



Horch 853 Spezialroadster 1936

- 1. Provkörning av KGM Musso EV**
- 2. Första egna ryska elbilen**
- 3. Hyundai's Staria uppdateras**
- 4. BASF och WeLion utvecklar solid state-batteri**
- 5. Nu har VW nyckelteknik i egna händer**
- 6. Teslas siffror luktar fusk**
- 7. Ny elbilsbonus införs i mars**
- 8. Horch 853 Spezialroadster**
- 9. Nash Series 981 Cabriolet Victoria**
- 10. Grattis Riley Elf!**

Teknikens Värld

1. Provkörning av KGM Musso EV

Publicerad av Erik Andrén 17 dec 2025 kl 13.00

Den är inte den bästa elbilen. Den är heller inte den bästa pick-upen. Men sammantaget erbjuder KGM Musso EV en välfungerande, och trivsamt, helhet. Plingplong.



Provkörningsexemplaret har Black Line-utrustning, som kostar 12 500 kronor extra.

Vad är **KGM**? Det må vara ett namn som klingar obekant för de allra flesta, men det är ingen duvunge det rör sig om när det gäller biltillverkning. Det sydkoreanska företaget grundades redan 1954, och fram tills häromåret löd namnet Ssangyong. Men efter att företagskonglomeratet KG Group köpt upp firman lyder nu namnet alltså KGM. M:et står för "mobility", mobilitet, vilket är 2020-talets sätt att säga "biltillverkning". Trots att man hållit på länge så får dock KGM ändå anses spela tredjefiolen bland de koreanska tillverkarna, efter jättarna **Kia** och **Hyundai**. Kanske beror det på att fokus hela tiden varit på mer nischade, ofta terrängdugliga bilar. De stora volymmodellerna som landsfränderna byggt sin marknad på har lyst med sin frånvaro. Pling.

Goda utrymmen både fram och bak. Hytten är ovanligt stor, vilket ger bilen lite lustiga proportioner.

I Sverige är KGM:s modellprogram lite spretigt. Märkets äldre modeller består av rejäla, dieseldrivna suven **Rexton** samt likaledes dieseldrivna pick-upen Musso Grand. Modeller som knappast får miljöaktivister att slå volter, även om den sistnämnda efterkonverteras för gasinblandning hos oss. Dessa har sällskap av den moderna tidens KGM, manifesterat genom elsuven **Torres EVX** samt, nu, bilen som vi får köra här: helt nya eldrivna pick-upen **Musso EV**. Sverige som pickup-land är bland de första marknaderna i Europa att nås av modellen, och vi bland de första ut med att provköra. Tut tut tut.



Sexkantig ratt, och dubbla skärmar.

Tyvänn bara Carplay/Android Auto per sladd. Pekskärmen är lite seg ibland.

Det här är nytt

Nya tider. Jämfört med den äldre Musso, som också säljs i Sverige, är skillnaden ljusår i hur modern bilen känns.

Eldrift. Antalet eldrivna pickuper hittills på marknaden har varit lätträknade. Särskilt de som går att leva med. Musso EV checkar båda boxarna.

Passagerarkomfort. Fokus i Musso EV ligger inuti hytten. Särskilt baksätesspassagerarna trivs ovanligt bra för biltypen, med eluppvärmda säten och ställbar vinkel på ryggstödet.

Jämfört med den äldre Musso Grand är skillnaden tydlig designmässigt. Musso EV är modernt kantig, och har fimpat emblemet som var ett arv från gamla **Ssangyong**. Första intrycket är också att bilen, sedd från sidan, är lång. Den känns, så att säga, utdragen mellan axlarna. Proportionsmässigt är hytten rejält tilltagen, medan flaket är kortare. Det är en bil som känns stor och kompakt på samma gång. Exteriören pryds av allehanda detaljer som ska andas oömhhet, men en del, som plastöglorna på huven, är bara för syns skull. Andra, så som de infällda stegen i bakre stötfångaren som förenklar tillträdet till flaket, är riktigt smarta. Plong.

Grundkonstruktionen delas med suven Torres, som förvisso inte var en testvinnare hos oss, men som vi ändå konstaterade "inte var så dålig". Huvudkritiken då var att priset var högt – något som numera åtgärdats med rejäla prissänkningar. Suvmarknadens konkurrens är också oförlåtande, och har man varken varumärke eller överdådiga specifikationer är den svår att slå sig in på. Då är pickupmarknaden, på ett sätt, mindre mördande. De få eldrivna pickuper vi hittills fått i Sverige, så som **Maxus T90 EV**, har varit sorgliga ursäcker till bilar. För att inte säga genuint dåliga. Och även traditionella pickuper har ofta saknat modern utrustning och haft vägegenskaper som lämnat mycket att önska. Det är här som Musso EV kommer in. Att det i grunden är mer av en personbilsplattform märks direkt när man kliver in. Sittpositionen är bra, även om dynan är lite kort, och stolen är elektriskt ställbar och läderklädd. Dessutom har den både värme och inbyggd fläkt. Skönt de där soliga sommardagarna när en svart interiör riskerar bli stekhet. Plingplong.



Reporter Andrén sitter bra både bakom ratten på Musso EV...

Ratten är sexkantig, och har ett helt gäng knappar, som det tar ett tag att lära känna. Två större knappar, en programmerbar favoritknapp och knappen för auto hold, att automatiskt hålla bilen stilla när man stannat i backe, har sarger som gör att det känns som att de går att rotera, men det går inte. Med paddlar bakom ratten kan regenereringen ställas, och i kraftigaste läget funkar det som enpedalskörning. Själva instrumentpanelen har snygga träefterliknande inlägg samt – som den moderna tiden påbjuder – dubbla skärmar. Den centralt monterade skärmen är huvudsaklig kontroll för klimat, ljud och navigation, samt bilinställningar. Ibland är den lite trög i reaktionerna, men oftast funkar det okej. En intressant detalj är att Musso EV faktiskt har två hastighetsmätare. Dels den vanliga framför föraren, och dels en GPS-fart som visas i navigationssystemet. Den sistnämnda visar, som sig bör, oftast några km/h lägre. Pip pip.

Sätter vi oss i stället i baksätet så får vi säga att det är imponerande för biltypen. Trots dubbelhytt har många pickuper ett baksäte man ogärna spenderar alltför lång tid i. I Musso EV sitter man däremot riktigt okej även bak. Man sitter måhända lite högt, men med helt okej benutrymme och dessutom möjlighet att justera sätets lutning med ett handgrepp under dynan. Förutom läderklädsel är även baksätet utrustat med stolsvärme och dubbla USB-C-uttag. En intressant detalj, både för baksätesspassagerare och för dig som förare är att främre passagerarstolen kan justeras med knappar på vänstersidan av dess ryggstöd. Smart ifall du skulle behöva större utrymme i baksätet, men ingen sitter som främre passagerare. Tut.

Även körupplevelsemässigt märks att Musso EV i grunden bygger på en mer personbilslik grund. Åkkomforten är helt okej. Visst att det är lite småstöttigt, och samtidigt lite smågungigt, över broskarvar och brunnslock. Och vid något tillfälle slamrar det betänkligt bakifrån vid en trottoarkant. Men generellt är det en upplevelse som är angenäm, som ger ett lugn i körningen. Karossformen märks dock av på landsväg, i form av märkbart vindbrus kring A-stolparna. Man riktigt känner hur luftmotståndet äter upp ens räckvidd. Men trots att det går att komma upp i dryga tre kilowattimmar per mil i förbrukning, är ändå räckvidden högst acceptabel för biltypen.



... och bakom "sig själv", i baksätet. Möjligen lite högt, men mycket bra för biltypen

Bilen själv tycker att den går 37 mil på en laddning. Det är kanske lite väl optimistiskt på landsväg, särskilt om man vill ladda när batteriet inte är sopslut, utan har runt 20 procent kvar. Den användbara räckvidden är kanske närmare 25 mil, men det är ändå... en rimlig sträcka för många resor. Blipp.

Finns det då något annat att störa sig på? Ja, som pickup betraktat är inte Musso någon storlastare. 690 kg i maxlast är inget att skryta med, och inte heller dragvikten på 1800 kg lär imponera på andra pickupägare. Samtidigt är det knappast alla som har behovet att frakta så fasansfullt tunga stenar, vare sig på flak eller släp. Laddeffekten på blott 120 kilowatt är heller ingen kioskvältare, även om den faktiskt, under rätt omständigheter, lyckades överträffa det med några kilowatt vid ett av provkörningens laddstopp. Dingdong.

Så, nej, KGM Musso EV är inte den pickup som lastar mest eller drar tyngst släp. Den är inte heller den elbil som går längst eller laddar snabbast. Men har du inte de explicita behoven så är kombinationen ändå klart trevlig, och helheten känns genomarbetad. Interiört slår den också de flesta andra pickuper. Klong.

Det är bara en sak till. Likt denna text så störs upplevelsen av en massa pling och pip i tid och otid. En del, så som den övernitiska och ilska föraruppmärksamhetsvarnaren, går att stängs av. Men bara tills nästa gång man startar. Andra är uppskattade, så som fartkamera-varningen. Men de flesta är onödiga, och ibland obegripliga. Det plingar, klingar och blompar, men man har ingen aning om varför. Till slut vänjer man sig dock, och då är KGM Musso EV, om du passar i kundtypen, måhända den första eldrivna pickupen som funkar att leva med. Det är inget dåligt betyg.



*Goda utrymmen både fram och bak.
Hytten är ovanligt stor, vilket ger bilen lite lustiga proportioner.*



*Här hade i alla fall ett litet främre bagageutrymme kunnat få plats.
Särskilt som huven hålls upp av gasdämpare.*



*Här ryms i alla fall en pall med god marginal.
Men nej, Musso EV är ingen storlastare. Maxlasten är bara 690 kg.*

KGM Musso EV**Pris:** 587 375 kronor**Motor:** El. Främre elmotor, max effekt 207 hk (152 kW), vridmoment 339 Nm. Bakre elmotor, max effekt 207 hk (152 kW), vridmoment 339 Nm. Max systemeffekt 237 hk (174 kW), sammanlagt vridmoment 629 Nm. Batteri 80,6 kWh. Laddeffekt AC/DC 11 kW/120 kW. Värmepump.**Kraftöverföring:** Motorer fram och bak, fyrhjulsdrift. Reduktionslåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,4 meter.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 245/60 R17.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 315, längd 516, bredd 192, höjd 175, spårvidd f/b 164/167. Markfrigång 18. Tjänstevikt 2 400, maxlast 690, max släpvagnsvikt 1 800. Bagagevolym (VDA-liter) 0 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 8,0 s, toppfart 177 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 2,60 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 379 km.**Garantier:** Nybil 7 år/15 000 mil, rostskydd 6 år, lack 5 år, batteri 10 år/100 000 mil, vagnskada 3 år.**Skatt:** 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.**RIVALER:****Maxus eTerron 9**

Ny modell i Sverige, med intressant specifikation. Likartad laddeffekt och räckvidd, och högre maxlast. Tidigare produkter från Maxus har dock knappast imponerat.

Pris: 699 900 kronor (ex. moms).**Isuzu D-Max BEV**

Etablerat märke och modell, som nu finns eldriven. Kortare räckvidd, och ett gott stycke dyrare. Men högre maxlast och släpvikt.

Pris: 669 900 kronor (ex. moms).

2. Första egna ryska elbilen – ger enorma bidrag

Av Anton Nordgren 19 december 2025, 08:38

Första ryska elbilen Atom är här. Flera viktiga komponenter kommer direkt från Ryssland. Och staten pumpar ut kraftiga bidrag till köpare i landet. – Bilen är originell och innehåller flera tekniska lösningar som inte tidigare setts i denna bilklass, säger chefsdesignern Sergei Nazarenko.



Sedan kriget i Ukraina har den ryska bilmarknaden förändrats drastiskt. Allt fler västerländska märken har försvunnit från Rysslands vägar av politiska skäl. Istället har kinesiska bilar tagit över allt mer plats i landet. Men nu rapporterar ryska tidningen [Auto Mail](#) om elbilen Kama Atom. Det är Rysslands första helt egenutvecklade elbil, som nu är klar. Kama Atom tillverkas i tre versioner: för privat bruk, taxi och bildelning.

Prislapp på 3,9 miljoner rubel – men kraftigt bidrag av ryska staten

Priset för Rysslands första egna elbil, Kama Atom, uppges vara 3,9 miljoner rubel, cirka 450 000 kronor, innan statligt stöd. Det anses dyrt. Men enligt uppgifter är staten medveten om det och ger därför ett kraftigt bidrag till ryska köpare. Med stödet sjunker priset för kunden till cirka 2,98 miljoner rubel, ungefär 340 000 kronor. Det är en rabatt på hela 110 000 kronor för den som köper landets första inhemska bil.

Enligt företaget hade mer än 100 000 förhandsbokningar gjorts av modellen fram till september 2025. Försäljningen av den första serien Atom började i december 2025. Och de första elbilarna väntas rulla ut på vägarna till våren.



Bakdörrarna öppnas bakåt. Bilen har en elmotor på 204 hästkrafter. Tillverkaren uppger att bilen accelererar från 0 till 100 km/h på åtta sekunder, och har en topphastighet på 170 km/h.

Skiljer sig rejält i tekniken

Bilen har bakdörrar som öppnas bakåt, precis som en Rolls-Royce. Den har också en pek-skärm inbyggd direkt i ratten. Det ryska företaget KamAZ har varit med och utvecklat bilen.

– Det återstår att se om användarna tar rattskärmen till sig eller om de föredrar en stor skärm på instrumentpanelen, sade KamAZs chefsdesigner Sergei Nazarenko till Auto Mail.

Den ryska tekniken sätter sin egen prägel på flera sätt än ratten. All viktig körinformation visas direkt på vindrutan, via en head-up display. Kata Atom saknar alltså traditionell instrumentpanel med hastighetsmätare och motortemperaturmätare.

– Bilen är originell och innehåller flera tekniska lösningar som inte tidigare setts i denna bilklass, fortsätter Sergei Nazarenko.

Räckvidd på 350 km i 20 minusgrader

Bilen har ett 77 kilowattimmar batteri. Enligt [specifikationerna](#) kan det ge en räckvidd på upp till 500 kilometer. Tillverkaren uppger att bilen kan köra cirka 350 kilometer vid -20 grader Celsius. Kata Atom stöder även snabbladdning. På åtta minuter kan bilen ladda tillräckligt för att köra hundra kilometer under optimala förhållanden, enligt uppgifter.



Ratten får en egen skärm

LÄS MER:



Ryska hämnden: Staten tar Porsche Center i beslag



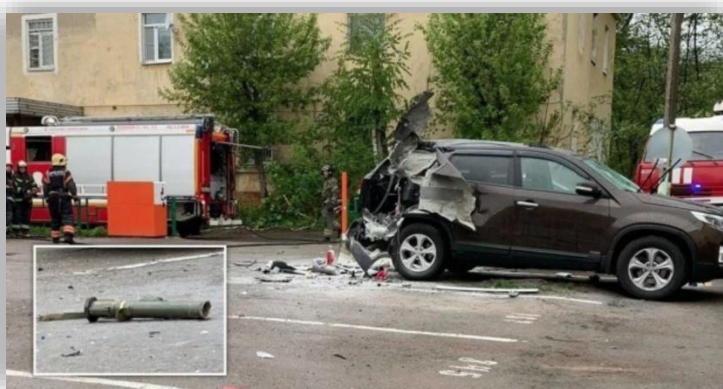
Ferrari och Lamborghini stoppar försäljningen i Ryssland



Volvo Cars ägare Geely vinnare på krigsbojkotten i Ryssland



Enorma framgångar i Ryssland för Geely och Zeekr



Tog svenskt pansarskott i Ukraina – rysk bil...



Tog över bilfabrik för 1 euro – nu bygger Lada ny modell här



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.

Feber

3. Hyundai's futuristiska Staria får sig en uppdatering

Bobby Green 2025-12-18 kl 17:40

Men behåller utseendet



Staria är modellnamnet på Hyundai's minibuss med det futuristiska utseendet. Eller den såg i alla fall väldigt spejsad ut när den lanserades 2021, i alla fall framifrån. Den säljs inte här men bisarrt nog såg jag den i lilla Ljungskile förra sommaren och hajjade då till. Och glömde fota. Hursomhelst så har modellen nu i alla fall fått sig en liten uppdatering. Det spejsiga utseendet är oförändrat dock, utan istället handlar det om mer teknik, nya materialval och förbättrad fjädringskomfort. Skärmarna på insidan har blivit större och de kör nu det senaste operativsystemet som kan uppdateras over-the-air. Det finns även fler fysiska knappar än tidigare och instrumentpanelen har gjorts om och fått nya luftutblås och mer förvaringsmöjligheter. En annan ratt har monterats och en ny växelväljare. Motormässigt kan man få en självladdande hybrid-drivlina med 245 hästar eller en V6:a som ger 240 hästar. Staria ska komma i ett helt eldrivet utförande, men när vet vi fortfarande inte.

thekoreancarblog.com



Bobby Green



Hyundai visar upp minibussen Staria
The real MPV



Första provkörningarna av Hyundai Staria är här
Hur känns den spejsade minibussen

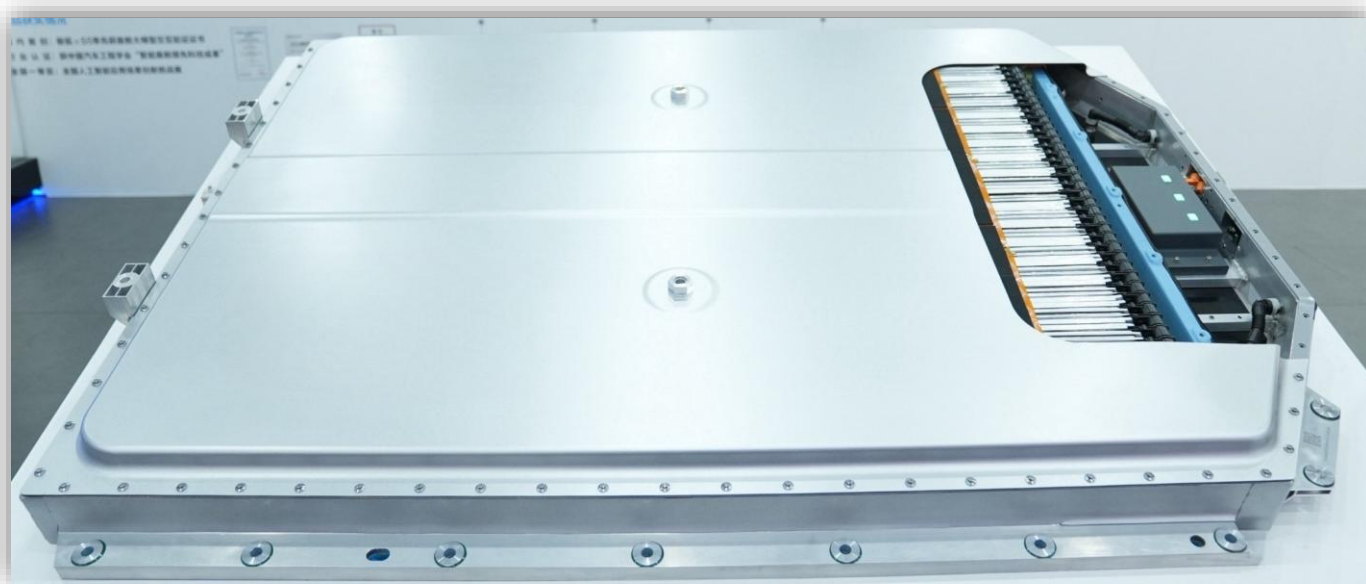


Hyundai Staria som campingbil
Kanske inte så dumt



4. BASF och WeLion utvecklar solid state-batteri med extrem energitäthet

Carl Undéhn 18 dec 2025



Kinesiska WeLion blev omtalade när de häromåret började leverera batterier som gjorde att bilar från Nio fick en räckvidd på 100 mil, enligt den kinesiska körcykeln. Det handlade då om batteripack på 150 kWh som kallades semi solid state, alltså batterier som delvis använde en fast elektrolyt.

Det var däremot endast ett steg på vägen mot målet att ta fram solid state-batterier med enbart fast elektrolyt. Något som en rad utvecklare arbetar på för att kunna erbjuda elbilar med längre räckvidd och snabbare laddning än idag. Nu meddelar WeLion och den tyska kemijätten BASF ett genombrott i deras gemensamma arbete med att ta fram solid state-batterier och presenterar ett batteri med en extremt hög energitäthet på 824 Wh/kg. Som jämförelse kan nämnas att ett värde på 200 Wh/kg är väldigt högt idag och de batterierna som de flesta elbilar använder nu har en energitäthet som är lägre än så.

Med en energitäthet på över 800 Wh/kg är det möjligt att bygga elbilar med betydligt längre räckvidd idag. Eller ta fram batterier som är mindre och lättare än dagens, men med en räckvidd som motsvarar de bästa av dagens elbilar.

Men ännu kommer det dröja innan vi får se solid state-batteriet från WeLion i några bilar. Den helga energitätheten på 824 Wh/kg har företaget uppnått vid laborietester och det handlar inte om något som är tänkt att sättas i serietillverkning. WeLion säger ändå att det är möjligt att på sikt ta fram solid state-batterier med en ännu högre energidensitet på 1.000 Wh/kg.



Carl Undéhn

5. VW-chefen: ”Nu har vi framtidens nyckelteknik i egna händer”

Felix Björklund reporter

Publicerad 18 dec 2025 kl 10.50 Senast uppdaterad 19 dec 2025 kl 09.38

Volkswagens batteribolag Powerco har startat serieproduktionen av egna battericeller. De första som är helt ”made in Europe”. Samtidigt överväger Powerco att ta in andra finansörer efter koncernens stora förluster.



Den 17 december klev Volkswagenkoncernen officiellt in i en ny roll, som batteritillverkare. Under onsdagen driftsatte dotterbolaget Powerco sin batterifabrik i tyska Salzgitter där man nu producerar helt europeiska battericeller.

Premiären markerar ett tydligt strategiskt skifte i en tid där tillverkning av battericeller har blivit en geopolitisk och industriell nyckelfråga.

De första cellerna har nu levererats till de olika märkena inom VW-koncernen där de ska implementeras och vägtestas. Den fulla serieproduktionen är planerad till 2026 där batterierna kommer att sitta i de nya modellerna VW ID Polo, Cupra Raval och Skoda Epiq.

– Gigafabriken i Salzgitter skickar en stark teknisk signal och är en hörnsten i vår ambition att bli ett globalt ledande techbolag inom bilbranschen. Nu har vi framtidens nyckelteknik i egna händer, säger Oliver Blume, chef för Volkswagengruppen, i ett uttalande.



En Unified cell från VW:s dotterbolag Powerco

Leveranserna börjar alltså under 2026 och på sikt ska Powerco stå för omkring hälften av koncernens behov av batterier, resten ska köpas in externt.

Utöver att det är premiär för Powercos produktion är det även nu som VW påbörjar överflyttningen till arkitekturen "unified cell". Dessa standardiserade celler är tänkta att fungera globalt, oavsett märke, marknad eller kemi, i framtiden även i solid state-batterier.

Den första generationen som nu går i produktion har NMC-kemi (nickel, mangan och kobolt) och ska enligt företaget vara de mest energitäta battericellerna i segmentet. Powerco uppger att jämfört med tidigare generation så är energitätheten 10 procent högre.

Tekniken är även utvecklad för att fungera i så kallade cell-to-pack-system, vilket ytterligare ska ge högre energimängd i elbilar.

Inledningsvis siktar Powerco på en kapacitet upp till 20 GWh om året med möjlighet att bygga ut till 40 GWh i Salzgitter. Fabriken agerar utöver det även mall för kommande anläggningar i Valencia och kanadensiska St Thomas.

Parallellt med fabriken byggs även forsknings- och utvecklingsverksamheten i Salzgitter ut. Under 2026 ska ytterligare en testanläggning invigas och ambitionen är att etablera Salzgitter som "Europas battericentrum".

Letar extern finansiering

Under onsdagen kom samtidigt beskedet att Powerco ser över möjligheterna till extern finansiering efter att moderbolaget redovisat en förlust på 1,3 miljarder euro i tredje kvartalet och stramat åt investeringarna, uppger vd Frank Blome [enligt Reuters](#).

Enligt Reuters är bakgrunden pressade kassaflöden hos Volkswagen till följd av hård konkurrens i Kina, tullar i USA och höga kostnader för omställningen till elbilar. Powerco är i dagsläget fullt finansierat men analyserar nu externa alternativ mer intensivt än tidigare, uppger det.

FAKTA:

Salzgitter Gigafactory

Byggstart: 2022.

Storlek nya fabriken: 600 x 350 meter x 30 meter (höjd).

Kapacitet: 20 GWh, vilket motsvarar 250 000 elbilar. 40 GWh fullt utbyggt.

Energi: Förnybar el från vind- och solkraft.

Produkt: Unified cell, en prismatisk cell, NMC-kemi.

6. Avslöjat: Teslas siffror luktar fusk

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 19 dec. 2025 Publicerad: 19 dec. 2025

Elon Musk tycks låta SpaceX bära Cybertruckens svaga försäljning, enligt flera källor som beskriver interna affärer mellan bolagen.



Siffrorna visar att Cybertruck säljer bra, men det är inte hela sanningen

Cybertrucken skulle bli Teslas nästa stora drag, åtminstone om man får tro **Elon Musk**. När modellen först lanserades talade han om hundratusentals exemplar per år, skriver [Jalopnik](#).

I verkligheten har försäljningen landat långt ifrån dessa utsikter.

Vid slutet av 2025 uppskattas det att endast omkring 63 000 exemplar existerar, och försäljningen under tredje kvartalet låg runt 5 400 fordon.

Det visar sig att marknaden för en elpickup i 80 000-dollarsklassen – cirka 870 000 kronor – inte är så bred som Tesla hoppades på.

I den här situationen dyker SpaceX upp som oväntad kund. Eller kanske inte helt oväntad, med tanke på att Musk leder båda bolagen.

Enligt [Electrek](#) har rymdföretaget köpt mer än 1 000 Cybertrucks, med planer på att nå 2.000 fordon framöver. Bara basversionerna motsvarar affärer på över 80 miljoner dollar, runt 870 miljoner kronor – och skulle SpaceX dubbla sin order rör det sig om omkring 1,74 miljarder kronor.



Det är inte många som fallit för denna best

När siffrorna behöver snyggas till

Att ett företag leds av en person som sedan låter ett annat eget företag bredda kundlistan kan väcka frågor. Men som Jalopnik noterar är det inte olagligt, även om det skaver hos vissa.

Musk har dessutom omgett sig med lojala led i SpaceX, vilket gör interna invändningar mindre sannolika. Frågan är snarare vad denna rörelse säger om Cybertruckens marknadsposition.

Tittar man på planerna hade Tesla räknat med att bygga upp till 250 000 exemplar per år i Texas. Det verkliga utfallet ligger enligt [Electrek](#) på under 20 000 sålda fordon årligen, alltså mindre än 10 procent av kapaciteten.

Reservationslistan, som en gång uppgavs omfatta över en miljon intressenter, har bara lett till omkring 60 000 verkliga beställningar. Kombinationen av ett högt pris, reducerad räckvidd och borttagna funktioner – som den tidiga prototypens utfällbara ramp – gör att modellen fått kämpa.

Musk vänder skutan mot sig själv

Det hela blir än tydligare när man zoomar ut. Tesla betonar numera sin identitet som AI- och robotikföretag snarare än biltillverkare, något Musk själv hänvisat till inför investerare.

Därför väcker det frågor att så mycket energi ändå går åt till att polishera Cybertruckens försäljnings-siffror inför kvartalsslut.

Samtidigt är SpaceX och även xAI redan inne i liknande mönster. Under hösten rapporterade Electrek att trucklasterna inte bara rullat mot rymdbasen i Texas utan även mot xAI:s lokaler.

Ingen har bekräftat den exakta volymen, men både bilder och vittnesmål visar omfattande leveranser.

En av Teslas ingenjörer kommenterade att både Tesla och SpaceX ersätter sina interna fordonsflottor med Cybertrucks. Det låter logiskt på papperet, men ger också en bild av hur bolagen använder sina egna produkter när den externa efterfrågan blir för låg.



Att hans egna företag köper upp stora volymer är kanske inte helt rättvist

Årsslut med extra hjälp i kulisserna

Enligt Electrek kan timingen vara allt annat än slumpmässig. Eftersom amerikanska EV-incidenter ändrades vid slutet av tredje kvartalet spekuleras det i att Musk såg en möjlighet att låsa in stora interna beställningar innan regelverket skiftade.

På så sätt kunde Tesla leverera Cybertrucks i fjärde kvartalet med fortsatt stöd, trots att de kommer från hans egna bolag.

Om planen verkligen byggde på att jämna till siffrorna inför rapportperioden återstår att se. Klart är däremot att Cybertrucken ännu inte hittat sin plats i marknaden, och att Tesla behöver mer än interna rundgångar för att stabilisera modellens framtid.

När rymdföretaget får ta rollen som räddare i nöden, då är läget mer ansträngt än vad Musks utsagor vanligtvis antyder.

antyder.

Framtidens Teslatak kan bli en egen satellitstation

Tesla skissar på ett tak som inte bara skyddar mot väder och vind utan även kan göra bilen till en rullande satellitterminal. Tesla har lämnat in ett nytt



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

7. Klart: Ny elbilsbonus införs i mars – här är reglerna

Publicerad 2025-12-18 15:57 (uppdaterad 2025-12-18 16:17) Text Erik Söderholm

Regeringens nya elbilsbonus träder i kraft den 18 mars 2026. Men reglerna blir betydligt hårdare än för den gamla premien – bland annat utesluts dyra elbilar och rika storstadsbor.



Den nya elbilsbonusen som ska införas under 2026 har nu blivit beslutad. Det uppger regeringen i ett [pressmeddelande](#).

Naturvårdsverket tog tidigare fram ett [förslag](#) till hur premien skulle fungera. Det förslaget fick dock [bakläxa av EU](#), och efter att ha arbetats om blev det [godkänt på EU-nivå](#) tidigare i december.

Även om bonusen alltså är beslutad är den ännu inte möjlig att söka. Naturvårdsverket tar just nu fram ett system för att kunna ta emot ansökningar med bank-ID. Regeringen uppger att bonusen ska gå att söka den 18 mars 2026.

Elbilspremien kommer inte fungera på samma sätt som den tidigare bonusen som [regeringen tog bort 2022](#). Kraven blir betydligt hårdare och några av dessa kan du läsa mer om i faktarutan nedan.

Bonusen ska både gälla nya och begagnade elbilar, och även den som privatleasar en elbil. Den ska betalas ut per månad under tre års tid och inte som en klumpsumma.

Bonusbeloppet ligger på 46 800 kronor eller 1 300 kr/mån för hushåll som tjänar upp till 80 procent av medellönen. Hushåll som tjänar mindre än så, upp till 50 procent av medellönen, får ett så kallat starttillägg på 18 000 kr.

Dessa belopp gäller för elbilsbonus som betalats ut fram till och med 30 juni 2028. Därefter sänks bonusen till 32 400 kr (900 kr/mån), och starttillägget för hushåll som tjänar upp till 50 procent av medianlönen sänks till 10 000 kr.



Tesla Model Y omfattas inte av den nya bonusen – som ny är den för dyr. Men som begagnad kvalar den in så länge prislappen är lägre än 450 000 kronor.

SÅ HÖG BLIR BONUSEN

Ansökningsperiod	Grundbelopp	Starttillägg*
16 mars 2026-30 juni 2028	46 800 kr	18 000 kr
30 juni 2028-	32 400 kr	10 000 kr

Pengarna betalas ut månadsvis under tre års tid. *) Starttillägg betalas ut som en engångssumma till hushåll med upp till 50 procent av medelinkomsten.

Hårda krav

Det finns mängder av krav knutna till bilköpare som söker den nya elbilsbonusen. Här är några av de viktigaste.

- Bonus betalas bara ut till boende i områden som har dålig tillgång till kollektivtrafik, enligt ett särskilt mått som Statistiska Centralbyrån tagit fram.
- Hushållsinkomsten får vara högst 80 procent av den svenska medelinkomsten. Ingen i hushållet får betala statlig inkomstskatt. Det gör personer som under 2026 redovisar en årsinkomst på 643 000 kr.
- Hushållet får inte äga någon elbil eller laddhybrid.
- Bilen måste vara påställd och får inte ha körförbud. Den får inte tidigare ha ägts av en närstående till den som söker bonusen och får inte vara avsedd att köras i en enskild firma.
- Den som söker bonusen måste vara registrerad som ägare eller brukare av bilen.
- Bilens pris får inte vara lägre än den totala bonussumman inklusive eventuellt starttillägg, och den får heller inte kosta mer än 450 000 kr.
- Det går bra att söka bonusen både före och efter köpet, men pengarna börjar inte betalas ut förrän köpet och ägarbytet genomförts.
- Om bilen byter ägare igen avbryts utbetalningarna. Om köparen fått extra starttillägg på upp till 18 000 kr kommer det krävas tillbaka om bilen byter ägare igen inom ett år.

8. Horch 853 Spezialroadster 1936

Lästid: ca 3 minuter | Skrivet av Ben Branch | 8 september 2017

Namnet Horch kanske inte är bekant för många, men namnet Audi är det definitivt. Det råkar vara så att båda biltillverkarna grundades av samma man – August Horch.



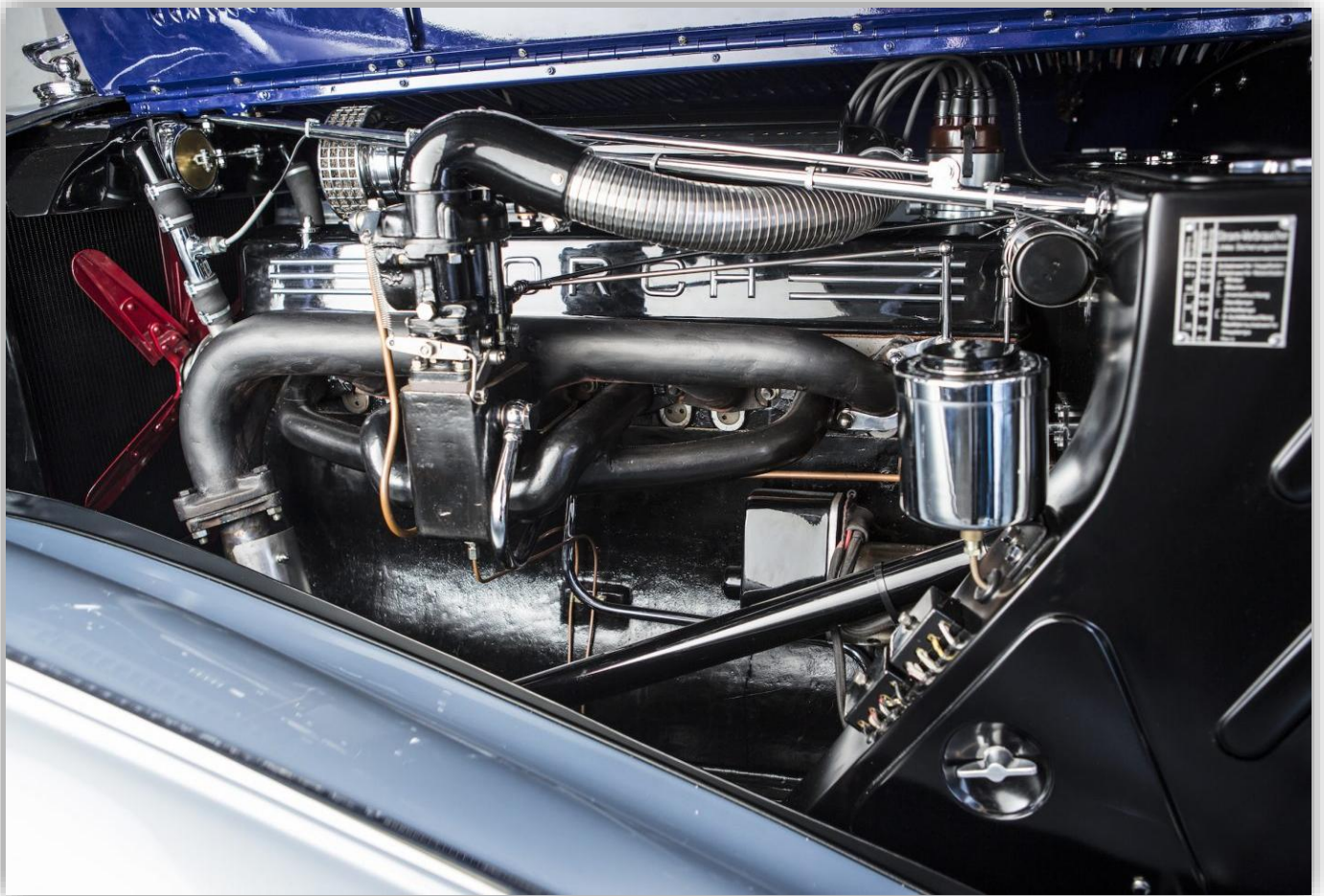
Möt August Horch

August gick på Mittweida Technical College och studerade till ingenjör i slutet av 1800-talet, efter examen hittade han sin väg till att arbeta för en man vid namn Karl Benz – som hade uppfunnit en ny transportanordning som kallades "Benz Patent-Motorwagen" 1885. Idag känd som bilen.

Horch var en ambitiös man, och Karl Benz var notoriskt riskbenägen. Detta annorlunda tillvägagångssätt ledde så småningom till att Horch blev frustrerad och startade sitt företag – för att bygga bilar som var allt annat än tråkiga.

Han startade Horch & Cie. Motorwagenwerke AG 1904, bilindustrins tidiga dagar var tumultartade, men Horch designade och tillverkade några av de mest avancerade bilarna på den tiden.





Svårigheter uppstod mellan Horch och hans ekonomichef, vilket ledde till att han lämnade det företag som bar hans namn och startade ett nytt. Namnet Horch var uppenbarligen upptaget, så han valde den latinska översättningen av sitt efternamn – Audi.

Detta nya märke visade sig bli en succé och Horch stannade i sitt nya företag i 10 år innan han lämnade företaget för att skriva sin självbiografi "I Built Cars (Ich Baute Autos)".

Intressant nog skulle Horch och Audi återförenas 1932 och integreras i ett nytt företag (tillsammans med DKW och Wanderer) som hette Auto Union. Känd som Audi idag. De fyra sammankopplade ringarna i Audi-logotypen representerar de fyra företag som gick samman för att bilda företaget.

Horch 853 Spezialroadster från 1936

Endast 681 exemplar av Horch 853 byggdes, var och en utrustad med den avancerade 4,9 liters raka 8:an med en 10-lagers vevaxel och en enda överliggande kam. Kraften skickas till bakhjulen via en 4-växlad växellåda med överväxel, och bromspedalen är ansluten till hydrauliskt aktiverade, servoassisterade trumbromsar.

Horch var en stor konkurrent till Mercedes-Benz i Europa under upptakten till andra världskriget, och vissa bilhistoriker skulle gå så långt som att påstå att de var tekniskt mer sofistikerade.

Bara sju originalexemplar av Spezialroadster byggdes, det är inte känt vilken variant denna bil började som på grund av att karossen försvann under kriget. Några 853:or karosserades i fabriken och några avgick som rullande chassin avsedda för karossbyggare som skulle skapa skräddarsydda karosser för sina ägare.

Restaureringsprocessen påbörjades 2011 och pågick fram till 2017, vilket krävde tusentals timmars arbete för att exakt replikera karossen på 853 Spezialroadster med hjälp av arkivinformation och originalfotografier från fabriken.



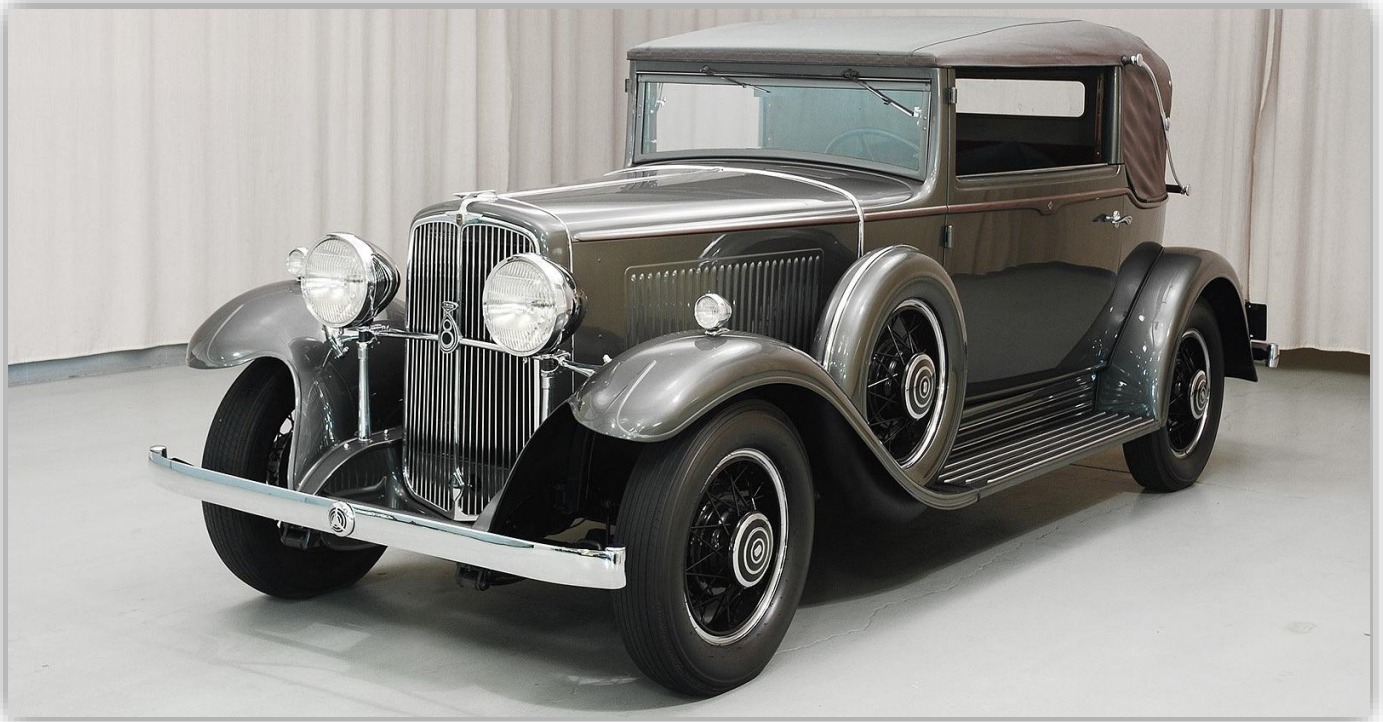
Bilen har fortfarande kvar sin originalmotor, fram- och bakaxlar, differential, växellåda och som byggdes om till oklanderligt skick under restaureringsprocessen av Appel Klassiker.

Om du vill läsa mer om den här bilen eller registrera dig för att lägga ett bud kan du [klicka här för att besöka Bonhams](#). Den kommer att rulla över auktionsblocket på Chantilly Sale den 10 september med ett uppskattat prisintervall på 900 000 € till 1 200 000 €.



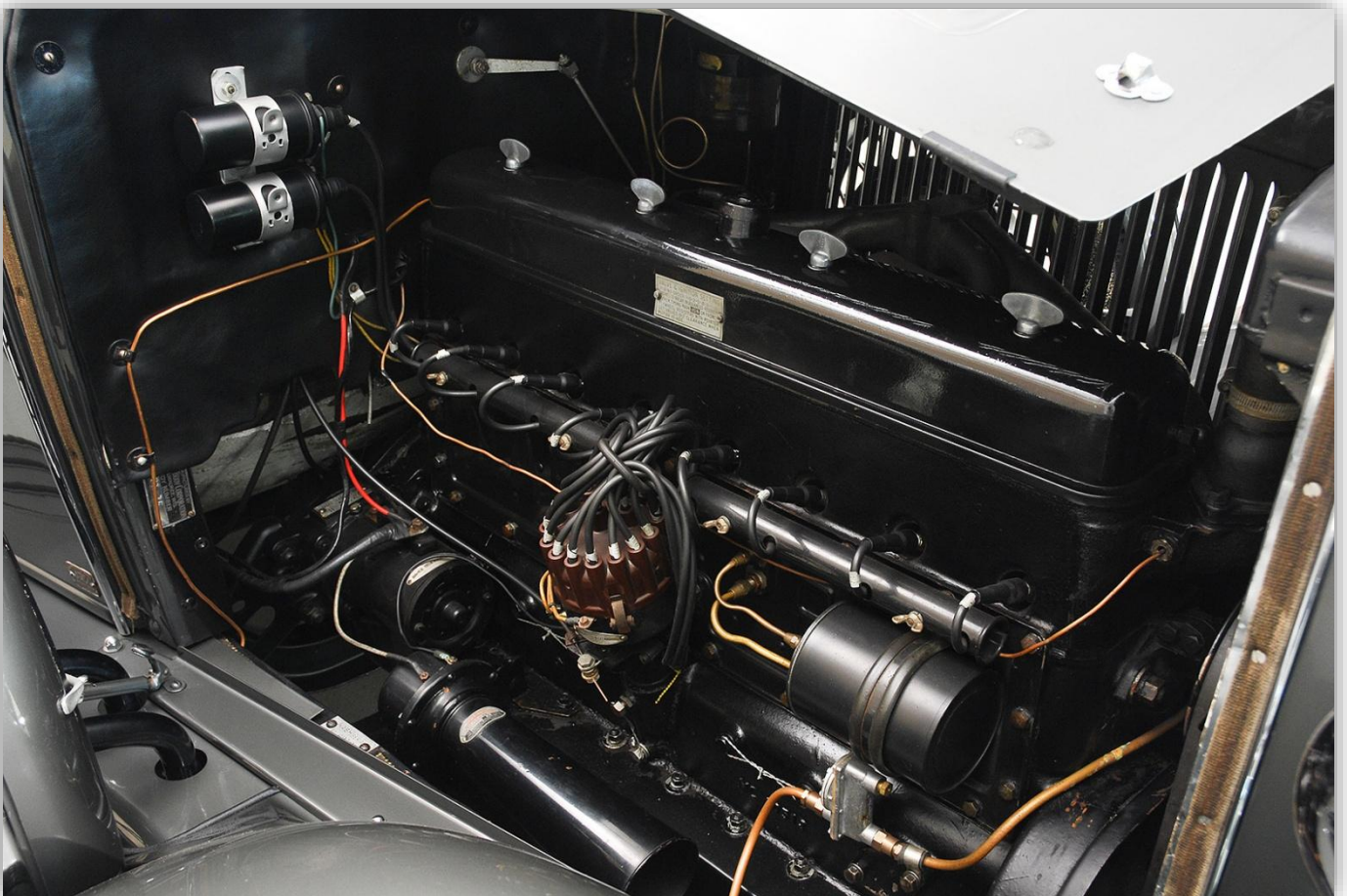
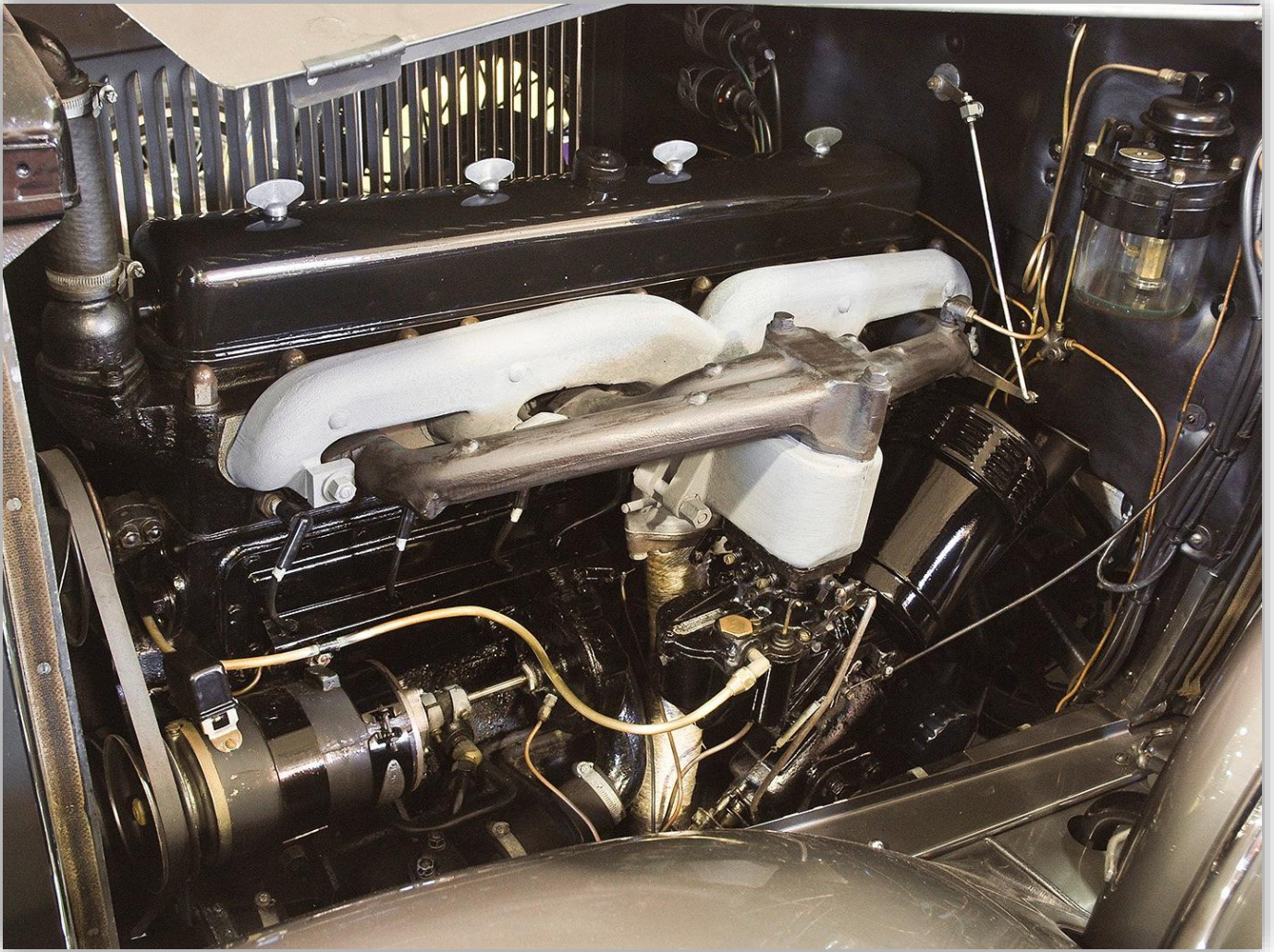
Ben Branch

9. Nash Series 981 Cabriolet Victoria 1932



Charlie Nash var en av de mest framgångsrika cheferna i den tidiga amerikanska bilindustrin, och steg från att ha stoppat kuddar på Billy Durants vagnföretag i Flint till att bli ordförande för General Motors innan han startade på egen hand och bildade Nash Motors 1916 och byggde upp det företaget till en av de ledande inom mellanprisområdet. Hans försiktiga ledarstil hindrade dock inte Nash från innovativa och eleganta bilar, eftersom företaget byggde en serie raka åttacylindriga motorer med toppventiler som kompletterade modern stil och design.







Denna **Nash** 981 Convertible Victoria från 1932 är ett underbart exempel på den sofistikerade design och det värde som Nash gav, egenskaper som tillsammans med Charlie Nashs goda ledning resulterade i att Nash var den enda biltillverkaren förutom General Motors som gick med vinst 1932. Den fick en fullständig restaurering från grunden, med mutter och bult för flera år sedan i sin mycket attraktiva livré av mörkgrå metallic med röd karosslinje, en röd läderinredning och mörkgrå tygtopp med ett innertak och landau-barer. Den cabriolet victoria-karossen (två dörrar, fyra säten med långa dörrar och blindutrymmen) är särskilt attraktiv, sitter tätt på 121-tums hjulbasen och rymmer ett bagageutrymme i samma färg som kaross mellan bakskärmarna. Bilen har också dubbla slutna sidomonterade reservdelar, svartmålade trådhjul med kromade låsringar, svarta däck och en värmare.

Som en Twin-Ignition Eight är det en av de största och mest påkostade Nashes från perioden, med en närvaro som är närmare den hos en stor Packard än den hos en Nash, och drivs av den 100 hästkrafter starka 260 kubiktum raka åttan. Med en total produktion av dessa bilar 1932 på totalt bara 200 är den lika sällsynt som den är elegant. En skarpsinnig samlare lät restaurera denna bil grundligt innan han tog den till Frankrike där den visades och turnerade på den europeiska scenen innan den kom tillbaka till USA. Idag är den fortfarande i utmärkt skick. En stor, sofistikerad, lyxig och underbar bil, denna utsökta Nash exemplifierar varför Twin-Ignition Eights får mer och mer respekt bland kräsna samlare. Den erbjuder samma närvaro och stilnivå som bilar som kostar mycket mer.

Om du är en samlare av gamla bilar och har veteranbilar till salu, kontakta våra representanter idag och lär dig mer om vårt **sändningsprogram** för klassiska bilar. Det är en sömlös tjänst designad för samlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.

10. Grattis Riley Elf!

Publicerad 31 december 2016

(uppdaterad 13 februari 2017)

Text Bo Legelius

I dag på årets sista dag har Sylvester namnsdag. Klassiker firar också Elf som får äran att vara den sista namnsdagsbilen i Klassikers kalender. Grattis du lille särling!



Elf betyder alf, ett litet trolliknade väsen som är släkt med Sprite, [se Namnsdagsbilar 13 april](#). BMC var inne i sin glansperiod när Riley Elf tillsammans med systemmodellen Wolseley Hornet (Namnsdagsbilar 18 januari) presenterades hösten 1961.

Vad det handlade om var helt enkelt Hundkojan som för de lite finare märkena Wolseley och Riley försetts med dessas traditionella kylarglitter samt ett utdraget bakparti och mer påkostad inredning.

Riley som stod högre i rang än Wolseley fick dessutom instrumentpanelen klädd i ädelträfanér. Tekniskt var Riley Elf likvärdig med standardhundkojan 850 men märkets prestige gjorde att BMC för Elf kunde ta ut ett högre pris än för Mini-Cooper. Elf marknadsfördes som en liten lyxbil. De gick mycket tystare än en vanlig koja och det berodde på omfattande tilläggsisolering.

Elf (och Hornet) var 1963 först med den 998cc-motor som sedan blev kojans basmotor och de var också först med vevfönster i dörrarna som de fick 1966.

Riley Elf sålde hyggligt i sin lilla nisch men BMC fick allt större problem när 1960-talet gick mot sitt slut.

British Leyland bildades 1968 och som ett led i rationaliseringarna lades 1969 Riley ned som märke. Det betydde slutet för Elf och även för systemmodellen Hornet.



En dag då man brukar önska varandra "Gott slut!" bjuder vi på en bil som verkligen bjuder på ett gott slut. Fast tecknaren har inte lyckats något vidare med denna broschyrbild. Bakpartiet ser verkligen påklustrat ut. Att baklamporna delades med BMC 1100 kan vara bra att veta för den som jagar delar till sin Elf.



På detta foto ser Elf mycket trevligare ut. Det större bagageutrymmet framhölls alltid i reklamen.



Traditionell inredning är ett måste för ett engelskt prestigemärke och Riley Elf svarade upp med träpanel och läderklädsel.



Ur den här vinkeln ser jag stor ut!





Roger Warolin