9 nov MOTOR-NYTT 2026



Jensen 541R (1960)

1. Prov Kia EV5 GT
2. Peralta D har kaross i koppar
3. GM visar ny elbilsplattform
4. Volvos hemliga batterirevolution
5. Därför är kinesiska elbilar billigare
6. BYD:s elbil slår nytt hastighetsrekord
7. Jensen 541R
8. Winton Six
9. Grattis Seat Ronda
10. Döda amerikanska bilföretag
11. Superbilen som världen glömde bort
12. Sveriges dolda bilkris

M3 SVERIGES PRYLSAJT

1. Kia EV5 GT: Äntligen fyrhjulsdrift och mer kraft

31 okt. 2026

Men är den värd 700 000 kronor?



Den rymliga familje-suv:en Kia EV5 GT har fått dubbla elmotorer, fyrhjulsdrift och ett avancerat chassi. Resultatet är en betydligt roligare EV5 än tidigare, men den tekniska plattformen känns inte jätteny.

Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Fyrhjulsdrift och betydligt mer kraft
- Rymlig och praktisk familjebil
- Hög komfort och omfattande utrustning
- Fysiska knappar och lättanvänt infotainmentsystem

Nackdelar

- Fortfarande för långsam snabbladdning
- Dyr
- Hög vikt begränsar körglädjen
- Placeringen av klimatskärmen



Förarmiljön är snygg och rymlig och kvalitetskänslan hög

Omdöme

Kia EV5 GT rättar till flera av de brister jag störde mig på hos vanliga EV5. Fyrhjulsdrift, mer kraft och ett bättre chassi gör bilen betydligt mer attraktiv. Men för 700 000 kronor hade jag förväntat mig modernare laddteknik och längre räckvidd.

När jag testade "vanliga" **Kia EV5** tidigare i år var jag kluven. Här fanns en rymlig, bekväm och genomtänkt familjebil med ett formspråk som jag verkligen uppskattade. Men samtidigt kändes den tekniska plattformen väl försiktig, inte minst med tanke på vad konkurrenterna erbjuder. Framför allt saknade jag fyrhjulsdrift.

Att köpa en familje-suv för över 600 000 kronor och bara få drivning på framhjulen kändes inte helt rätt. Nu är det dags för EV5 GT. Och den här gången har Kia faktiskt gjort något åt saken.

Dubbla elmotorer levererar sammanlagt 306 hästkrafter och driver alla fyra hjulen. Dessutom får bilen ett adaptivt chassi, sportigare design och en lång lista med utrustning som ingår som standard. Men 700 000 kronor är mycket pengar för en EV5.

Mer kraft, men ingen sportbil

Den största skillnaden mot standardversionen märks förstås under skalet. Effekten har ökat från 218 till 306 hästkrafter och accelerationen från 0 till 100 km/h går nu på 6,2 sekunder, jämfört med 8,4 sekunder för den framhjulsdrivna modellen. En rejäl förbättring med andra ord. Men för mig är det fyrhjulsdriften som gör GT-versionen intressant för svenska förhållanden.

Trots GT-beteckningen är det här ingen renodlad prestandabil. Bilen väger en hel del och detta tillsammans med den höga karossen gör att EV5 GT fortfarande känns mer som en snabb familje-suv än en sportbil. Inget negativt i det dock, jag tror att de flesta som tittar på den här bilen prioriterar komfort och trygghet framför att jaga kurvor på småvägar.



Jag uppskattar riktiga rattar på knappen även om jag inte använder GT-knappen speciellt ofta.

Smart chassi förbättrar komforten

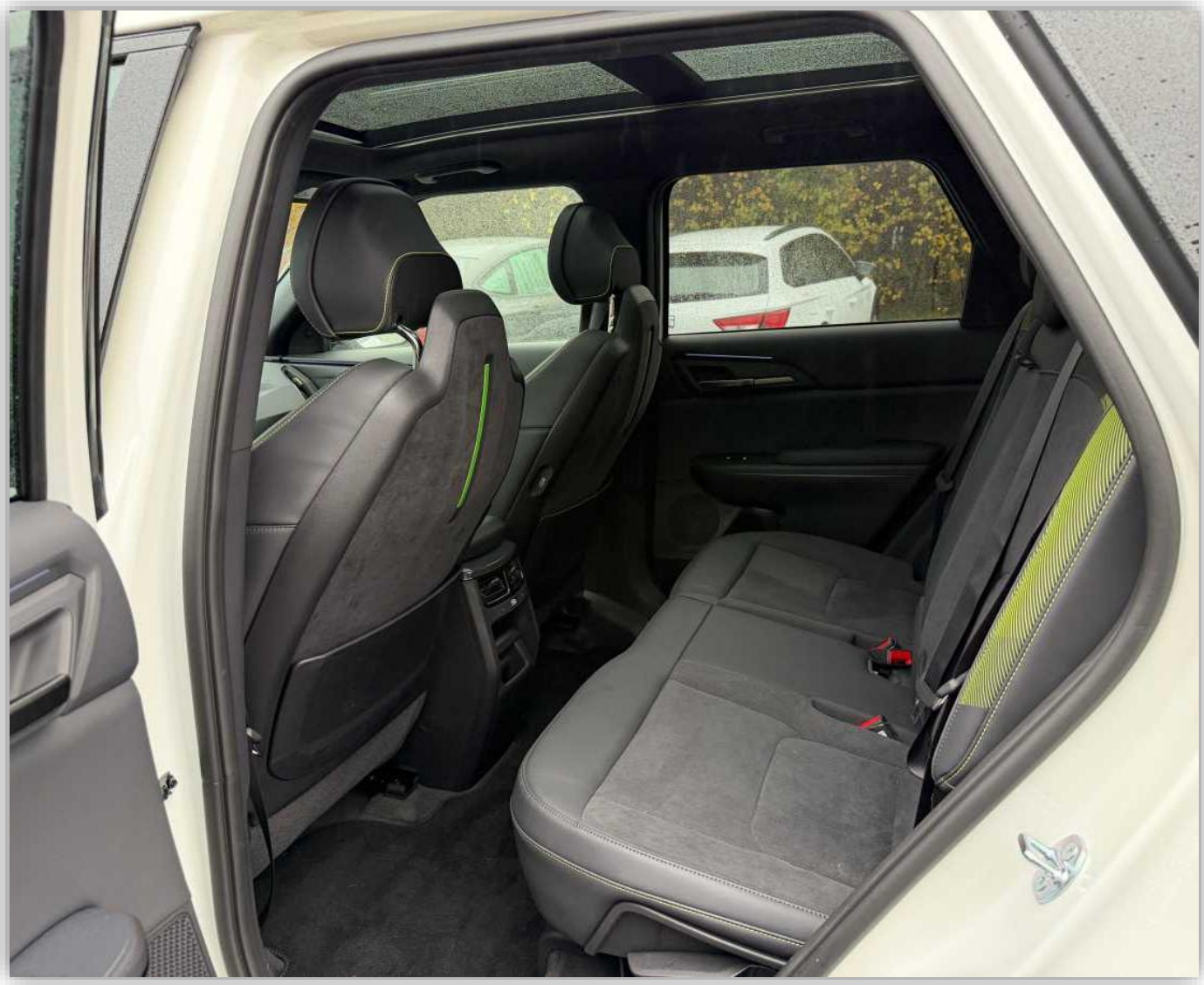
En av de mer intressanta nyheterna är det adaptiva chassit, som Kia kallar Pre-view Electronic Controlled Suspension. Systemet använder en kamera för att läsa av vägen framför bilen och anpassar stötdämparna efter underlaget. Tanken är att bilen ska kunna kombinera mjuk och bekväm fjädring med bättre kontroll när tempot ökar.

Det är en välkommen uppgradering. När jag testade vanliga EV5 uppskattade jag den avslappnade karaktären, men någon särskilt inspirerande körupplevelse bjöd den aldrig på. GT-versionen har dessutom olika körlägen där bland annat gasrespons, styrning och fjädring förändras, vilket gör bilen mer mångsidig.

De stora 20-tumshjulen bidrar till det sportigare utseendet, men är inte odelat positiva. På sämre asfalt kan stora hjul och lågprofildäck göra det svårare att filtrera bort ojämnheter. Jag hade därför gärna sett att Kia fokuserade ännu mer på komfort än på att försöka få EV5 att uppträda som en sportbil. För det är trots allt som bekväm långfärdsbil den här modellen har sina största styrkor.

Fejkade växlingar och motorljud

Kia har också utrustat EV5 GT med Virtual Gearshift och Active Sound Design. Det innebär att bilen kan simulera växlingar och motorljud för att skapa en mer traditionell sportbilskänsla. Jag förstår tanken, men är inte helt övertygad om poängen. En av de stora fördelarna med elbilar är ju just den mjuka, direkta och steglösa accelerationen. Att försöka efterlikna en förbränningsmotor känns därför mest som en märklig gimmick.



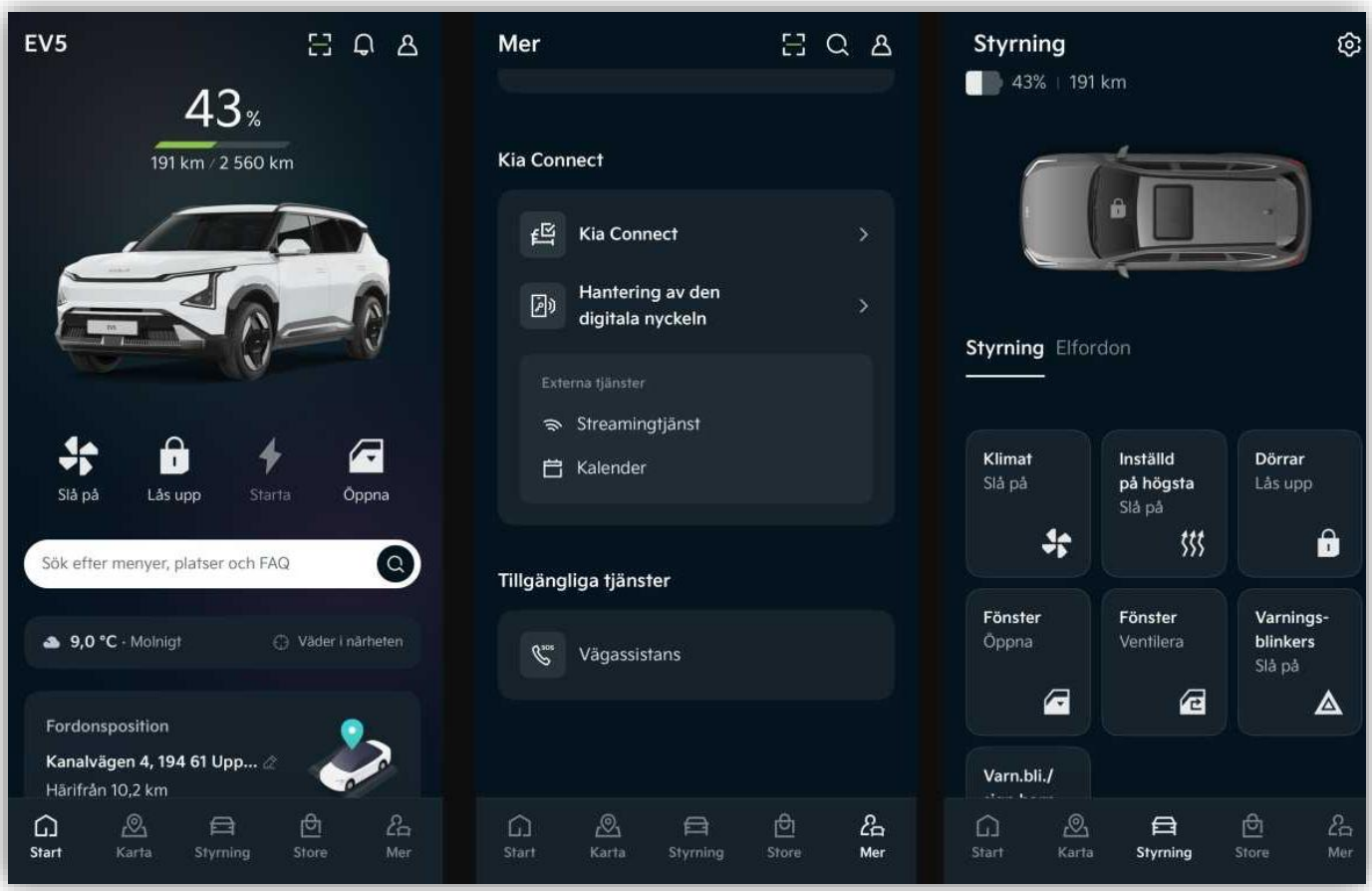
Baksätet är rymligt och bekvämt

Precis som vanliga EV5 bygger GT-versionen på en 400-voltsplattform. Batteriet är på 81,4 kWh brutto och snabbladdningen toppar på omkring 150 kW. Enligt Kia tar det cirka 30 minuter att ladda från 10 till 80 procent under optimala förhållanden. Det är inte katastrofalt men för en elbil som kostar 700 000 kronor förväntar jag mig mer. Kia har redan visat med EV6 och EV9 att företaget kan bygga elbilar med riktigt snabb laddning.

Räckvidden är heller inget som imponerar. Kia anger upp till 476 kilometer enligt WLTP, vilket är kortare än för den framhjulsdrivna versionen. När jag testade vanliga EV5 under vintern uppskattade jag den verkliga räckvidden till strax över 40 mil. Och GT-versionen är helt klart "törstigare". För vardagsresor spelar det förstås ingen större roll men kombinationen av förhållandevis kort räckvidd och medioker snabbladdning gör att EV5 GT inte är mitt förstaval för riktigt långa resor.

EV5 är dock fortfarande en av de mer praktiskt utformade elbilarna i klassen. Den kantiga (och i mina ögon snygga) karossen ger gott om plats både fram och bak, och det finns ordentligt med utrymme för barn, hundar och semesterpackning.

Bagageutrymmet rymmer 566 liter och baksätet går att fälla så att du får en helt plan lastyta. Det uppskattade jag verkligen när jag testade den vanliga modellen. GT-versionen får dessutom dra släp på upp till 1 800 kilo, vilket är en klar fördel för dig som behöver transportera exempelvis en båt eller ett större släp.



Appen är riktigt bra

Även utrustningsnivån är imponerande. Panoramaglastak, head-up-display, Harman Kardon-ljudsystem, 360-graderskamera och fjärrstyrd parkeringsassistans ingår som standard. Framstolarna är dessutom både ventilerade och utrustade med Relaxation-funktion. Utrustningsnivån snuddar mot premiumklass helt enkelt.

Och jag uppskattar att Kia inte har gått samma väg som flera konkurrenter och plockat bort nästan alla fysiska knappar. Det finns fortfarande riktiga reglage för viktiga funktioner, vilket gör bilen lättare att använda under körning.

Bra infotainment med ett irriterande undantag

Infotainmentsystemet känner jag igen från vanliga EV5. Här finns dubbla 12,3-tumsskärmar och en separat mindre skärm för klimatanläggningen. Gränssnittet är tydligt och lätt att förstå, och Kia har hittat en bra balans mellan pekskärmar och traditionella reglage. Men jag stör mig fortfarande på placeringen av klimatskärmen. Den sitter delvis bakom ratten och är inte alltid lika lätt att komma åt eller läsa av som jag skulle önska.

Kias app är föredömligt lättanvänd och gör det enkelt att exempelvis förvärma kupén innan avfärd. Det finns också stöd för V2L, vilket innebär att du kan använda bilens batteri för att driva externa elektriska prylar. Bra! EV5 GT är dessutom förberedd för V2G och V2H, tekniker som på sikt ska göra det möjligt att använda bilen för att mata tillbaka el till elnätet eller det egna hemmet.

700 900 kronor är mycket pengar för en elbil med 400-voltsteknik, omkring 150 kW snabbladdning och en officiell räckvidd på 476 kilometer. Särskilt när konkurrenter som Tesla Model Y, Xpeng G9 och Zeekr 7X erbjuder så mycket teknik för pengarna. Även om GT-versionen är betydligt snabbare än vanliga EV5 blir den aldrig någon särskilt engagerande sportbil. Den höga vikten och den stora karossen sätter sina begränsningar.



Samtidigt är det svårt att bortse från hur mycket bil du faktiskt får. Om den kvalar in under 7,5 prisbasbelopp efter rabatter kan den helt klart vara en intressant förmånsbil och hitta en hel del leasingkunder som vill ha lite mer muskler i sin familjesuv.

M3 REKOMMENDERAR

Specifikationer

Tillverkare: Kia
Modell: EV5 GT
Testad: Oktober 2026
Batteri: 78 kWh (netto), 81,4 kWh (brutto)
Motorer: 225 kW/306 hk
Drivning: Fyrhjulsdrift
Räckvidd (WLTP): Upp till 476 km
Snabbladdning (dc): 150 kW
Ombordladdare (ac): 11 kW
V2G/V2L: Förberedd/ja
Prestanda: 0–100 km/h på 6,2 sek
Toppfart: 180 km/h
Fordonsskatt: 360 kr/år
Pris: Från 700 900 kr
Betyg: 4 av 5

1 2 3 4 5



Chefredaktör, M3
Mikael har jobbat på M3 sedan start och har 25 års erfarenhet av att testa och skriva om teknik och hemelektronik. Från början mestadels pc-komponenter och tv-apparater, numera smarta hemmet-produkter, elbilar, och diverse smarta prylar för trädgården. Mikael brinner för prylar och lösningar som kan göra vår vardag enklare och roligarer. 2014 tog han över ansvaret för sajterna i Sverige och leder redaktionen i arbetet med att vägleda läsare och tittare innan, under och efter köp av teknikprylar och tjänster.

REKOMMENDERAS FÖR DIG:



Stort test av elbilar



Laddhybriden med större batteri än många elbilarM3



Rusning efter Volkswagens billiga elbilar – 150 000 beställningarM3

Feber

2. Peralta D har handknackad kaross i koppar

Av Bobby Green ons. 28 okt 2026, 17:00

Kan öppna upp sig rejält



FILM: https://youtu.be/xY8CxIiLtus

I mars förra året skrev vi om Peralta S som är ett unikt bilbygge skapat av företaget GFG Style som består av Giorgetto Giugiaro och sonen Fabrizio. Bilen hade de tagit fram åt den mexikanska affärsmannen Carlos Peralta. Han beställde dock två byggen och nu är även den andra bilen klar. Denna kallar man kort och gott för Peralta D. S var en hyllning till Carlos söner medan D är en hyllning till hans döttrar.

Den nya bilen sticker ut genom att den har en kaross som är handknackad i koppar och för att den ser ganska så spektakulär ut när man öppnar upp dörrarna och hela framrutan med taket följer med. Under all koppar finns ett kolfiberskal och ett chassi i aluminium. Peralta S baserades på Maserati MC20 medan denna istället utgår från en Maserati Gran-Turismo. Om man har gjort något med drivlinan är oklart.

Bilen visades upp på eventet Pastejé Automotive Invitational nyligen och har nu lämnats över till Carlos och hans samling. Vad han har fått betala för denna unika sak framgår inte men troligtvis var det inte jättelite.



Bobby Green

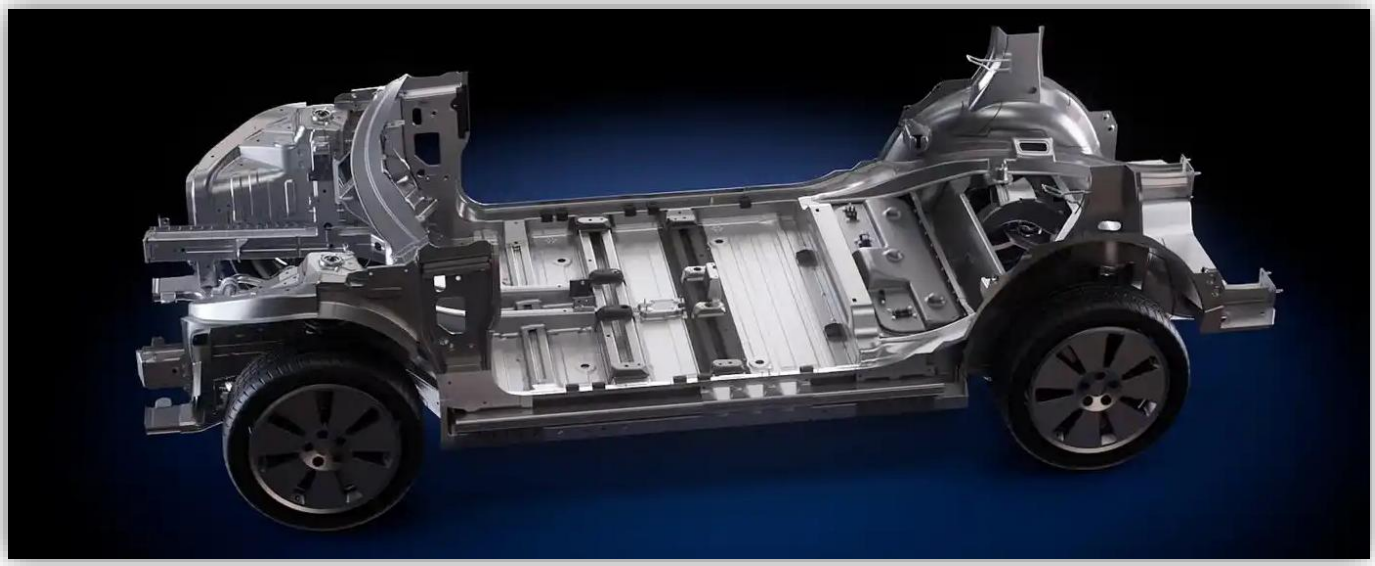
Teknikens Värld

3. GM visar ny elbilsplattform med LMR-batteri

Av Erik Wedberg

Publicerad 30 okt 2026 kl 19.05

General Motors visar upp nästa steg i sin elbilssatsning. En ny plattform med LMR-batterier ska ge omkring 20 procent längre räckvidd per kilowattimme.



Mitt i vågen av ständiga elbilsnyheter från Kina kommer nu något från andra sidan Atlanten. Amerikanska General Motors har inte direkt legat i framkanten av elektrifieringen, men visar nu upp sin fjärde generation elbilsplattform där fokus ligger på högvolymmodeller som suvar och crossovers Enligt GM:s president Mark Reuss är lanseringen nära förestående. För GM är målet tydligt: att stå redo när efterfrågan på elbilar tar fart på allvar, även på hemmamarknaden i USA.

Den nya plattformen sägs ha ny batterikemi, effektivare eldrift, centraliserad datorkraft och en uppdaterad version av förarstödssystemet Super Cruise. GM:s besked är att helheten ska ge omkring 20 procent längre räckvidd per kilowattimme jämfört med dagens lösningar.

Kärnan i satsningen är så kallade LMR-batterier, lithium manganese rich, i prismatiska celler. Batterierna utvecklas inom GM:s samriskbolag Ultium Cells tillsammans med LG Energy Solution och ska tillverkas i Spring Hill i Tennessee i USA. Produktionen är planerad att starta 2028.

Enligt GM ger LMR-kemin 33 procent högre energitäthet än litiumjärnfosfat, LFP. Företaget uppger också att den nya plattformen har gjort det möjligt att sänka vikten med 15 procent, förbättra aerodynamiken med 25 procent och minska antalet komponenter i drivlinan med 40 procent.

GM lyfter även fram hur batteriet har tagits fram. I stället för att bygga och testa stora mängder fysiska prototyper användes datormodeller för att utvärdera mer än 300 000 batteridesigner innan den första fysiska prototypen byggdes. Enligt bolaget gick arbetet från första batterikoncept till formellt programgodkännande på en månad.

Vad är LMR-batterier?

LMR-batterier är litiumjonbatterier med katoder som är manganrika, ofta kallade lithium manganese rich. Tekniken utvecklas främst för elbilar eftersom den kan ge hög energitäthet till lägre kostnad än batterier med mycket nickel och kobolt. Fördelen är att mangan är vanligare och billigare. Mangan utvinns främst ur malm i gruvor. Stor produktion finns bland annat i Sydafrika, Gabon och Australien.

Även själva fordonsutvecklingen ska ha gjorts om. GM beskriver det som att man vill lämna ett arbetssätt där olika team jobbar var för sig och lämnar över mellan stegen. I stället utvecklas plattformen på ett nytt operativsystem där formgivare, ingenjörer och produktion ska kunna arbeta tätare tillsammans tidigare i processen.

GM:s besked kommer samtidigt som flera stora tillverkare försöker pressa kostnaderna för elbilar. Ford arbetar till exempel med en ny elbilsplattform för mer kostnadseffektiva modeller, där pickupen Fahtom är tänkt att bli först ut.



Erik Wedberg

LÄS MER:



Cadillacs chef tror på elbilssatsningen i Europa

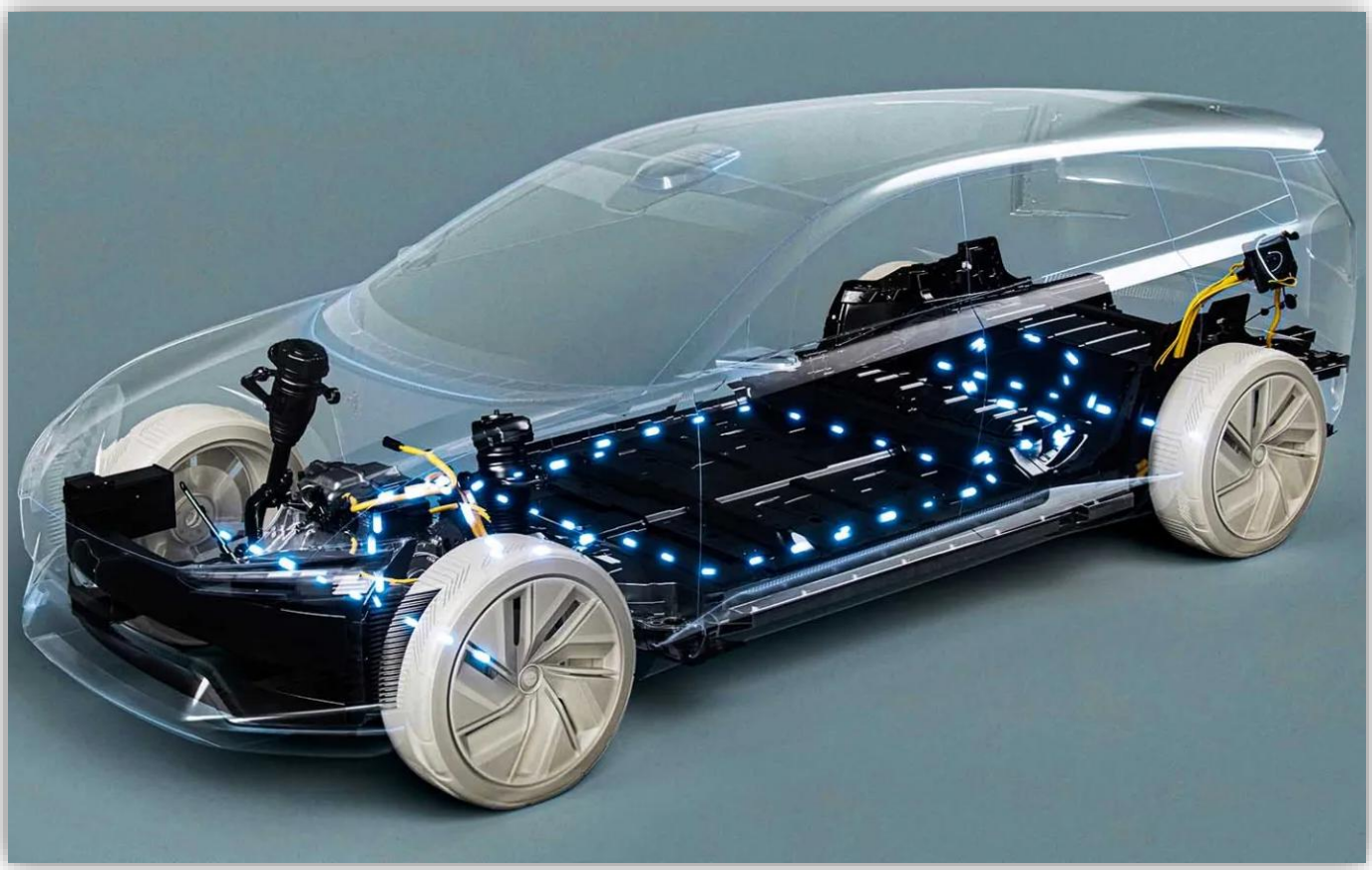
CARUP

4. Volvos hemliga batterirevolution – nya patent avslöjar

Av Maths Nilsson

1 november 2026, 12:57

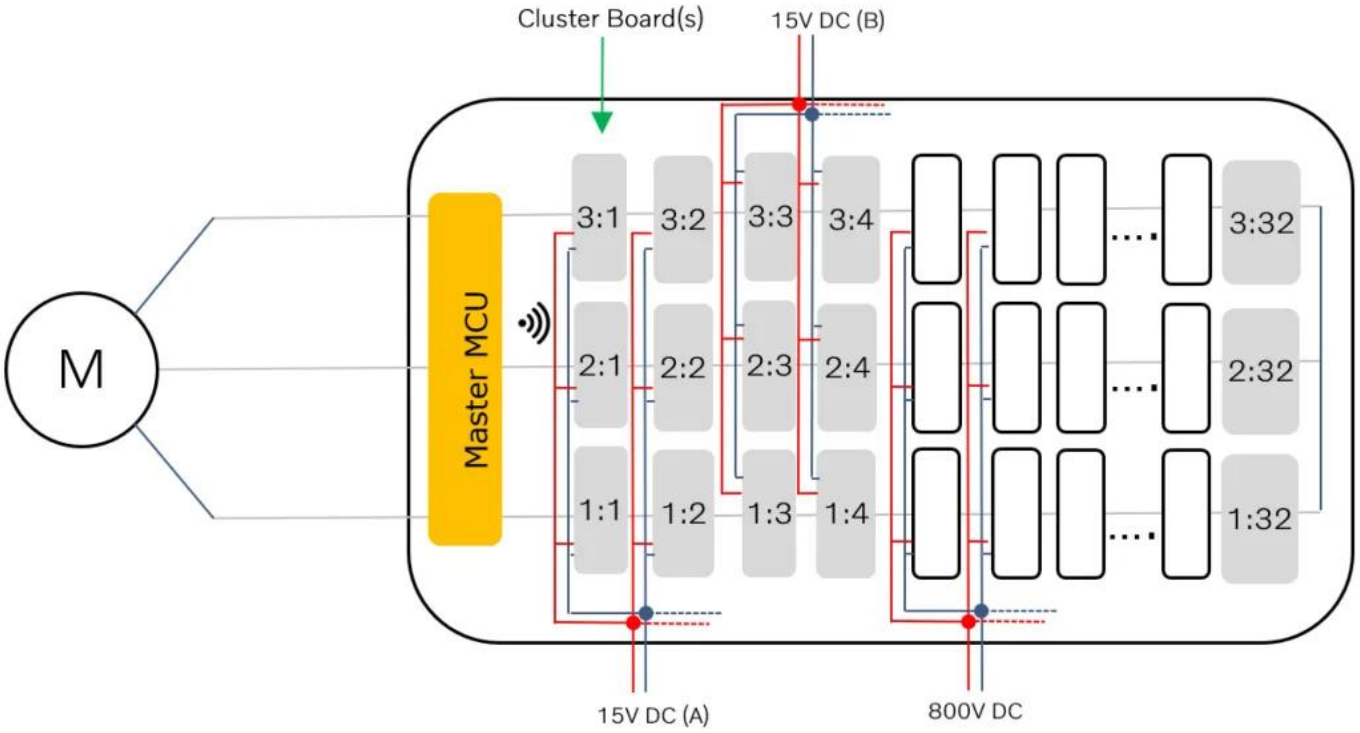
Volvo Cars utvecklar ett revolutionerande batteri som kan förändra elbilar från grunden. Carup kan avslöja två nya patent som visar hur batteriet själv ska kunna skapa strömmen som driver elmotorn. Dyra komponenter blir helt överflödiga. Volvos ingenjörer har redan testat tekniken.



Dagens elbilar har många avancerade komponenter som kostar stora pengar. Batteriet levererar likström som måste omvandlas till växelström innan elmotorn kan drivas. Det kräver en växelriktare med avancerad elektronik och kylning. Men Volvo Cars arbetar nu med en ny teknik som kan göra den traditionella växelriktaren överflödig.

Två nya patentansökningar, offentliggjorda den 28 och 29 oktober 2026, visar hur Volvo tagit nästa steg med sitt **intelligenta batteri SmartCell**. Det handlar om att göra battericellerna så smarta att de själva kan skapa den växelström som elmotorn behöver. Samtidigt kan tekniken användas för laddning och för att fördela kraften mellan batteriets olika delar.

Det är ingen totalt ny uppfinning. Carup har redan tidigare avslöjat Volvos arbete med tänkande battericeller ända sedan 2023. Men de nya patenthandlingarna visar hur Volvo försöker lösa en av de stora tekniska utmaningarna: att få mängder av självständiga battericeller att arbeta tillsammans med hög precision.



Så här ser smartcell-batteriet ut, enligt en forskningsrapport från Volvo Cars

Carup avslöjade Volvos tänkande batteri

Redan i maj 2023 kunde Carup **avslöja att Volvo utvecklat ett batteri med intelligenta celler**. Uppfinningen innebar att varje cell kunde övervakas och styras individuellt. I stället för att behandla hela batteripaketet som en enda stor enhet kunde bilens dator bestämma vilka celler som skulle användas.

Det öppnade för nya möjligheter. Enskilda celler skulle kunna kopplas bort om de blev överbelastade. Belastningen skulle kunna fördelas mellan olika delar av batteriet för att minska slitage. Volvo beskrev också hur olika grupper av celler kunde användas för att driva olika elmotorer. Än så länge har vi inte fått se tekniken i elbilar i produktion.

I oktober 2025 kunde Carup berätta att Volvo hade gått vidare med tekniken. Företaget hade dessutom försökt varumärkesskydda namnet SmartCell, men fått avslag eftersom namnet ansågs för generiskt.

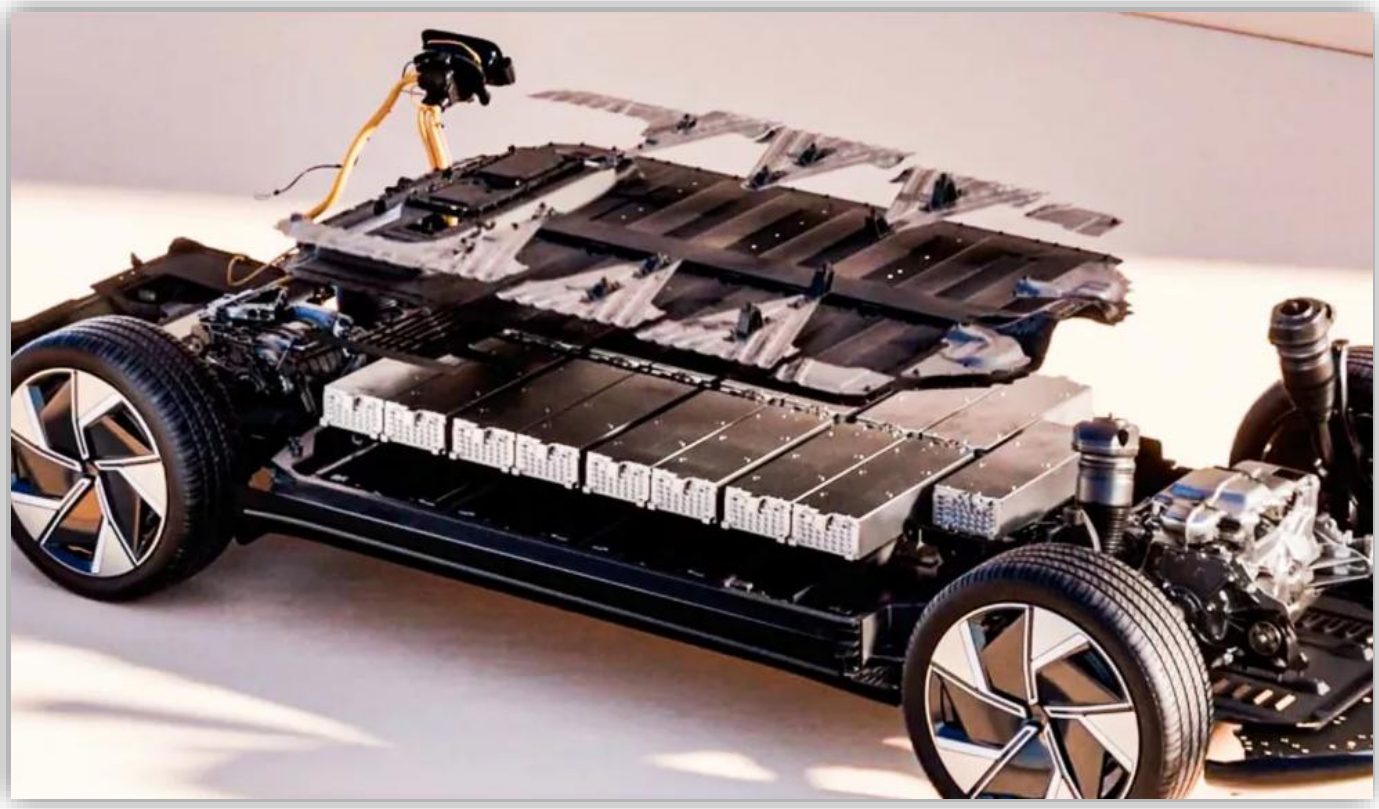
– Den beskrivna arkitekturen möjliggör distribuerad kontroll av kraftomvandling och termisk hantering, vilket förbättrar hela systemets effektivitet, uppgav Volvo i patentet som **Carup granskade då**.

Nu har utvecklingen tagit ytterligare ett steg. De nya patentansökningarna beskriver mer detaljerat hur batteriets elektronik ska styras för att ersätta funktioner som i vanliga elbilar kräver en separat växelriktare. Principen är lika enkel att beskriva som den är avancerad att genomföra. Volvo delar upp batteriet i mindre grupper av celler, så kallade kluster. Varje grupp får ett eget kretskort med elektronik som styr hur cellerna kopplas in och ut.

Genom att samordna grupperna kan batteriet bygga upp en elektrisk vågform. Vissa grupper levererar positiv spänning, andra negativ, medan ytterligare grupper tillfälligt kopplas förbi. Tillsammans skapar de den växelström som elmotorn behöver.

Volvos nya elbil EX60 har ny avancerad batteriteknik – men Volvo har mer i bakfickan.

På så sätt kan Volvo ersätta den traditionella centrala växelriktaren med elektronik som är fördelad över batteriet. Omvandlingen av strömmen försvinner alltså inte. Men den sker på ett helt annat sätt.



Det kan spara utrymme och minska behovet av separata komponenter. Volvo hoppas också kunna minska energiförluster och förenkla kylningen. Men eftersom varje batterigrupp behöver egen elektronik måste även kostnaden för dessa kretskort vägas in.

Kan ge elbilar med smarta hjulmotorer

SmartCell har också en koppling till en annan spektakulär Volvoinnovation som Carup tidigare avslöjat. I september 2025 skrev Carup om **Volvos patent på elbilar med smarta hjulmotorer**. Där beskrevs en konstruktion där olika delar av batteriet kan driva var sin elmotor direkt i hjulen.

Hjulmotorer har stora fördelar. De kan frigöra utrymme i bilen och göra det möjligt att styra kraften till varje hjul individuellt. Men de har också en stor nackdel. Motorerna och tillhörande elektronik kan öka den ofjädrade vikten, vilket försämrar bilens komfort och väghållning.

Volvos lösning är att flytta delar av kraftelektroniken från hjulen till batteriet.

– Genom att eliminera växelriktarsystemen från de enskilda hjulnaven kan både kostnader och ofjädrad massa/vikt minskas avsevärt, uppgav Volvo i det tidigare patentet.

Batteriet kan delas upp i olika grupper som levererar ström till var sin hjulmotor. Därmed kan kraften regleras separat till flera motorer utan att varje hjul behöver ha en traditionell egen växelriktare.

Volvo beskrev också en möjlighet att arbeta med dubbelt så hög spänningsnivå som i en jämförbar batterikonstruktion med konventionell växelriktare. Det skulle kunna minska strömstyrkan och därmed vissa elektriska förluster. Det skulle kunna innebära en kommande elbil med 1600 volts volts batterisystem.

Att koppla ihop många intelligenta battericeller låter lovande. Men det skapar också en ny utmaning. Alla grupper måste arbeta synkroniserat för att elmotorn ska få rätt ström. Om batterigrupperna inte är överens om den elektriska fasen kan resultatet bli ojämn ström och problem med motorns drivning.

Nya Volvo EX60 har 800 volts system. Men snart kan det bli aktuellt med 1600 volt.

Det är här Volvos nya patent kommer in i bilden. I den europeiska patentansökan EP 4 830 985 A1 beskriver Volvo ett system där en central styrenhet skickar grundläggande instruktioner till batterigrupperna. Informationen handlar bland annat om önskad strömstyrka, motorns rotationsvinkel och hur grupperna ska samordnas.

Varje grupp får sedan själv beräkna hur den ska bidra till den gemensamma strömmen. Det fungerar ungefär som en orkester. En dirigent bestämmer takten, men varje musiker spelar sin egen del. För att musiken ska fungera måste alla följa samma rytm. Volvos batterigrupper ska på liknande sätt skapa en gemensam elektrisk signal. Skillnaden är att det handlar om elektronik som arbetar oerhört snabbt och med mycket hög precision.

Enligt patentet kan denna uppdelning minska mängden information som måste skickas mellan den centrala styrenheten och de många batterigrupperna. Det kan göra systemet både snabbare och enklare att bygga ut. En annan stor möjlighet är att batteriet kan bli mer motståndskraftigt mot fel.

Om en batterigrupp slutar fungera kan andra grupper i vissa situationer ta över dess arbete. Systemet kan också välja att tillfälligt koppla bort vissa grupper när de inte behövs.

Så här ser smartcell-batteriet ut, enligt en forskningsrapport från Volvo Cars.

I den europeiska patentansökan redovisar Volvo en simulering där två batterigrupper kopplas bort efter 0,8 sekunder. Trots detta fortsätter systemet att leverera den förväntade strömmen. De kvarvarande grupperna anpassar sin effekt för att kompensera. Det är en viktig fördel med den intelligenta konstruktionen. Ett mindre fel behöver inte nödvändigtvis slå ut hela drivsystemet.

Volvo vill också använda tekniken när bilen laddas. I dagens elbilar behövs normalt en ombordladdare som omvandlar växelström från elnätet till likström för batteriet. Med SmartCell kan batterigruppernas elektronik i stället användas för att hantera även denna omvandling. När bilen ansluts till elnätet ska systemet kunna anpassa sin styrning efter nätets elektriska fas.

Det skulle kunna minska behovet av en traditionell separat ombordladdare. Samma elektronik som används för att driva elmotorn skulle alltså kunna göra nytta när bilen står parkerad och laddas.

Volvo har redan genomfört tester

Det mest intressanta är att SmartCell inte bara existerar på patentritningar. Vid elbilskonferensen EVS38 i Göteborg i juni 2025 presenterade fem Volvoingenjörer tekniken i en forskningsrapport. De redovisade provriggstester av bland annat motordrivning, laddning och elektrisk strömförsörjning. Forskarna var Jonas Forssell, Markus Ekström, Aditya Pratap Singh, Torbjörn Larsson och Jonas Björkholtz. Flera av namnen finns också med i den nya europeiska patentansökan.

Enligt forskningsrapporten hade lyckade tester genomförts. Det visar att Volvo kommit längre än till en rent teoretisk konstruktion. Volvo har redan gjort batteriet till en bärande del av bilens konstruktion. Carup kunde redan 2023 **avslöja ett patent på ett strukturellt batteri**, där batteriet bidrar till karossens styvhet och kan spara vikt. Tekniken finns nu i nya Volvo EX60, där Volvo har vissa utmaningar med att trimma in den i produktionen.

LÄS MER: Volvos nya elbil kan få tänkande batteri

LÄS MER: Volvo kopierar Tesla – tar patent på eget strukturellt batteri

LÄS MER:



Volvos revolution: Ska förändra elbilar helt



Nya patent avslöjar: Här kan Volvo EX60 ha kört fast



Ny växelriktare ger ännu snabbare elbilar



Volvo ville slå Tesla med EX90: ”Vi varnade dem”



Svenska ingenjörer räddar Kinas nya superledning



Volvos skräcksiffra – nybyggd bilfabrik kan bli onödig



Här är supertekniken bakom Volvos och Polestars nya elbilar



Teknikens Värld

5. Ny rapport: Därför är kinesiska elbilar billigare än europeiska

Av Erik Wedberg

Publicerad 24 okt 2026 kl 14.00

Kinesiska bilmärken växer snabbt i Europa. Deras elbilar är betydligt billigare att bygga än de europeiska och en ny analys förklarar varför.



Leapmotor B05 är en av alla kinesiska modeller som kommit till Europa.

På den nyligen avslutade **bilsalongen i Paris** höll de franska märkena hov, men kinesiska utmanare märktes lika mycket med stor närvaro och hotet de utgör mot Europas bilindustri anses stort. Det brukar heta att kinesiska bilar är billigare för att lönerna är lägre. Men enligt konsultbolaget AlixPartners är det bara en del av förklaringen. Den stora skillnaden ligger högre upp i kedjan: batterier, råmaterial och energi.

En kinesisk elbil kostar i snitt motsvarande omkring 220 000 kronor att bygga. För en europeisk elbil är kostnaden cirka 340 000 kronor. Det är en skillnad som inte försvinner bara för att kinesiska tillverkare bygger fabriker i Europa. Fördelarna i arbetskraft och logistik kan minska om produktionen flyttar till exempelvis Ungern eller Spanien. Men övertaget i leverantörsledet består till stor del ändå.

AlixPartners pekar på att 80 till 85 procent av världens kapacitet för raffinering av viktiga batteriråvaror finns utanför Europa, ofta i Kina. Samtidigt är industrins elkostnader i

Europa omkring dubbelt så höga som i Kina. Det gör att europeiska tillverkare börjar med ett stort handikapp.

Tidigare i år räknade Transport & Environment med att battericeller tillverkade i EU kostar 41 till 43 dollar mer per kilowattimme än kinesiska celler. För en familjeelbil med ett batteri på 60 kWh handlar det om ungefär 2 000 till 2 500 euro i högre kostnad. Gapet kan minska till år 2030, men bara om Europa lyckas öka skalan, säkra lokalt innehåll och få bättre kontroll över värdekedjan.

Kostnaderna är bara ena halvan av problemet. Den andra är tempot. Enligt AlixPartners kan kinesiska, och andra mjukvarudrivna, tillverkare utveckla en ny bilmodell på 24 till 30 månader. Europeiska tillverkare behöver längre tid. Det märks i bilhallarna – mellan 76 och 100 procent av de kinesiska märkenas försäljning kommer från modeller som lanserats under de senaste tre åren. För Volkswagen är motsvarande andel 34 procent, för Stellantis 24 procent och för Hyundai-Kia 22 procent.

Under andra kvartalet 2026 tog kinesiska bilmärken 10,7 procent av marknaden i Västeuropa, en ökning från strax under 6 procent ett år tidigare. I Storbritannien, som står utanför EU:s tullar, är andelen redan 15 procent. AlixPartners bedömer att kinesiska märken kommer att sälja 2,3 miljoner bilar i Europa i år. Till år 2030 kan siffran stiga till 3,8 miljoner bilar, vilket skulle motsvara omkring 20 procent av marknaden.

Samtidigt går utvecklingen åt andra hållet för flera europeiska tillverkare. Lönsamheten är pressad och 15 fabriker i Europa körs med mindre än 60 procents kapacitet. Det motsvarar ungefär 2,5 miljoner bilar i outnyttjad produktion.

Dessutom verkar motståndet mot kinesiska märken vara på väg att minska. I en tidigare undersökning från AlixPartners, med 8 000 konsumenter i elva länder, svarade omkring en tredjedel att de medvetet undviker kinesiska bilmärken. Skepsisen var lägst bland 18- till 34-åringar, särskilt i Tyskland.

Enligt AlixPartners står europeiska märken fortfarande starkare i premiumsegmentet. Men i volymsegmenten ser det mer utsatt ut. Rådet till Europas biltillverkare är att agera snabbt: fatta beslut om underutnyttjade fabriker inom 24 månader, enas om nästa generation elektronikarkitektur, korta utvecklingstiderna och säkra tillgången på battericeller.


Erik Wedberg

6. BYD:s elbil slår nytt hastighetsrekord – över 500 km/h

Posted by Kristofer Rask november 6, 2026

Den kinesiska biltillverkaren BYD har satt ett nytt hastighetsrekord med sin eldrivna hyperbil Yangwang U9 Xtreme. Under en rekordkörning i Abu Dhabi nådde bilen hela 503,17 km/h. Därmed blir den enligt Guinness World Records världens snabbaste produktionsbil oavsett drivlina.



Rekordet sattes den första november på en avstängd vägsträcka i Abu Dhabi. Bakom ratten satt den tyske racingföraren Marc Basseng som även körde bilen när den satte sitt förra rekord på 496,22 km/h i september förra året.

Den nya toppfarten innebär att Yangwang U9 Xtreme nu har två Guinnessvärldsrekord. Dels för den högsta hastigheten som uppnåtts av en produktionsbil och dels för den högsta hastigheten av en eldriven produktionsbil. Båda rekorden gäller körning i en riktning. Hastigheten har också godkänts av det internationella motorsportförbundet FIA.

Över 3 000 hästkrafter

Bakom rekordet finns en extrem elektrisk drivlina. Yangwang U9 Xtreme har fyra elmotorer som vardera levererar 755 hästkrafter. Tillsammans ger det en effekt på hela 3.019 hästkrafter. Motorerna kan dessutom varva upp till 30 000 varv per minut.

Bilen använder en 1 200-voltsplattform och ett särskilt utvecklat Blade Battery med LFP-kemi. Batteriet klarar en urladdning på 30C vilket enligt BYD är upp till tio gånger mer än ett konventionellt elbilsbatteri.

För att nå den nya rekordhastigheten fick ingenjörerna också göra flera justeringar. Under de första försöken nådde bilen 490 km/h. Därefter optimerades bland annat temperaturen i batteriet och elmotorerna, bakvingens vinkel, fjädringen och däcktrycket.

Vid den andra körningen dagen därpå lyckades bilen till slut passera den magiska gränsen på 500 km/h.

– Att slå ett världsrekord en gång är extraordinärt men att göra det igen i en så annorlunda miljö är verkligen speciellt, säger Marc Basseng.



Yangwang U9 Xtreme ska tillverkas i endast 30 exemplar. Enligt BYD har man redan fått inte flera beställningar på den aktuella modellen.



FILM: https://youtu.be/K3zi218cvP8



Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

7. Jensen 541R: En sällsynt brittisk GT Classic

Lästid: cirka 4 minuter | Skriven av Ben Branch | 13 juli 2021

Det här är Jensen 541R och om du aldrig sett en förut beror det nog på att bara 193 stycken tillverkades mellan 1957 och 1960, och väldigt få exporterades från Storbritannien.



Den eleganta designen på 541-serien av Jensens har vunnit dem fans i över ett halvt sekel nu, den mest populära funktionen är frontgrillen som kan höjas eller sänkas av föraren inifrån bilen.

Under företagets historia byggde Jensen allt från lastbilar till avancerade fyrhjulsdrivna sportbilar. 541R byggdes under Jensens blomstrande period efter andra världskriget och var en av de första brittiska bilarna med kompositkaross (glasfiber).

Snabba fakta

✱ Jensen 541 visades först för allmänheten 1953 som prototyp, modellnumret står för 1954, första bilen.

✱ Försäljningen av den första 541 började 1954 och modellen såldes under tre stora generationer mellan 1954 och 1963 – 541, 541R och 541S.

✱ Jensen 541 var en av världens snabbaste fyrsitsiga bilar när den introducerades, med en topphastighet på över 200 km/h.

✱ År 1956 utrustades 541 Deluxe med Dunlop-skivbromsar fram och bak som standard, den första brittiska fyrsitsiga bilen som erbjöd dem.



Bilden ovan: *Interiören var mycket välutrustad enligt tidens standard, med läderklädsel, mjuka mattor och en välutrustad instrumentpanel.*

Jensen 541R

Jensen 541R var den nya och uppgraderade versionen av Jensen 541 som introducerades 1957. Liksom sin föregångare hade 541R ett stålchassi, en lätt kaross i glasfiber, oberoende framfjädring, en stel bakaxel och drevs av den 4,0-liters raksexmotorn från Austin Sheerline.

541 designades av Eric Neale med samtida designinslag och kanske lite inspiration från Mercedes-Benz 300 SL. Tidsenliga recensioner av 541R och dess syskon var typiskt lysande, bilarna var snabba, de hanterade väl och interiören var lyxig med läderklädsel, framsäten och gott om bagageutrymme.

Jensen Motors var inte ett stort bilmärke och som ett resultat producerade de betydligt färre bilar än många av sina andra tillverkare. Företaget hade ursprungligen startat när bröderna Alan och Richard Jensen började designa och bygga karosser för chassin tillverkade av andra företag, som Austin och Wolseley.

I mitten av 1930-talet hade de gjort sig ett namn, och 1934 fick de i uppdrag av den amerikanske A-listastjärnan Clark Gable att designa och bygga en bil åt honom baserad på ett Ford V8-chassi. Denna design gav dem beröm på båda sidor av Atlanten och resulterade i ett avtal med Ford om att producera en serie Jensen-Fords med Jensen-kaross på ett Ford-chassi.

År 1939, när allt detta avbröts av andra världskrigets utbrott, övergick Jensen-fabriken till att tillverka utrustning för krigsinsatsen, inklusive stridsvagnstorn samt specialiserade ambulanser och brandbilar.



Efter kriget återvände de till sin sanna passion, biltillverkning. Den första bilen från Jensen efter andra världskriget var Jensen PW, följd av den första Jensen Interceptor – inte relaterad till de senare **Jensen Interceptor-bilarna** som introducerades på 1960-talet.

Det var då den första Jensen 541 **dök upp**; den chockade stora delar av den brittiska bilvärlden med sin användning av ett nytt toppmodernt material kallat "glasfiber" som möjliggjorde snabb tillverkning av komplexa bilkarosser med bara en form.

Med sin 4,0-liters raksexa som producerar 150 hk vid 4 100 varv/min och 210 lbft vridmoment kan den nå en topphastighet på 127,5 mph, vilket är över 205 km/h, en anmärkningsvärd bedrift för en bil i slutet av 1950-talet med plats för fyra vuxna.

Det är inte känt exakt hur många exemplar av Jensen 541 som finns kvar, det finns ägarklubbar som gör ett utmärkt jobb med att katalogisera de bevarade bilarna och hjälpa ägare att nätverka och skaffa delar.

Jensen 541R från 1959 visas här

Den 541R du ser här är från modellens näst sista produktionsår, 1959, och den fick en fullständig restaurering 2010. Den ser idag ut i gott skick genomgående, men har inte körts sedan 2017 och därför rekommenderas återupptagning innan bilen återgår till aktiv användning.

Denna bil levererades ursprungligen ny av Charles Follet Ltd, färdig i silver med ett vinrött tak och en vinröd läderinteriör, med vinröda stålhjul som matchade.

Den kommer att rulla över auktionsblocket med Bonhams den 17 juli med en prisguide på £45 000 till £55 000, vilket motsvarar ungefär $62 250 till $76 100 USD. Om du vill läsa mer eller registrera dig för att bjuda kan du **klicka här för att besöka** annonsen.





Ben Branch

Artiklar som Ben Branch har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.
Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.



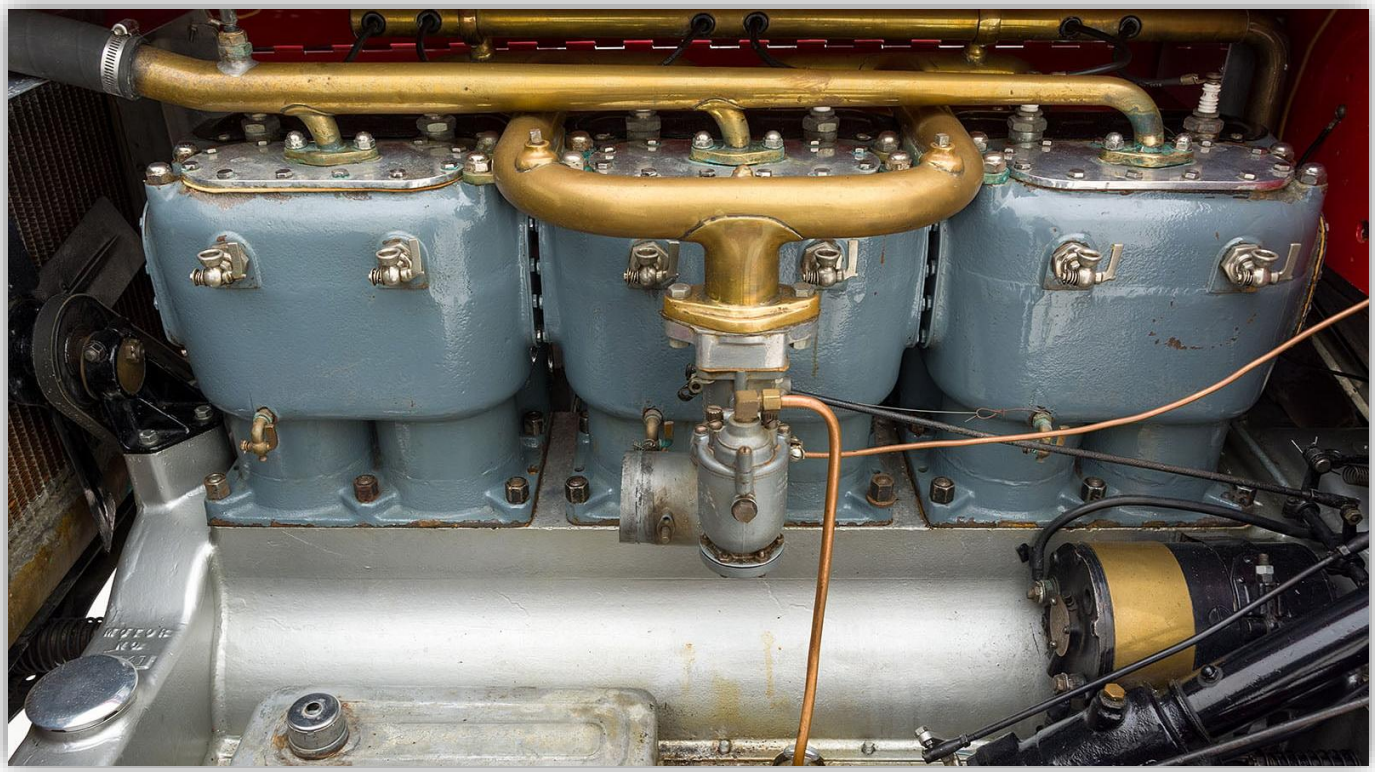
HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

8. Winton Six Roadster 1915



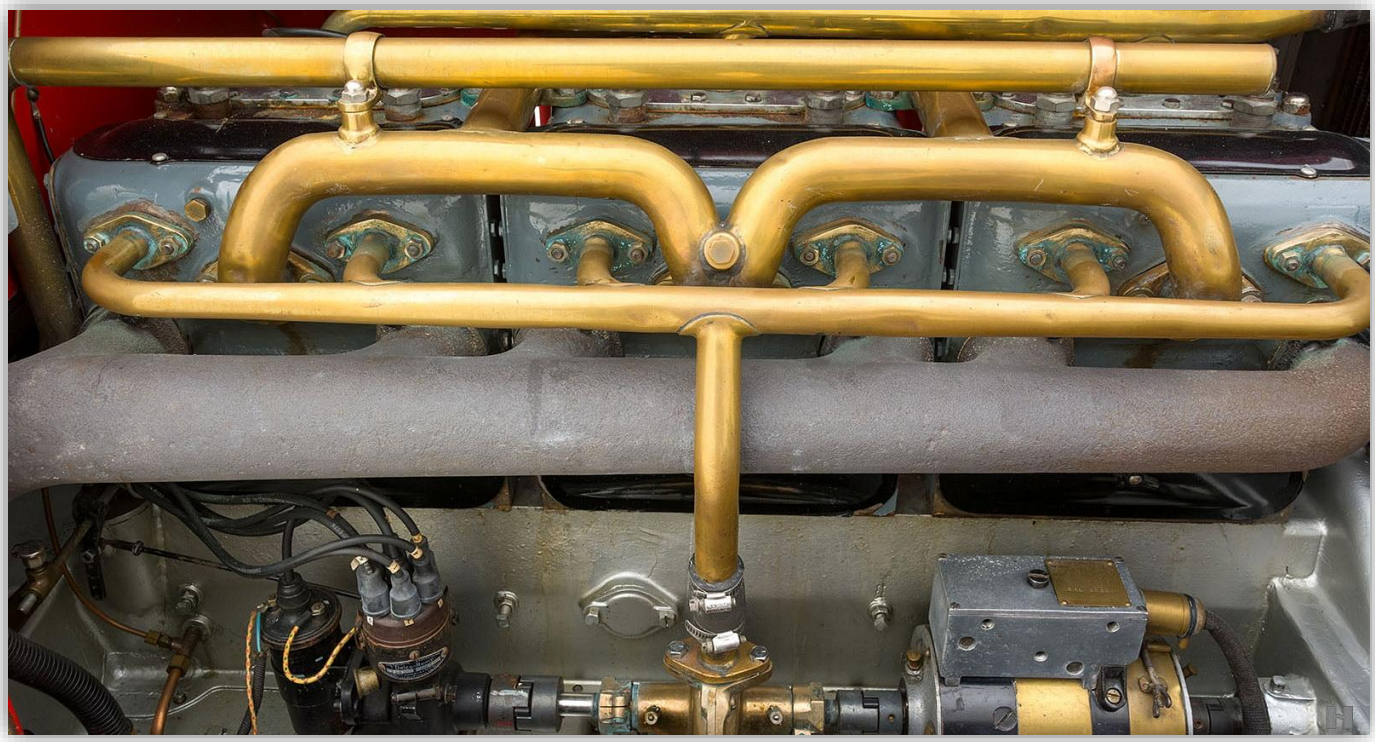
Det verkar synd att Winton inte är ett mer allmänt hyllat amerikanskt bilmärke. Liksom många samtida under motorbilens formativa år började den skotskfödde Alexander Winton sin karriär inom cykelbranschen i slutet av 1800-talet. År 1896 byggde han sin första experimentella bil med encylindermotor, och året därpå organiserade han Winton Motor Carriage Company och färdigställde sitt andra fordon – en tio hästkrafters tvåsylindrad runabout. Winton testade den bilen på Clevelands berömda galoppbana i Glenville och nådde en häpnadsväckande topphastighet på 33,64 miles per timme – år 1897! Men ännu viktigare än hans ingenjörsprestationer var hans strategier. När de flesta såg bilen som lite mer än en leksak för de rika, etablerade Alexander Winton det första ordnade produktionsschemat för att bygga sina bilar, vilket gjorde det möjligt för bilen att gå från amatörverkstadskuriositet till en riktig industri.





Genom racing, rekordslagande och mycket uppmärksammade tvärkontinentala körningar ökade Winton stadigt berömmelse och försäljning. Företaget låg ständigt i framkant – introducerade hjulstyrning 1901, tre- eller fyrväxlade glidväxlar och sexcylindriga motorer 1907, samt en tryckluftsstartare 1909. Alexander Winton behöll fast kontroll under hela företagets existens och såg till att bilarna som bar hans namn levde upp till hans standarder.

Winton Six Roadster som erbjuds här är en av de mest imponerande bilarna i nickel-eran i Kleptz-samlingen. Dess imponerande skala döljs av en fantastiskt sportig, lågt placerad tvåsitsig roadsterkaross, komplett med oval bränsletank och dubbla reservdelar på bakdäcket.





Den vågiga röda tvåsitsiga karossen kompletteras av ett svartlackat chassi, svarta lackskinnskydd och rödlackade 25-tums Houk "quick change" trådfälgar. Den presenteras här i utmärkt skick, med den högkvalitativa äldre restaureringen som ser anmärkningsvärt bra ut, med vacker målning och attraktiv nickelplätering runtom.

Winton Six förvärvades av Kleptz Collection i början av 1980-talet och ägdes tidigare av herr Thomas Lester. Tom var en hyllad samlare, entusiast och anhängare av bilhobbyn samt en hård konkurrent i rallyevenemang. Efter att ha förvärvat Winton från Lester förberedde Frank och hans son David bilen för rally med det krävande Great American Race, deras främsta mål. Några av Franks tekniska detaljer är fortfarande synliga, inklusive en axeldriven generator, elektrisk startmotor och ett rejält kylarfläktskydd, nödvändigt för att hålla de stora sexorna svala i det ökända tuffa Great Race. För att spara vikt körde Kleptz-familjen Winton utan skärmskydd och tak och med en smart gångjärnsbunden golvplanka för att släppa in lite värme i bilen under kyliga morgnar.

Winton är tvåfaldig veteran från Great Race i slutet av 1980-talet, och enligt David är det en ren fröjd att köra, och han kallade den en av sina favoritbilar. Mycket av detta beror på den utmärkta körställningen, som ger gott om arbetsutrymme, även för längre förare, samt idealisk placering av rattstång och pedaler. Det, i kombination med den kraftfulla raka sexan och den precisa fyrväxlade växellådan, gör den till en seriös prestandabil. Växellådan har en 1:1 tredjeutväxling och 25 % överväxel på fjärde växeln, vilket gör att Winton kan kryssa lätt över tillåtna hastigheter och orsakar liten oro för den vridmomentrika motorn. För att citera David Kleptz: "Hon äter Locomobils och Stevens-Duryeas hela dagen!"

Nu erbjuds den i vägspecifikation med sina skärmar och fällbart tak på plats, och Winton Six är fortfarande en imponerande maskin och är i härligt skick både invändigt och utvändigt. Den kör och kör bra, och känns lika kraftfull och ivrig som alltid att föra Frank Kleptz arv vidare i rallyn och evenemang världen över.

WINTON

Klassiker

9. Grattis Seat Ronda!

Publicerad 9 november 2009 (uppdaterad 26 augusti 2020)

Text Carl Legelius

Idag när Teodor och Teodora har namnsdag så firar vi på Klassiker bilnamnsdag med Ronda.



Seat Ronda är en bil med ett något annorlunda raison d´être, orsak att vara. Modellen kom nämligen till för att Seat skulle kunna fortsätta tillverka Ritmo när licensavtalet med Fiat gick ut 1982. Modellen ändrades tillräckligt för att Fiat inte skulle kunna stämma Seat för patentstöld.

Ronda är alltså en spansk version av Ritmo. Fiatmodellen presenterades 1978 och designades av Bertone. Ritmo var en framhjulsdriven småbil i det som idag ibland kallas Golfklassen och hade en annorlunda asymmetrisk design i fronten.

Från 1979 tillverkades Ritmo även i Spanien i Seats fabrik nära Barcelona. Men när avtalet med Fiat gick 1982 så ändrades namnet till Ronda. Den största exteriöra skillnaden var att Ronda hade rektangulära strålkastare och andra baklyktor.

Ronda såldes med tre bensinmotoralternativ: 1,2 l och 63 hk, 1,5 l och 86 hk samt 2,0 l och 120 hk. Det fanns även en dieselmotor på 1,7 l och 56 hk.

1986 tog Volkswagen över Seat och den nya ägaren gjorde snabbt stora förändringar i modellprogrammet och bland annat lades Ronda ner.


V- -BB


SEAT
RONDA D
SEAT
V- -BB


Carl Legelius

10. Döda amerikanska bilföretag: 8. Nash (1916-1954)



Nash har också sina rötter i ett ambitiöst övertagande. Charles Nash lämnade sin position som General Motors president 1916 och köpte Thomas B. Jeffery Company i Kenosha, Wisconsin, samma år.

Hans namn började synas på företagets bilar 1918. Nash fungerade som en av dussintals biltillverkare i USA fram till början av 1950-talet, då man märkte att amerikanska bilar hade vuxit nästan exponentiellt och att köpare som ville ha en liten bil behövde köpa något utländskt.

Pininfarina fick i uppdrag att designa en liten, elegant bil och Austin ombads bidra med en motor och produktionskapacitet. Metropolitan (bilden) introducerades 1954 och anses allmänt vara USA:s första småbil.

Nash gick samman med Hudson och bildade American Motors Corporation (AMC) 1954.



AUTOCAR

11. Superbilen som världen glömde bort: Lister Storm (1993)



Lister Storm är mer känd som en GT-racer, men det tillverkades också fyra väggående Lister Storm, varav tre överlevde, var och en med en 7,0-liters Jaguar V12. Med 546 hk och ett vridmoment på 790 Nm påstods Storm vara världens snabbaste fyrsitsiga produktions-bil när den såldes - Lister räknade med att den kunde göra 335 km/h och 0-100 km/h på bara 4,1 sekunder.



12. Sveriges dolda bilkris

29 okt. 2026

Därför töms landet på begagnade bilar



FILM: https://youtu.be/RvaaQgMcEAs


Roger Warolin