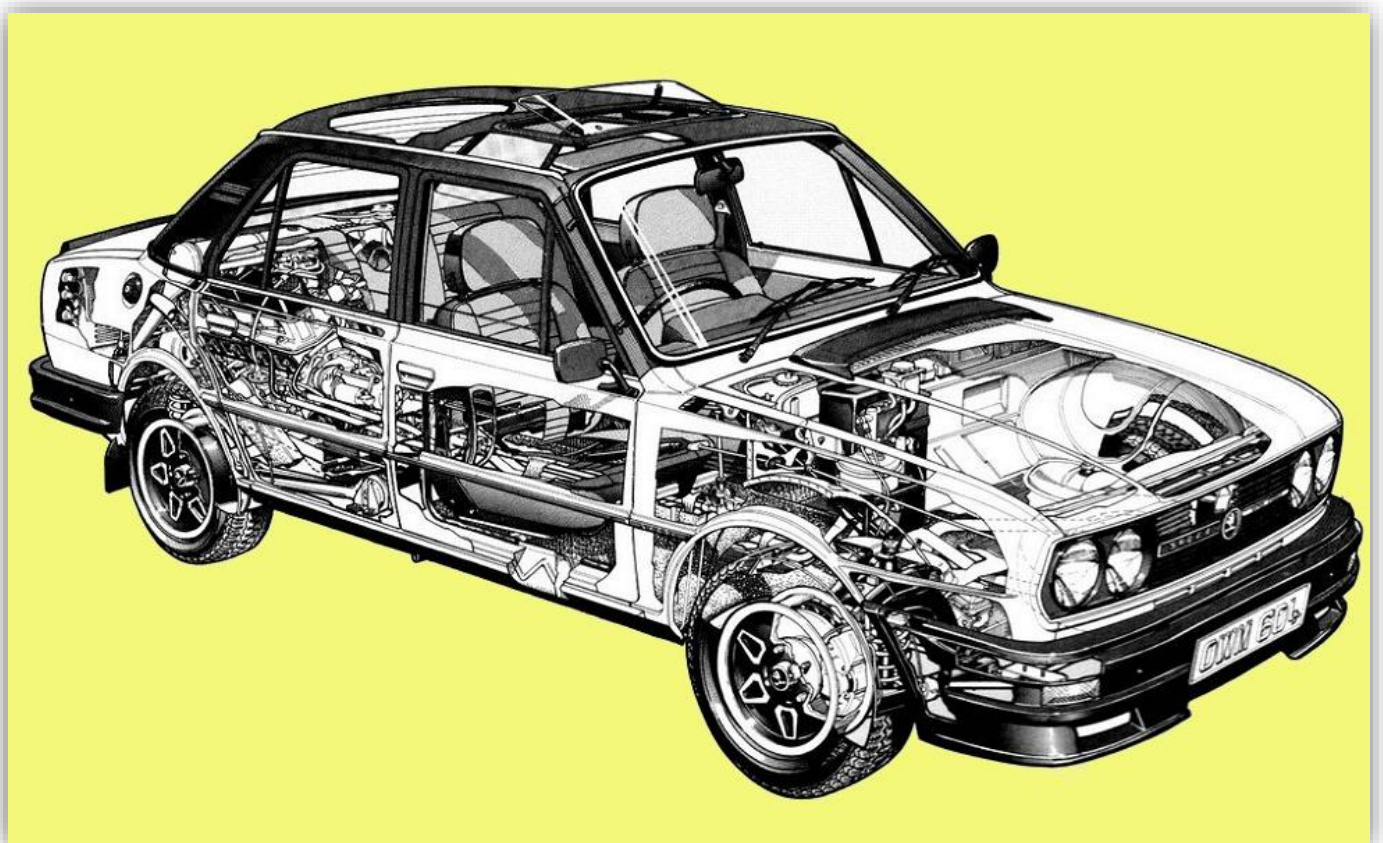
På pubarna drogs det många skämt om denna svansmotorförsedda bil från kommunistblocket, men faktum är att England med omkring 15 000 sålda bilar per år blev Skodas största marknad i väst.

Det låga priset bidrog men också hög driftsäkerhet. Den tjeckiska Skodan var förmodligen den kvalitetsmässigt bästa volymbilen från östblocket.

Hoppas att Hovstallet letar fram ett exemplar att spara på till prinsessan fyller 18.



Skoda Super Estelle 1987 var en toppmodell för den engelska marknaden med vinyltak, glaslucka, spoiler och alu-fälgar. Tarded-up sa man, men med dubbelledade drivaxlar och kränghämmare var vältningsfaran i stort sett borta. Motorblocket var i aluminium men topplocket märkligt nog av gjutjärn, nåja det hade även Chevrolet Vega tio år tidigare. Sloganen syftade givetvis på att Skoda gav överraskande mycket för pengarna men en del blev överraskade på "andra sätt...



TRAILER

15. Fredagsfilmen: Årets "After Movie" från Trailer Trucking Festival

Publicerad: 2023-09-18 13:16

Text Bo Lundvang och Håkan Linder

Nu är den här! Årets "After Movie" från Trailer Trucking Festival! Kolla in allt som händer under den stora lastbilsträffen på Mantorp Park!



FILM: <https://youtu.be/TLBbExJsOa4>



Roger Warolin