



Hupmobile Skylark Custom 1941

- 1. Nya Porsche 911 Turbo S är extremt snabb**
- 2. KGM dumpar priset på eldrivna suven**
- 3. Så påverkas din motor av ny E20-bensin**
- 4. Så hinner Xpeng före Byd med tillverkning i Europa**
- 5. Mercedes riskerar miljardböter**
- 6. Konkurs nära för Jaguar Land Rover**
- 7. BYD:s aktier paniksäljs**
- 8. BYD visar plattform för ellastbilar med 1 000 volt och "chassibatterier"**
- 9. Volvos nya terrängmonster**
- 10. Biltillverkaren Packard återuppstår i ett enda exemplar**
- 11. Hupmobile Skylark Custom**
- 12. Nash Ambassadör Glaser Cabriolet**
- 13. Grattis Chevrolet Greenbrier**
- 14. Saab 96**

Teknikens Värld

1. Nya Porsche 911 Turbo S – extremt snabb

Publicerad av Mattias Rabe 9 sep 2025 kl 10.27 Uppdaterad kl 10.36

Nu presenterar Porsche toppversionen i 911-familjen – nya Turbo S. Vad sägs om 711 hästkrafter och 0-100 km/h på 2,5 sekunder? Eller runt Nordslingan på strax över sju minuter? Jo, den finns även som cabriolet.



Starkaste 911:an någonsin. Nya Turbo S.

Våren 2024 drog **Porsche** av skynket som täckte uppdaterade **911** generation 992. Stora nyheten var förstås att ikonen **för första gången hade elektrifierats**. Porsche 911 i Carrera GTS-utförande hade helt blivit hybrid i och med att en kompakt elmotor klämts in i växellådan samt att ett elektriskt assisterat turboaggregat ersatt de tidigare två traditionella aggregaten. Porsche kallar drivlinan för T-Hybrid.

När nu uppdaterade 911 Turbo S avtäckts ser vi att den har gått samma väg. T-Hybridtekniken har tagit plats men den tidigare 3,7 liter stora boxersexan i "gamla" Turbo S är bantad till 3,6 liter. Det elektriska turboaggregatet har fått sällskap – av ytterligare ett. Twin-Turbo T-Hybrid har därmed sett dagens ljus för första gången.

Om du tyckte att den 911 Turbo S som fanns till och med i fjol nästan hade för mycket effekt – 650 hästkrafter – får du tänka om. Nya elektrifierade versionen har hela 711 hästkrafter som skickas ut till båda hjulparen. Med det är den starkaste 911:an någonsin. Tidigare var det **911 GT2 RS** generation 991 från 2017 som var starkast.

Maxvridet på 800 newtonmeter är orört sedan tidigare men erbjuds nu över ett betydligt bredare varvtalsspann än i föregångaren.

0-100 km/h avverkas på riktigt snabba 2,5 sekunder. Det är 0,2 sekunder snabbare än föregångaren och 0,3 sekunder snabbare än ovan nämnda **911 GT2 RS**.

0-200 km/h går på 8,4 sekunder, halvsekunden snabbare än tidigare.

Cabriolet-versionen når 100 km/h efter 2,6 sekunder och 200 km/h efter 8,8 sekunder.



Toppfarten för båda karossversionerna – coupé och cabriolet – är 322 km/h. Det är åtta kilometer mindre jämfört med 911 Turbo S innan uppdateringen.

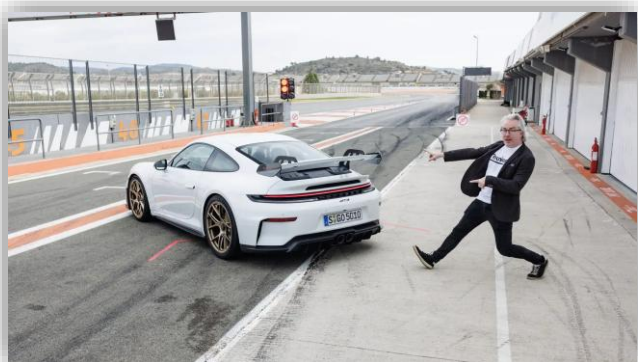
Hybridtekniken med sitt 1,9 kWh lilla batteri har ökat på vikten med 85 kilo till totalt 1 800 kilo. Utan tak ökar siffran till 1 885 kilo.

Men mer kraft, snabbare accelerationer, optimerad aerodynamik, bredare däck (325:or bak) med bättre fäste och mycket annat gör gott för varvtiden runt Nürburgrings nord-slinga.

7 minuter, 3 sekunder och 92 hundradelar är ungefär 14 sekunder snabbare än vad föregångaren klockades för. Det är dock en bit från varvtiderna som 911 GT3, GT3 RS och GT2 RS har uppnått, men så är nämnda trio också betydligt mer banoptimerade.

Nya Porsche 911 Turbo S går redan att beställa men det kostar förstås en slant för att få lägga vantarna på ett exemplar. 2 990 000 kronor för coupéversionen och 3 140 000 för cabrioletversionen.

Priserna är i princip identiska med **tidigare 911 Turbo S** som kostade från 2.375.000 kronor när den presenterades i mars 2020. Tar vi med inflationen i i beräkningen motsvarar det 2 986 000 kronor i dag.



Provkörning av Porsche 911 GT3 (2025)

Feber

2. KGM dumpar priset på eldrivna suven

Bobby Green 2025-09-16 kl 10:00

Nu 100 000 kronor billigare



FILM: <https://youtu.be/9FwZjJlJow>

KGM från Sydkorea säljer sedan en tid tillbaka en helt eldriven SUV här i Sverige och den heter Torres EVX. Nu sänker man priset rejält på modellen och nu kan du få den från 449.900 kronor. För pengarna får du versionen som kallas för Elegance. Drivningen sker bara på framhjulen, motorn är på 204 hästar, batteriet på 73,4 kWh och räckvidden på en laddning anges till 46 mil. Man kan ladda batteriet med upp till 120 kW och det finns stöd för V2L. I bagagerummet får man in 700 liter och på dragkroken får man hänga upp till 1,5 ton.

Det finns även en version som kallas för Luxury för 469.900 kronor. Den har samma grejer som Elegance men också värmepump och eldriven baklucka. Denna kostade vid introduktionen 569.900 kronor vilket alltså innebär att man sänkt priset med hela 100.000 kronor.

kgm-auto.se



Bobby Green





**Här är Sydkoreas första eldrivna pickup
Kommer säljas i Europa**



**SsangYongs Musso blir dedikerat pickup-märke
Eldriven modell kommer först**



**KG Mobility presenterar ny Actyon
Ser ju faktiskt helt okej ut**

3. Så påverkas din motor av ny E20-bensin

Av Andreas Jemn 16 september 2025, 21:15

Ny E20-bensin hotar en åldrande fordonsflotta. Nytt bränsle kan tvinga folk att köpa ny bil. – Vi kommer att få vänja oss vid inblandningar. Det blir vardagsmat och helt naturligt eftersom man vill få ner koldioxidutsläppen, säger bilexperten Ronny Svensson.



Bensinbolagen kan vara på väg att dubbla mängden etanol i bensinen. Idag blandas vanlig bensin ut med tio procent etanol. Men nu när EU ska börja ta betalt för koldioxidutsläpp kan bensinbolagen dubbla mängden för att undvika avgifter. E20 testas redan i Tyskland, bland annat i Mannheim där vissa företag använder det i sina egna bilar.

– Med E20 får vi en bensin där man blandar in tjugo procent etanol. På det viset håller man nere priserna och behöver inte betala skatter, säger bilexperten Ronny Svensson.

Idag heter bensinen E10 eftersom det är procenten etanol man blandar in. Den nya kommer att heta E20 och följdaktligen ha 20 procent etanol. Än så länge är det inte bestämt hur det blir i Sverige. Det riskerar att få konsekvenser för bilägarna. Flera moderna märken och modeller klarar omställningen. Men långt ifrån alla. Etanol kan fräta på packningar, ledningar och tätningar i pumpar. Den drar också till sig mer fukt. Äldre fordon, särskilt sådana som är byggda före 2010 eller har förgasare, kan påverkas negativt.

– Frågan är hur det blir med gamla bilar som har speciella bränsleledningar. Det är svårt att säga, säger Stefan Jansson.

Än så länge är det inte lagligt att sälja E20 på bensinstationer. Men flera experter tror att det kommer att bli en nödvändighet när EU inför sina utsläppsavgifter från 2027.



Än så länge är det inte lagligt att sälja E20 på bensinstationer. Men flera experter tror att det kommer att bli en nödvändighet när EU inför sina utsläppsavgifter från 2027.

Han är andra generationens mekaniker. Stefan äger Meca i Borrby på Österlen som han ärvde efter sin far och farbror. Där driver han också den lokala bensinmacken.

– Jag vet inte så mycket om detta ännu. Men med etanolet blir bilarna svårare att starta. Jag minns att vi fick montera in motorvärmare på ett visst märke för att de skulle fungera, mekanikern säger Stefan Jansson.

I Tyskland har Volkswagen redan börjat undersöka om deras modeller är kompatibla med det nya bränslet. Man medger att det finns en oro för att lite äldre bilmodeller kan få problem med att blanda in så mycket etanol.

– Jag vågar inte säga det rakt upp och ner, men vi har haft en del byten av bränslepumpar och liknande, säger Stefan Jansson.

För att kunna börja sälja E20 krävs lagändring i EU:s bränslekvalitetsdirektiv. Även i Sverige har vi en maxgräns på tio procent etanol i bensinen för att den ska få säljas. Bensinbolagen kommer att göra sitt bästa för att priserna inte ska rusa iväg för mycket.

– Det finns en risk för att priserna kan springa iväg över 30 kronor litern på bensin och diesel, säger Ronny Svensson.

Drivkraft Sverige är branschorganisation för bränsleföretagen. De medger en prisökning, men vågar inte säga hur mycket.

– ETS 2 kommer att öka priserna på fossila drivmedel, hur mycket är fortfarande väldigt osäkert, säger Viktor Gunnarsson.

Konsumenterna blir oroliga när bränslet förändras. Bilen är en dyr sak och man vill inte att den ska gå sönder.

– Sist de ändrade bensin och diesel så ringde många och frågade om det gick att köra på. Såklart blir folk lite oroliga, det får man ta med i beräkningarna, säger Stefan Jansson.

Experten menar att utvecklingen är helt naturlig. Blandningarna är helt nödvändiga för att inte priset ska rusa för mycket.

– Vi kommer att få vänja oss vid inblandningar. Det blir vardagsmat och helt naturligt eftersom man vill få ner koldioxidutsläppen, säger Ronny Svensson.

Han tar också dieseln som ett exempel. Där kommer konsumenterna också att få vänja sig vid att bränslet blandas ut.

– Vi har RME som man använder för att minska koldioxidavtrycket. Det kan vara allt från gammal fiskrens till överblivet smör, det är ett bra sätt att hålla nere priserna, avslutar Ronny Svensson.

Fakta E20-bensin

Sammansättning

Bensin är ett fossilt bränsle som utvinns från råolja. I vanlig 95 oktan blandas bensin med omkring 10 procent etanol. E20 består av 20 procent etanol. Etanol är ett biobränsle som utvinns ur sockerrör, majs och jordbruksavfall.

Påverkan på miljön

Etanol är ett bränsle som är förnybart. Lika mycket koldioxid hamnar i atmosfären, men man brukar anse att det sparar 35 procent av koldioxidutsläppen jämfört med vanlig bensin då det är förnybart.

Energiinnehåll

En stor skillnad motbensin är att etanol har ett lägre energiinnehåll jämfört med bensin. E20 kan ge något sämre bränsleekonomi än ren bensin.

Motorkompatibilitet

Nyare bilar tillverkas klarar oftast av E20. Äldre bilar som inte är kompatibla med etanolblandning kan drabbas av motorknackningar, skador i bränslesystemet eller försämrad prestanda.

Ekonomi

När EU inför sina utsläppsavgifter kan etanolen komma att vara helt eller delvis befriad från avgift. Det gör att vi kan få ett renare bränsle till lägre, eller samma kostnad.



Andreas Jemn är journalist och författare.

LÄS MER:



Kravet: Ny E20-bensin kan införas



CarUp avslöjar: Nya bilar måste byggas om – klarar...



Stor höjning av 98 oktans bensen – om 3 veckor



Så reagerar din motor på E20-bensen



Miljöpartiet i Tyskland vill förbjuda E10-bensen och...



E10 är bara början – snart kommer E20- och...

4. Så hinner Xpeng före Byd med tillverkning i Europa

Av Carl Undéhn 15 sep 2025



Sedan EU införde straff tullar på elbilar tillverkade i Kina har flera märken visat intresse för lokal tillverkning här på plats. Byd hade ett trumfkort då de redan innan straff tullarna infördes hade beslutat om en europeisk fabrik i Ungern. Under IAA-mässan förra veckan meddelade Europachefen Stella Li att arbetet med fabriken går enligt plan och tillverkningen kommer igång innan årsskiftet, då med modellen Dolphin Surf.

Men nu meddelar kinesiska Xpeng att de hinner före Byd med europeisk tillverkning. Redan nästa månad ska modellerna G6 och G9 byggas i Österrike. Men då inte i en egen fabrik utan hos kontraktstillverkaren Magna. Företaget är sedan länge en etablerad kontraktstillverkare för en rad märken med modeller som Mercedes G-Klass, Saab 9.3 Cabriolet och den nu nedlagda Fiskar Ocean på meritlistan.

En fördel med att förlita sig på Magna är då att Xpeng kan slippa behöva oroa sig för problemen det innebär att själv både bygga och dra igång en fabrik. Och med Xpeng G6 och G9 från Magnas fabrik i Graz slipper de undan EU:s straff tullar. Tullsatsen varierar mellan olika märken och för Xpings del innebär den 21 procent utöver de 10 procent importtull som gäller för alla bilar som importeras från Kina till EU. Om tillverkningen i Österrike även kommer att påverka priset på de båda modellerna återstår att se.

Tidigare i år lanserade Xpeng uppdaterade versioner av de båda suvarna G6 och G9. Det innebar bland annat nya batterier som klarar laddning med 5C, alltså fem gånger batteriets energikapacitet, samt halvledare med kiselkarbid. Nyheterna gör att Xpeng G9 nu kan snabbladdas med 525 kW och Xpeng G6 med upp till 451 kW. Med det ska det gå att fylla batteriet från 10 till 80 procent på endast 12 minuter.

Xpeng G6 kostar från 579.900 kronor och den större Xpeng G9 kostar från 719.900 kronor.



Carl Undéhn

5. Mercedes riskerar miljardböter – Volvo klart bäst

Publicerad 2025-09-15 6:30 (uppdaterad 2025-09-15 8:40) Text Erik Söderholm

Volvo Cars är i särklass bäst i en ny genomgång som visar vilka bilmärken som riskerar miljardböter av EU. Men det finns ett orosmoln som kan ställa till det för Volvo.



De biltillverkare som inte klarar EU:s nya utsläppsmål riskerar att få betala enorma bötesbelopp.

Men EU har **släppt på reglerna**, och dessutom kan biltillverkare som ligger dåligt till "slå ihop" sina utsläpp med andra biltillverkare med lägre utsläppssiffror och på så sätt slippa böter.

Som det ser ut nu kommer alla europeiska biltillverkare klara EU:s utsläppskrav, enligt en **genomgång** som lobbyorganisationen Transport & Environment gjort.

Men det är stora skillnader mellan olika märken.

Förutom Tesla, som enbart säljer elbilar, ligger Volvo Cars klart bäst till i utsläppsjakten. En stor del av Volvos försäljning består av laddbara bilar och företaget slipper därmed betala utsläppsböter.

Men det finns ett orosmoln: Volvos elbilsförsäljning **sjunker drastiskt** och märket kommer fortsätta sälja en viss del bilar med förbränningsmotorer **även efter 2030**.

"Förutom Tesla ligger Volvo Cars klart bäst till i utsläppsjakten"

BMW, Stellantis och Renault ser också ut att klara kraven, enligt genomgången. Det samma gäller Volkswagen, men bara med minsta möjliga marginal.

Mercedes har dock inte kommit tillräckligt långt för att klara utsläppskraven och kommer därför behöva köpa utsläppsrätter av Volvo för att slippa böter, enligt T&E.

Koncernchefen Ola Källenius har uppmanat EU-kommissionen att tänka om kring förbudet mot nya förbränningsbilar 2035. Men flera andra bilmärken, bland andra Volvo Cars, vill att förbudet behålls.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



EU:s besked: Biltillverkarna får slappare utsläppskrav



Biltillverkarna pressar EU: Skrota utsläppsreglerna



Sämsta månaden på länge för Volvos försäljning

6. Konkurs nära för Jaguar Land Rover efter förödande hackerattack

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

En mardröm för Jaguar Land Rover efter att den brittiska biltillverkaren utsatts för en omfattande cyberattack.



Storbritanniens premiärminister Keir Starmer, i mitten, och finansminister Rachel Reeves talar med arbetare under ett besök på en Jaguar Land Rover-fabrik i Birmingham, England i april.

Den brittiska biltillverkaren Jaguar Land Rover (JLR) har bekräftat att de har blivit utsatta för en allvarlig cyberattack, som har lett till att produktionen har stannat av helt. Hela 34.000 anställda i Storbritannien har tvingats stanna hemma och de tre fabrikena i Halewood, Solihull och Wolverhampton har stått stilla i nästan två veckor.

JLR har erkänt att "viss data har påverkats" och meddelar att en utredning pågår för att fastställa exakt vilken information som har stulits, skriver Carwow.

Konsekvenser för produktion och leverans

Den omfattande attacken upptäcktes den 1 september och har lamslagit JLR:s globala system, vilket har haft en stor inverkan på både produktionen och försäljningsaktiviteterna. Fabrikena, som normalt tillverkar cirka 1 000 fordon om dagen, står nu stilla och företaget arbetar 'dygnet runt' med cyberspecialister för att återställa systemen, skriver Sky News.

Krisen har inte bara drabbat JLR direkt, utan även dess omfattande leverantörskedja, vilket hotar tusentals jobb. Vissa leverantörer har tillfälligt tvingats säga upp personal på grund av produktionsstoppet.

Företag som Evttec, WHS Plastics, SurTec och OPmobility har tvingats permittera omkring 6 000 anställda.



Jaguar F-Pace (2016)

Ett hot mot hela branschen

Företagets vd har tillsammans med den brittiska affärsministern diskuterat situationen, och regeringen ger företaget dagligt stöd för att hantera krisen.

Ett utskott av parlamentsledamöter har skrivit till finansministern för att undersöka möjligheterna till ekonomiskt stöd för de drabbade leverantörerna.

Fackföreningen Unite har krävt ett permitteringsprogram, liknande det som infördes under covid-19-pandemin, för att skydda de anställda i underleverantörskedjan.

“Regeringen måste försvara jobben när våra industrier attackeras”, säger Sharon Graham, fackföreningens generalsekreterare, skriver Sky News.

Denna attack, som har lamslagit en av Storbritanniens största biltillverkare, belyser den växande sårbarheten inom den globala bilindustrin för digitala hot.

Detaljer om dataintrånget

JLR har informerat de relevanta tillsynsmyndigheterna, inklusive den brittiska dataansvariga, om dataintrånget. Tidigare hade företaget uttalat att de inte trodde att någon kundinformation hade stulits, men nu har de erkänt att data har påverkats.

Det är ännu oklart vilken typ av information som har komprometterats och om den tillhör kunder, anställda eller leverantörer. Företaget meddelar att de kommer att kontakta alla som påverkas direkt.

Enligt Sky News kan störningarna i verksamheten pågå under större delen av september, eller till och med längre.

Vem står bakom attacken?

En engelsktalande hackergrupp som kallar sig ‘Scattered Lapsus\$ Hunters’ har tagit på sig ansvaret för attacken. Gruppen har tidigare legat bakom cyberattacker mot flera brittiska detaljhandelsföretag, inklusive M&S, Harrods och Co-op, skriver BBC.

Enligt Ciaran Martin, professor vid Oxfords universitet, är den största faran med attacken inte dataförlusten, utan att JLR:s operativa förmåga har slagits ut. Han jämför situationen med att ‘bli slagen i ansiktet och få benen brutna’.

Attacken mot M&S, som kostade företaget motsvarande 3,9 miljarder svenska kronor, visar vilken allvarlig ekonomisk konsekvens en sådan händelse kan få, skriver BBC.



Kunderna drabbas hårt av dessa förseningar

Ekonomiska konsekvenser

JLR har inte offentliggjort de ekonomiska konsekvenserna av attacken, men experter menar att de dagliga förlusterna är enorma.

Med en normalproduktion på 1 000 fordon per dag underlåter företaget att generera stora intäkter. Dessutom drabbas tusentals jobb i hela underleverantörskedjan.

Vissa analytiker spekulerar i att störningarna kan pågå i flera månader, vilket skulle kunna leda till en kollaps. Med tanke på de senaste hacken mot andra stora företag i Storbritannien, pekar experter på att den här typen av cyberbrott är ett växande hot mot den brittiska industrin, skriver Sky News.



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

7. BYD:s aktier paniksäljs – glansdagarna över?

Av Ola Söderlund Uppdaterad 15 sep. 2025 Publicerad 15 sep. 2025

På bara fyra månader har aktien i BYD rasat med mer än 30 procent från rekordnivåer, det har skett en aktieförsäljning för hela 45 miljarder dollar. Det här uppger [Bloomberg](#) och konstaterar att BYD nu konfronterats med en hård verklighet av konkurrens och vad som beskrivs som ett "destruktivt priskrig" på hemmaplan.



*Upp som en sol, ner som en pannkaka
Det är tydligt att kinesiska elbilsjätten BYD nu genomgår en kris*

Analytikernas säljrekommendation på aktien i Kinas elbilsjätte har stigit till den högsta nivån sedan 2022, enligt Bloombergs sammanställning, och den kinesiska elbilstillverkaren har underpresterat på börsen jämfört med sina rivaler.

BYD sänker ribban kraftigt

BYD har det uppenbart kärvt och har också justerat ned sin försäljning kraftigt. Företaget räknar nu med att leverera 4,6 miljoner fordon i år, vilket kan ställas i relation till den tidigare prognosen på 5,5 miljoner fordonsleveranser.

För BYD, som är listat i Hongkong, kommer lanseringen av nya modeller i Q1 2026 vara av avgörande betydelse, det kan bli en katalysator för aktien, enligt marknadsbedömare, skriver Bloomberg och konstaterar att investerarna har tappat tålamodet med BYD:s strategi med stora försäljningsrabatter.

Det leder till "kaos i branschen", skriver nyhetsbyrån och berättar att konkurrerande bolag som Geely Automobile och Zhejiang Leapmotor Technology vinner mark.

Aggressiv strategi oroar

”Även om jag tror att investerare har en positiv långsiktig syn, finns det en verklig oro kring BYDs aggressiva strategi att ‘vinna marknadsandelar genom prispress’ i ett anti-involutionssammanhang”, säger **Kevin Net**, chef för asiatiska aktier på Financiere de L Echiquier, i artikeln.

Han tillägger att effekten av det för företaget torde bli att både omsättningen och marginalerna tyngs vid sidan av ett åldrande produktsortiment och nya miljöregler.

I juni kvartalet rapporterade den kinesiska elbilstillverkaren för första gången ett vinststapp på över tre år. **Vinstminskningen var hela 30 procent under perioden.**

Regimen i Peking blir alltmer angelägen om att få bukt med den överdrivna konkurrensen på den in hemiska elbilsmarknaden, eftersom det skapar deflationstryck och uppges skada tillverkningsindustrins rykte internationellt.

Inte ens BYD klarar det

BYD har skjutit fram vissa av sina nylanseringar till början av nästa år och hoppas att det ska göra fordonen mer konkurrenskraftiga.

Men inte ens BYD kan ”hålla sin produktcykel stark för alltid”, menar **Xiao Feng**, medchef för Kinas industriella forskning på CLSA Hongkong.

Därför har köpare vänt sig till andra elbilstillverkare som Geely och Leapmotor, säger han till Bloomberg som förklarar att BYD emellertid forcerar utomlands.

I år kan bolagets utländska volym nå 900 000 till 1 miljon enheter, något som överstiger ledningens mål på 800 000 enheter, enligt Goldman Sachs prognos, framgår det.

Då kan aktien lyfta på nytt

När det kommer till aktien anses den också, sammantaget, vara billig. Och volymen på optioner har stigit till rekordnivåer på utestående kontrakt.

Det som kan ge aktien i företaget eld i baken igen, enligt en fondförvaltare som uttalar sig i artikeln, är att BYD lever upp till förväntan med sin teknikutveckling i fordonen som lanseras under första kvartalet 2026, det handlar om deras autonoma körsystem, batteriuppgaderingar och ökad räckvidd för laddhybrider.

Läs mer:

[Kinesiska jätten faller som en sten – vinsten rasar](#)

[Blytungt vinstfall för BYD – börsen straffar aktien](#)

[Lyxiga tyska elbilar ska mosa Tesla och BYD](#)



Ola Söderlund

Utbildad journalist med nästan 40 år i yrket. Har varit allmänreporter, kriminalreporter, jobbat med print och digitala medier, och var en tid chefredaktör för ett magasin på Dagens PS, samt under en kort period nyhetschef på dåvarande Miljöaktuellt och senare redaktionschef för News55.

8. BYD visar plattform för ellastbilar med 1 000 volt och ”chassibatterier”

Felix Björklund reporter

Publicerad 16 sep 2025 kl 14.30

Megawatt-laddning och chassiintegrerade batterier. ”E-bus plattform 3.0” ska ge BYD försprång i bussegmentet och nu siktar de på toppen i Europa.



Kinesiska BYD figurerar i västmedier ofta med sina billiga elbilar. Men tillverkaren är även en storhet inom bussar. På ett evenemang på hemmaplan har BYD visat upp sin senaste elbuss-plattform – som bjuder på flera spännande tekniska lösningar.

En innovation är hur den nya plattformen är uppbyggd. BYD har tagit klivet och integrerar nu battericellerna direkt i chassit. Det innebär att de alltså hoppar över både moduler och pack som traditionellt varit sättet att förpacka batterier på.

Företagets bladceller läggs således mellan axlarna. Tack vare att de har skippat den klassiska uppbyggnaden har de kunnat få till marknaden tunnaste batteri.

BYD har inte avslöjat vad den nya plattformen maximalt kan bära, men i den första serie-modellen, nya BYD C11, är batterikapaciteten specificerad till 593 kWh. Det motsvarar 400 km räckvidd fullastad med klimatanläggning igång.





Bussen C11 som med batterier på upp till 593 kWh ska klara 400 km körning med full last och klimatanläggning påslagen. BYD

”E-bus plattform 3”, som arkitekturen kallas, stödjer 1 000 volt, vilket innebär att den ska klara av riktigt höga laddeffekter. Tekniken har BYD redan introducerat i sina elbilar Tang och Han, som innebär att det går att **ladda i upp till 1 000 kW**. Eller för att översätta det i räckvidd – 400 km på fem minuter. Vad det kan bli för C11 återstår att se.

Den höga systemspänningen ska göra fordon byggda på tekniken säkrare och mer energieffektiva. Kombination med BYD:s egen drivlina, växelriktare med kiselkarbid samt ett specifikt ”7-i-1 värmesystem” ska minska den totala energiförbrukningen i bussen med 18 procent jämfört med tidigare generation. Därtill ska räckvidden vid lägre temperaturer vara förbättrad med mellan 50 och 80 procent.

Får aktivt chassi

Utöver batterier och drivlinor meddelar BYD att plattformen kan utrustas med aktivt chassi samt system för förarassistans. Det senare innehåller även teknik som gör att bussen är stabil, även om något däck får punktering i 100 km/h.

BYD är en storspelare i segmentet med elbussar, inte bara i Kina utan även i Europa. Under årets första halva registrerades 5 135 nya elbussar i Europa, enligt **siffror från DVV**, en ökning med 41 procent jämfört med 2024. Laddbara bussar utgör nu 23 procent av den totala nyregistreringen i Europa.

Och var står då BYD i detta? Under första halvåret registrerade BYD 519 elbussar i Europa, vilket ger en fjärdeplats i topplistan med en marknadsandel på 9,8 procent. Det kan jämföras med Volvo som bara har 3,2 procent och som har tappat de senaste åren.

Störst i Europa är kinesiska Yutong (16 procents marknadsandel) följt av tyska Man (13,3 procent) och Mercedes (12,8 procent).

9. Volvos nya terrängmonster – med 8-liters diesel

Av Maths Nilsson

16 september 2025, 15:03

Nya Volvo FL 4x4 ska klara de tuffaste förhållandena. – Den gör det möjligt att komma åt avlägsna områden under tuffa förhållanden – det här är en arbetshäst byggd med ett tydligt syfte, säger Jan Hjelmgren, global produktchef på Volvo Lastvagnar.



Allt fler köpare efterfrågar lastbilar som klarar tuff terräng. Nu kommer Volvo med en ny uppgraderad Volvo FL 4x4-modell, som är skräddarsydd för krävande vägförhållanden. Volvo FL 4x4 har nya fram- och bakaxlar. Den driver med alla fyra hjulen och får ny utväxling för att ta sig fram ännu bättre.

– Vi ser en tydlig trend mot en ökad efterfrågan på den här typen av lastbilar från våra kunder, säger Jan Hjelmgren.

Terränglastbilar används både som räddningsfordon och för energi- och kraftförsörjningsföretag och för försvaret. Nya Volvo FL 4x4 går att få med daghytt plats för två personer eller med en manskapshytt med plats för sex personer. För krävande insatser kan Volvo utrusta den med vinsch, frontbåge, strålkastarskydd och extra skydd av fördelningsväxellådan för körning i extrem terräng. Volvo FL 4x4 kommer med sexcylindrig 8-liters dieselmotor. Produktionen startar under november 2025.



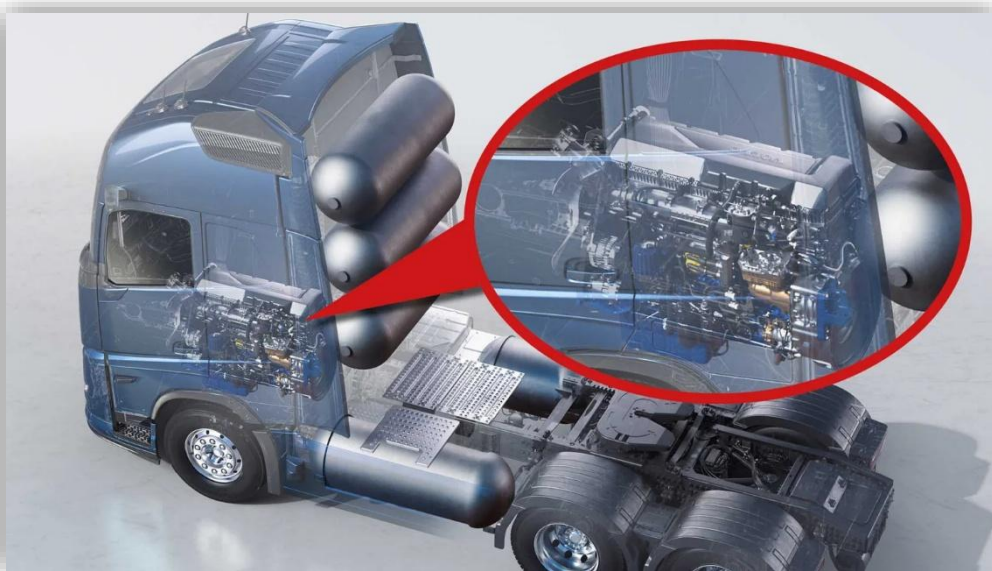
LÄS MER:



Volvos nya ellastbil får räckvidd för en hel dag



Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...



Volvos supersatsning: Vätgas-motor i ny lastbil



Volvos succé: Säljer elektriska super-lastbilar till Amazon



Volvos historiska tungviktsseger – störst i Europa



Svensk succé: Volvos ellastbilar regerar i världen



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



10. Biltillverkaren Packard återuppstår i ett enda exemplar

Bobby Green 2025-09-15 kl 19:40

Excellence tog 17.000 timmar att bygga



Packard var en gammal amerikansk biltillverkare som grundades 1899 och 1915 blir de först i världen med serietillverkad V12:a under huven. Det hela höll till 1958 innan Packard fick kasta in handduken och resten är historia. I slutet av 90-talet köpte dock en herre vid namn Roy Gullickson upp rättigheterna till namnet och började utveckla en ny Packard Twelve men pengarna tog slut och det blev inget mer än en **prototyp** av det till slut. Nu återuppstår namnet igen då en person med pengar gått till nederländska JB Classic & Bespoke och fått dem att bygga bilen vi ser här - Packard Excellence. Den tog 17.000 timmar att få till och den innehåller allt från den ikoniska Packard-grillen med kylarprydnaden Goddess of Speed till bakhängda bakdörrar som gör insteget lite enklare. Allt ska vara tillverkat från grunden - från de unika strålkastarna till alla rostfria detaljer och nya karosspaneler. Känner du igen några av bilens former så är det inte så konstigt då denna baseras på en Bentley Flying Spur.

Vad kunden har fått betala för sitt speciella åk framgår inte men det var troligtvis inte billigt. jbclassicbespoke.com



Bobby Green



**102-årig kvinna kör Packard 740 från 1930
Och hon byter olja och tändstift själv**



11. Hupmobile Skylark Custom 1941



En specialbyggd byggd av Lang's Custom Auto and Trim i New Cumberland, Pennsylvania, denna sällsynta Hupmobile Skylark från 1941 vann Gene Winfield Award vid Syracuse Nationals och var med i tidningen "Street Rodder". Som så många banbrytande amerikanska bilföretag blomstrade Hupp Motor Car Company under sina tidiga år, bara för att vackla i början av den stora depressionen. År 1939 gjorde Hupp ett sista desperat försök att vända sin lycka efter en 18 månader lång nedstängning och ingick ett partnerskap med Graham-Paige för att dela produktionen av Skylark, en John Tjaarda-design baserad på Cord 810/812-produktionsstansarna som Hupp hade köpt från Cord Automobile Company 1938. Skylark var den sista bilen som Hupp byggde innan den ombildades till en militär och bildelarentreprenör, men som detta fantastiska specialbyggda exemplar från 1941 visar har den haft en bestående attraktionskraft med en hängiven grupp entusiaster som dras till dess ovanliga Art Deco-stil.

Det som började livet som en '41 Hupmobile Skylark, en av endast 319 som tillverkades 1941, är avsedd att fullborda livet som en elegant hot rod med 18 karossmodifieringar. Visst, du måste ha varit inblandad i bygget, eller en riktigt inringad Hupmobile-fantast för att känna till var och en av dessa moddar, men när de väl har påpekats har alla sin plats.



Plåtbyten utfördes av Bill och hans team, vilket var så enkelt som att ta bort droppskenor eller den franska antennen, något som många moderna hot rod har genomgått. Till mer omfattande modifikationer, som den bakre vinkeln på bagageutrymmet förbättrad utåt 8 grader, tillsammans med bagageutrymmet förlängt och vinklat, vilket ledde till att bakskärmarna toppades och förlängdes med cirka 8 tum, utfördes allt. Framåt sektionerades huven och pajsars medan sidoglas i ett stycke installerades, tillsammans med omformade och slätade dekorationslister.

Och nämnde vi att vindrutans öppning omformades för att acceptera en ram i Duvall-stil som nu passar den omformade vindrutan och kåpan. I ett försök att modernisera bilen för att klara dagens hjul- och däckpaket omformades fram- och bakhjulsöppningarna baktill med en behaglig avsmalning. I en gest till en annan berömd bil från det förflutna med en kort men explosiv livslängd, använde den synliga sidobeklädnaden "V" från en Edsel. De återstående sidobeklädnaderna formades av rostfritt stål och polerades sedan högpolerat med Hupps fyradörrars handtag inbyggda.

Belysningen var ett annat område fyllt av kreativitet eftersom de handgjorda delade främre stötfångarna har Harley-Davidson-blinkers medan Hupmobile-strålkastarna har hittat ett hem i Ford-skoporna från -36. De handgjorda delade bakre stötfångarna vilar under Nissans sidomarkeringar som nu fungerar som bakljus. De unika fotstegen är klädda i rostfritt stål medan den sista resten av Cord 810, den framhjulsdrevena "utbuktningen" i den främre plåten, togs bort, vilket gav ett mer kompakt och smidigare utseende. Invändigt har golvplattan modifierats omfattande och ramen och den främre tvärbalken har en kick up för att rymma de många nya förändringarna som pågår undertill.

Plåten masserades ordentligt via flera timmars karossarbete genom fingertopparna på Bill. Efteråt applicerades de slutliga färgerna av Dave Cornwell från D.C. Hot Rods i DuPont (Axalta) Hot Hues tvåfärgade färger delade vid bälteslinjen; ovan delen i en metallisk pärlvit med en Champaign Fizz nedre. Paul Quinn från Design Brilliance hanterade den kontrasterande grafiken som delar upp över- och underkroppens färger.



Hupps underbyggnad är baserad på det ursprungliga chassit på vilket en Currie 9-tums bakvagn är fäst och använder 11-tums skivor i rostfritt stål från Brake Corporation och skivbromsok tillsammans med RideTech coilover-stötdämpare. Framtill använder Heidts Superide IFS sitt eget märke av sänkta spindlar med SSBC 13-tums rotor och skivbromsar, RideTech Shockwaves, Flaming River kuggstångshjul och Kugel Komponenters under kåpans huvudcylinder och svängpedal. Att hålla all fjädring rullande på motorvägen är ett komplett komplement av Budnik Revolver-fälgar som mäter 18x8 och 20x9,5-tum med BFGoodrich g-Force T/A KDW2-gummi, 215/35ZR18 och 245/35ZR20.

Fjädringen och gummit är på plats, så vad händer nu, eller ska vi säga, Hupp's up!, för drivlinan? Motorn är en 454 Chevy big-block förberedd av Gil Davis Race Engines som är fylld med en CAT-vev, COMP Cams rullkam och vippor, allt täckt med anpassade ventilkåpor av Bill som också gjorde motorkåpan/luftrenarenheten. Andra motorutnämningar inkluderar MSD-tändning, Edelbrock Air-Gap-insug och förgasning med en Lokar-gas. De förbrukade gaserna arbetar sig igenom ett Lang-tillverkat avgassystem utrustat med Magna-Flow-ljuddämpare för att tysta tonerna. All denna kraft kanaliseras till bakänden av en Turbo 400 omarbetad av Pat's Transmissions med en Lokar-växelspak monterad.

Med allt detta som pågår utomhus behåller interiören en stor del av det ursprungliga Hupmobile-utseendet, men förstärkt med dagens komponenter och uppmärksamhet på komfort och detaljer. Hupps instrumentbräda modifierades och insatsen förbättrades med Birdseye Maple utrustad med klassiska instrument, moderna representationer av originalen. White installerade Mobile Spec-stereon och han skötte också all kabeldragning, vilket inkluderade driften av Vintage Air-uppvärmningen och A/C-systemet.



ididit-rattstången är toppad med en modifierad Ford Crestline-fälg som har ett Hupmobile-emblem. Lang's Custom Auto & Trim fick nicken att sy ihop det "stora rummet" som är baserat på anpassade framsäten täckta i Mello Hide-läder i en Espresso Pearl med Julianos säkerhetsbälten medan Daytona-vävda heltäckningsmattor gjordes i en mörkbrun färg. Mer av Mello Hide användes på dörrpanelerna medan den anpassade mittkonsolen är en annan engångsdetalj av Bill som döljer den infällbara radiohuvudenheten.

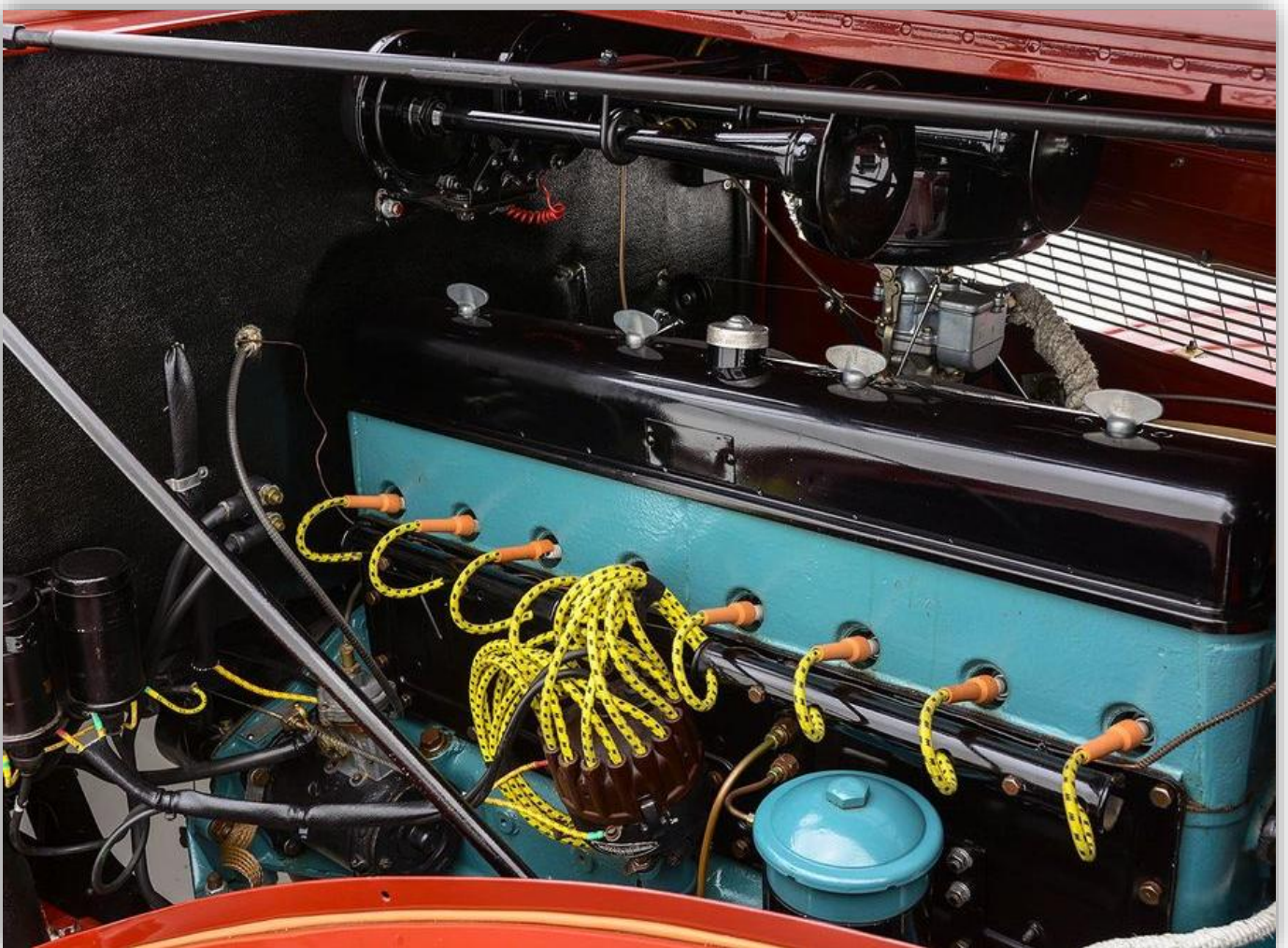
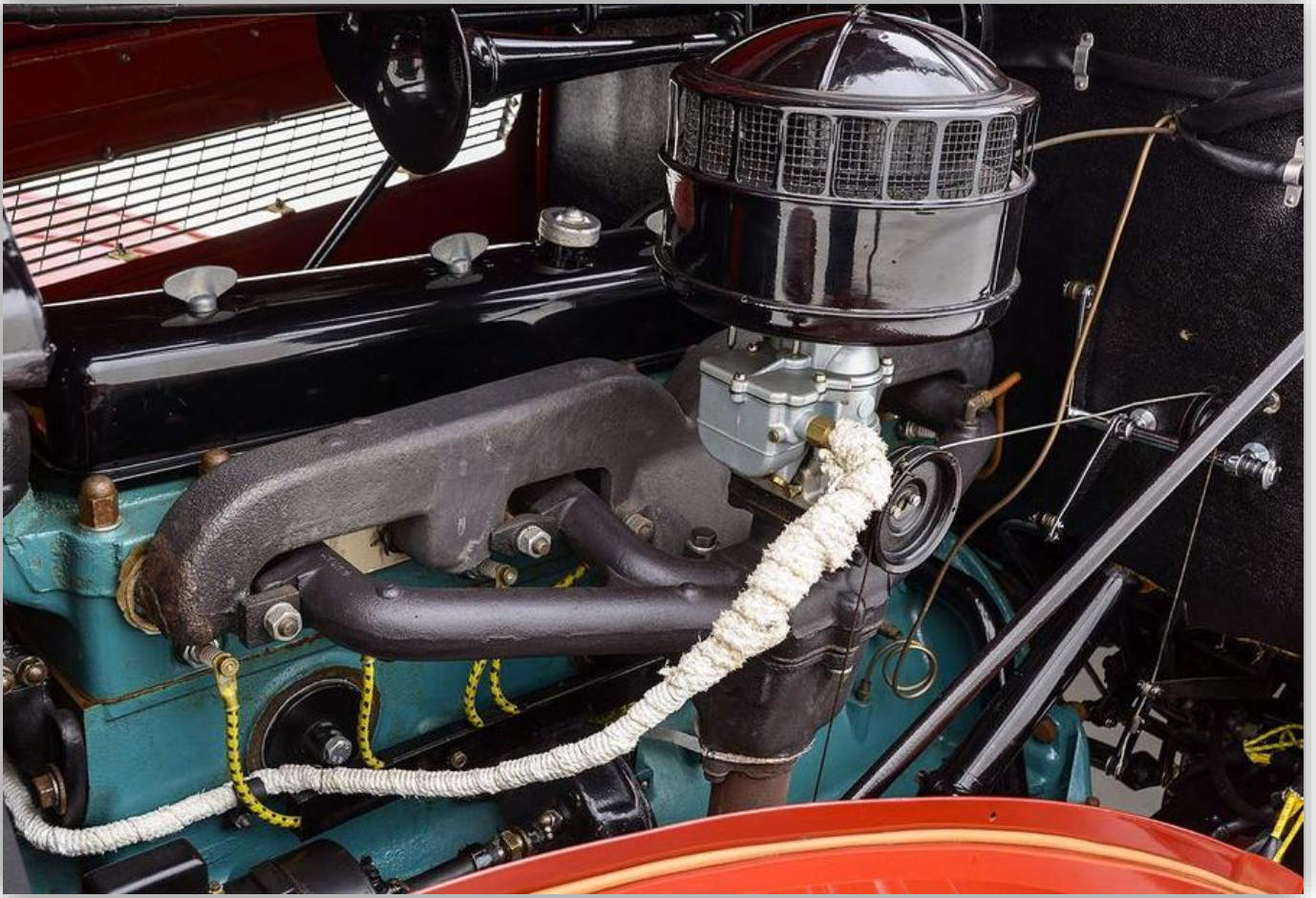


12. Nash Ambassador Glaser Cabriolet 1935



Av alla amerikanska oberoende har Nash från Kenosha, Wisconsin, en särskilt fascinerande historia. Företagets grundare Charles Nash är en genuin "rags-to-riches"-karaktär som rymde från kontraktsslaveri vid 12 års ålder och så småningom fick ett jobb som kuddstoppare på Flint Road Cart Company, som ägs av William C. "Billy" Durant och J. Dallas Dort. Nash var gatusmart och hårt arbetande, och steg stadigt i graderna och slutade som chef för Durant-Dort Carriage Company. I nära samarbete med Durant blev Nash ansvarig för Buick 1910 och ledde hela General Motors bara två år senare. Men som de flesta i Durants innersta krets blev de två männen osams, och Nash lämnade GM för att ge sig ut på egen hand.







Charles Nash förvärvade resterna av Thomas B. Jeffery Company (tillverkare av den ursprungliga Rambler) och bildade Nash Motors Company 1916. De första bilarna var överblivna modeller märkta som Nashes för att använda upp det befintliga lagret, så det var inte förrän 1918 som den första rena Nash kom ut på marknaden.

Köpare och kritiker berömde den nya Nash för dess snygga och prydliga design, raffinerade Cardan-drivlina och kraftfulla toppventilsmotor designad av den tidigare Buick-ingenjören Erik Wahlberg. Nash fick snabbt ett rykte om sig att leverera högkvalitativa, snygga bilar till konkurrenskraftiga priser och var ofta i direkt konkurrens med Hudson på mellansprismarknaden. På 1930-talet arbetade den inflytelserika designern Alexis de Sakhnoffsky med Nash för att skapa en serie vackra, strömlinjeformade karosser som kompletterade de kraftfulla sex- och åttacylindriga motorerna. Toppmodellen Ambassador var särskilt elegant, med djupa stänkskärmar och en böljande, fastback-taklinje som påminde om Chrysler Airflow. I klassisk Nash-tradition hade Ambassadors 260,8 kubiktum raka åtta överliggande ventiler och levererade sina 100 hästkrafter med anmärkningsvärd förfining. Den avancerade och robusta drivlinan gav den en lojal efterföljare och blev till och med populär bland europeiska köpare som uppskattade Ambassadors livliga prestanda, hållbarhet och värde.

Denna fascinerande Nash Ambassador Cabriolet från 1935 är en av bara en handfull Nash-bilar i historien som har kaross av en extern karossbyggare. Ännu mer ovanlig är att denna ambassadör har sitt europeiska ursprung och att karossen är utmärkande av det högt respekterade företaget Gläser-Karosserie GmbH i Dresden, Tyskland. Den registrerades första gången i Danmark i augusti 1935, men lite är känt om den första ägaren. Gläser var ett passande val för att tillhandahålla karossen till den stora åttacylindriga Nash, eftersom de hade en lång tradition av att skapa högkvalitativa karosser för prestigefyllda märken som Daimler, Horch, Steyr och andra. De hade också en del amerikanska bilar med kaross, och den välkonstruerade Nash-plattformen passade deras stil och kvalitet. Detta exemplar anses vara det enda i sitt slag; Gläser's produktionsregister överlevde dock inte andra världskriget.



Efter att ha gömts undan under kriget stannade Nash-Gläser i tysthet kvar i Danmark i många år. Den dök upp igen och förvärvades av en känd samlare av sällsynta och ovanliga Nashes. Efter förvärvet lät han utföra en omfattande restaurering från grunden, utförd av en välrenommerad specialist i Europa. Tiden hade tagit ut sin rätt på det strukturella träarbetet, som konservatorerna metodiskt återskapade med hjälp av de ursprungliga bitarna som mönster. Restaureringsteamet arbetade för att bevara så mycket som möjligt av den ursprungliga plåten och återskapade nya segment endast när det behövdes. Ägaren valde ett lämpligt djärvt färgschema av rödbrunt och grädde, med matchande tvåfärgade fälgar och en solbränd interiör för att komplettera bilens art déco-ursprung. Sedan färdigställandet har restaureringen fått en trevlig karaktär vid användning, och den lämpar sig utmärkt för vanlig njutning eller show. Den slående lackeringen passar designen ganska bra, och nyligen installerade tidsenliga svarta väggdäck med diagonalskikt avrundar den autentiska presentationen.

Karossens europeiska inflytande fortsätter i kupén för fem passagerare. Rejåla, valvliknande dörrar öppnas för att avslöja enskilda framsäten som är klädda i härlig naturlig brun läderklädsel. Dörrpaneler, baksäten och mattbindningar har samma matchande läder. Den djärva instrumentbrädan med träeffekt är ett distinkt amerikanskt inslag, med art deco-detalyer och vackra mittmonterade rektangulära instrument – inklusive en hastighetsmätare kalibrerad i kilometer. Andra anmärkningsvärda detaljer inkluderar vackra dörrkåpor i trä, böjda plexiglasvisir och en sportig Bluemels Brooklands-ratt. Den svarta canvastoppen är i gott skick och har ett matchande stövelöverdrag i canvas.

Under huven sitter den kraftfulla och raffinerade 260,8 kubiktum överliggande ventilen Nash inline-eight. Den är väldetaljerad och visar lack av god kvalitet med tidsenliga beslag och beslag. Målet med restaureringen var att skapa en snygg och lika bra presterande bil för landsvägsevenemang och rally. Den tidigare ägaren rapporterade en problemfri körning i ett 500-milesrally strax efter att projektet hade slutförts, och 2020 deltog den i Amelia Island Concours d'Elegance, vilket återspeglar både kvaliteten på restaureringen och den robusta Nash-underbyggnaden. Classic Car Club of America gav den Full Classic-status och placerade den i en utvald grupp av bilar från Kenosha för att få den äran. Den visas idag i utmärkt ordning, lämplig för fortsatt njutning av turnéer och shower, och skulle vara ett utmärkt tillskott till en samling av amerikanska oberoende eller andra sällsynta karossbyggda bilar.

13. Grattis Chevrolet Greenbrier!

Publicerad 24 september 2009

(uppdaterad 14 november 2013)

Varje dag firar vi en ny modellnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Gerhard och Gert har namnsdag gratulerar vi Greenbrier, Chevrolet Greenbrier!



Chevrolet Corvair hade luftkyld svansmotor för att den skulle konkurrera med VW.

Liksom hos VW fanns också en frambyggd transportversion på programmet. Den tillverkades i två pick-upversioner: Loadside och Rampside samt som skåpvagn, fyndigt nog kallad Corvan.

Det var den glasade bussen som hette Greenbrier efter ett känt lyxhotell beläget i ett county i West Virginia med samma namn.

Greenbriers uppbyggnad var närmast identisk med VW-bussen men större - storleken betydde då allt i Detroit. Att VW sålde så bra just för att den var liten kunde GM inte riktigt ta till sig.

Greenbrier blev inte den framgång GM hade önskat sig - bara 57 986 exemplar såldes under modellåren 1961-1965.

Några stycken letade sig till Sverige - en lantbrevbärare Stora Skedvi i Dalarna körde i flera år en grön Greenbrier och några gick som ambulanser. En av dessa står på skroten i Röjeråsen utanför Vikarbyn, se Klassiker nummer 9/2008.



Chevrolet Corvair Greenbrier Sports Wagon som det fullständiga namnet löd var en tidig föregångare till 1980-talets vanmode. Nio personer och mycket bagage fick plats och en campingutrustning var tillval.



Greenbrier marknadsfördes som idealbilen för sport och fritid. Under tillverkningstiden ändrades Greenbrier mycket lite, den fick inte ens de vanliga årsmodellmarkörerna med nya emblem och listverk.



Formgivningen var skickligt utförd och Greenbrier hade ett kraftfullt utseende. Bussen blev inte lika känd som den vanliga Corvair och drabbades därför mindre av Ralph Naders förgörande kritik.





14. Saab 96 1960-80



Den bil som verkligen gjorde Saab internationellt känd var till en början mycket lik 93:an, men en omfattande omkonstruktion av bakpartiet gav bättre sikt och mer plats för baksättespassagerare och bagage.

Skillnaden mellan gamla och nya modeller blev tydligare 1964, då den ursprungliga, mycket 93-liknande nosen ersattes, som på bilden här, av en med frontpanelen, lamporna och kylargrillen mycket längre fram.

Under flera år var den enda tillgängliga motorn den trecylindriga tvåtaktsmotorn (som nu mätte 841 cm³, precis som den hade gjort i början av 95-kombin), men den ersattes i en betydelsefull utveckling som ägde rum 1967.



Roger Warolin