



Audi Sport Quattro 1986

1. En närmare titt på unika Lotec C1000
2. Koenigseggs nya bil
3. BMW vägrar ge upp vätgas
4. Mercedes skrotar EQE och EQE SUV
5. Splitternya BMW reas ut till fyndpris
6. Många vill köra miljömedvetet
7. Bilförsäljningen ökar
8. Lucka i lagen kring kameraparkering
9. Ellastbilar kör in kostnaden på max tre år
10. Audi Sport Quattro 1986
11. Opel spände musklerna med Rekord
12. Graham Series 116 Cabriolet av Worblaufen 1937
13. Grattis Omega
14. Saab 93

Feber

1. En närmare titt på unika Lotec C1000

Bobby Green 2025-09-01 kl 19:40

Byggt i ett exemplar åt en person med djupa fickor



FILM: <https://youtu.be/jlAlqk2yDDM>

I mitten av 90-talet ville en oljemagnat från Förenade Arabemiraten som inte hade det så skralt i kassan ha en bil ingen annan hade. Han gick då till Mercedes och bad dem bygga världens snabbaste bil. Tillsammans med Lotec började Mercedes att skissa på prototypen **C1000**. En superbil med dubbelturbomatad Mercedes-V8:a och som ni kanske har gissat står siffran i modellnamnet för effekten - 1000 hästar. Det ryktades att den teoretiska toppfarten på åket var hela 431 km/h. Men tillverkningen drog aldrig igång och bilen försvann. Nu har det unika bygget genomgått en full restaurering och är återigen ute på vägarna där den förmodligen förvirrar alla den stöter på.

Petrolicious har gjort en video om bilen som ni kan se här och en artikel om den finns på länken nedan.

petrolicious.com

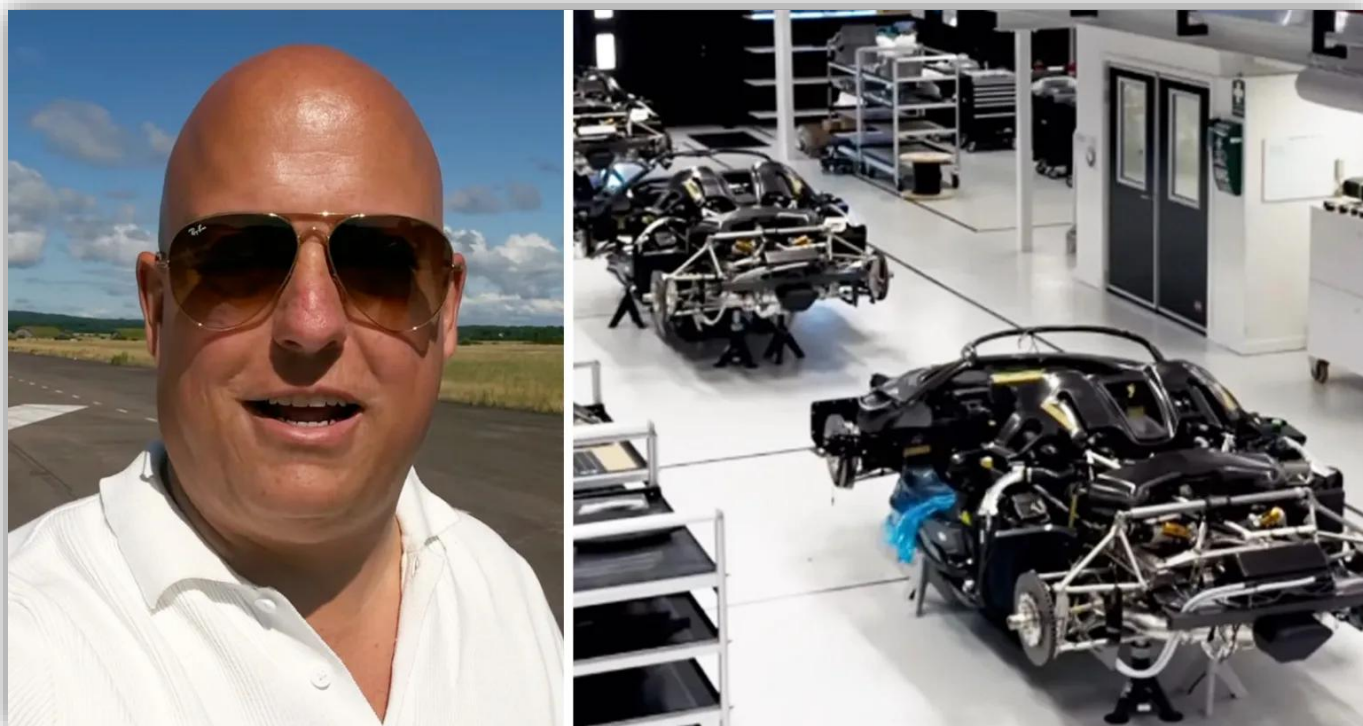


Bobby Green

2. Koenigseggs nya bil: "Ingen har gjort det förut"

Av Kevin Neemé 2 september 2025, 15:20

Koenigsegg laddar för supernyheter. Christian von Koenigsegg har kommit på en banbrytande hyperbil. – När du ser det är det som, naturligtvis, 'Varför gjorde ingen det här förut?'.



Oavsett hur mycket pengar man har går det just nu inte att köpa en ny bil från svenska Koenigsegg. Inte ens den tidigare avslöjade Sadair's Spear som begränsas till 30 exemplar går att få tag på. **Företaget har rekordstor orderstock på 500 bilar** vilket innebär att det kommer ta fem år att leverera allt.

– Hade vi kunnat leverera alla 500 bilar i morgon hade vi säkert fått kunderna att plocka upp dem direkt. Det är bara det att vi inte kan producera snabbare, sa Christian von Koenigsegg tidigare.

Men Christian von Koenigsegg har redan blicken framåt. Nu avslöjar han att något stort och nytt är på gång. Något som bilvärlden inte sett tidigare.

– Så vi har ett annat häftigt hyllningsprojekt som vi ska presentera nästa år. Och sedan har vi en ny plattform, en mittmotordriven bil som kommer... troligen i slutet av nästa år, säger Christian von Koenigsegg till **CarBuzz**.

Det första projektet är en hyllningsbil, troligtvis baserad på Jesko, och markerar slutet på Koenigseggs användning av denna modellplattform. Den mittmotordrivna bilen som följer kommer på en helt ny plattform, men detaljerna om denna superbil är fortfarande hemliga. Det verkar dock klart att motorn kommer att vara förbränningsbaserad, med V8 och två turbiner. Eventuellt får den stöd från elmotorn Dark Matter som ger upp till 800 hästkrafter. Den unika trecylindriga motorn TFG är inte heller utesluten.



Koenigsegg Sadair's Spear

Koenigseggs innovationer stannar dock inte vid motorer. Företaget är känt för tekniska nyheter som Direct Drive Transmission och HydraCoup i Regera eller växellådan i CC850. När Christian von Koenigsegg får frågan från [CarBuzz](#) om nästa idé som ingen annan tänkt på svarar han:

– Du kommer att se. Vi har några väldigt coola idéer för vår kommande publik. Jag är så exalterad över det. Men när du ser det är det som, naturligtvis, 'Varför gjorde ingen det här förut?' Och vi har några – fyra eller fem – av den typen. Det här borde ha gjorts och det gör vi.

Samtidigt har Koenigsegg uppgraderat Gemera som är företagets fyrsitsiga hybrid. Nu når bilen 2 300 hästkrafter och 2 750 newtonmeter i vridmoment, och [ett nytt testklipp från banan i Laguna Seca visar den i aktion](#). Tillverkaren har dock varit hemlighetsfull kring detaljerna i paketet.

Men det händer också annat i företaget. Koenigsegg är fortfarande familjeägt, men [Christian von Koenigsegg har tidigare öppnat för en möjlig börsnotering i framtiden](#).

– Ferrari blev börsnoterat för några år sedan och det har ju gått otroligt bra. Jag var lite rädd för att det skulle uppfattas som mindre exklusivt, men det har man ju inte sett någonting av. Så jag skulle inte ta det för omöjligt, säger Christian von Koenigsegg.

Och nu ser en sådan börsnotering ut att närma sig. Förra veckan tog Koenigsegg in erfaren kompetens från den traditionella bilindustrin i form av en riktig toppchef. [Det är Volvo Cars tidigare finanschef Johan Ekdahl som rekryterats som ny CFO](#).

– Med Johan i bolaget ser vi fram emot att växa till nya höjder, säger Christian von Koenigsegg.

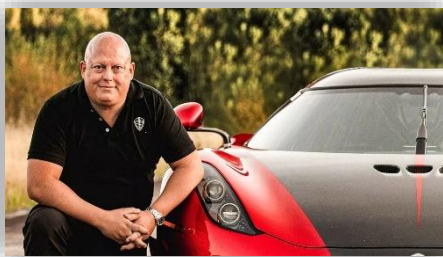


Johan Ekdahl, ny CFO för Koenigsegg.



Uppgraderade Gemera

LÄS MER:



Koenigsegg öppnar för börsnotering: "Inte omöjligt"



Carina, 46, visar upp sin nya Koenigsegg i Sverige



Koenigseggs lyxproblem: "Frustrerande"



Flera svenskar har köpt Koenigseggs nya...



Koenigsegg: "Visar ny bilmodell om något år"



Slutsålda 4 år framåt – ändå gjorde Koenigsegg förlust



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

3. BMW vägrar ge upp vätgas – kommer med supercell

Av Maths Nilsson

2 september 2025, 16:08

Vätgasbilar döms ut på bred front. Men BMW vägrar att ge upp. Nu ska de börja tillverka ett förbättrat bränslecellssystem. Nya systemet ska bli snålare och ta 25 procent mindre plats.

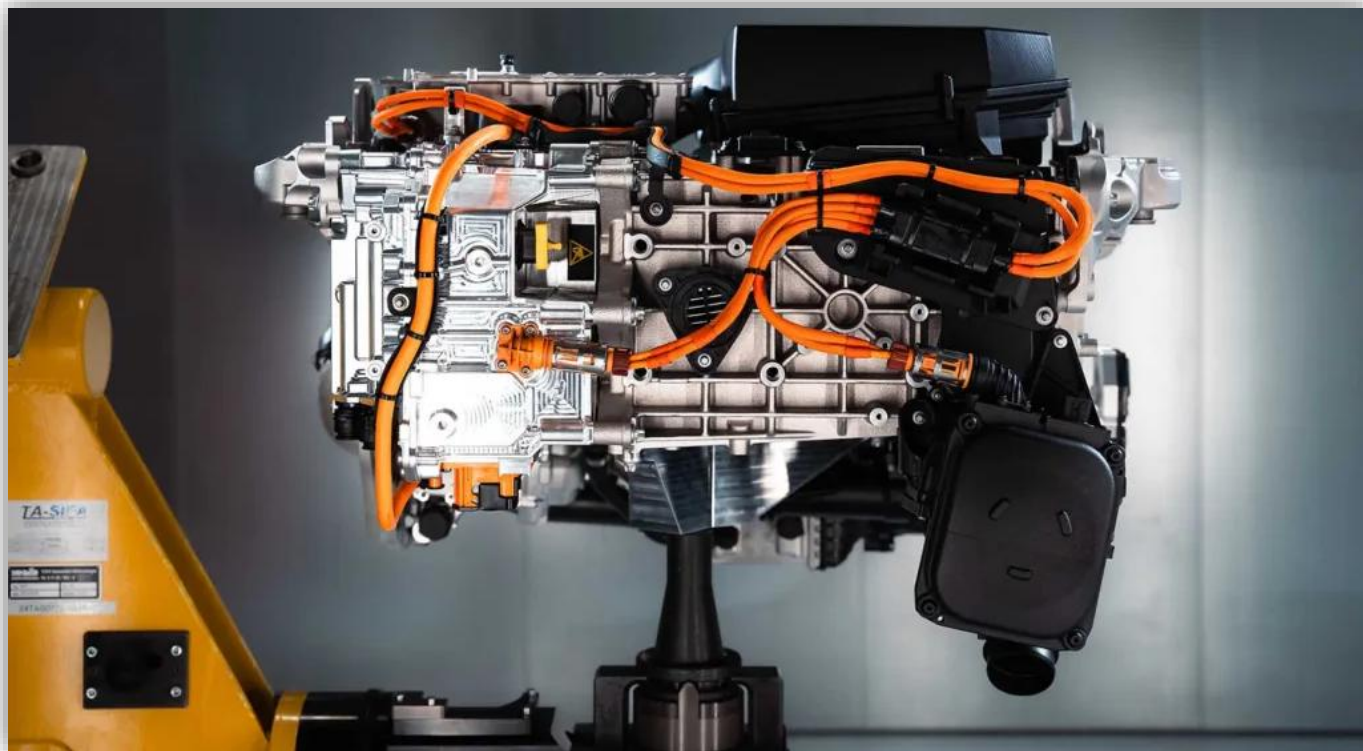


Vätgasbilar har floppat och till och med Toyota börjar krokna. De utsläppsfria bilarna fungerar väldigt bra, men det obefintliga nätverket med vätgasmackar sätter krokben för köparna. Toyota har till och med blivit stämde av köparna till sin vätgasbil Mirai eftersom ägarna inte kan tanka.

Men nu kommer nyheten att BMW satsar vidare på vätgas tillsammans med Toyota. BMW Group förbereder nu för serieproduktion av bränslecellssystem.

– Tekniken kommer att utgöra ett viktigt komplement i märkets framtida drivlineportfölj och förstärka dess tekniköppna strategi. De första prototyperna av den tredje generationens bränslecellssystem är redan under utveckling vid koncernens kompetenscenter i München och Steyr, med sikte på produktionsstart 2028, uppger företaget i ett pressmeddelande.

BMW håller i sin satsning på vätgas, trots alla motgångar för bränslet. En nytt förbättrat bränslecellssystem ska börja tillverkas 2028.



Det nya systemet utvecklas av BMW Group och Toyota Motor Corporation gemensamt. Det ska kunna användas både i personbilar och kommersiella fordon. Ny teknik ska göra tekniken mer gångbar – om det nu går att tanka. Utrymmet som upptas av bränslecellssystemet har minskats med cirka 25 procent. Den tredje generationen kan sömlöst integreras i framtida fordonsarkitekturer.

Systemet förväntas bli väsentligt effektivare än sin föregångare. Detta uppnås genom uppgradering av individuella komponenter som baseras på den drivteknik som utvecklats gemensamt med Toyota, samt genom förbättrade driftsstrategier. Det ska ge ökad räckvidd och effekt kombinerat med lägre energiförbrukning. Bränslecellen i en vätgasbil laddar ett batteri som driver en elmotor. Kritikerna hävdar dock att den aldrig kan lika energieffektiv som en elbil.

LÄS MER:

- [Toyotas nya magiska låda – jätteräckvidd på vätgas](#)
- [Gratis vätgas i sex år till köpare av Toyota Mirai](#)
- [Toyota byter fokus: "Inte lyckats med vätgasbilar"](#)
- [Vätgasbilen reas ut för halva priset](#)
- [Så ska BMW och Toyota göra vätgasbilar ihop](#)
- [Honda och GM bygger vätgasteknik tillsammans](#)



Maths Nilsson

4. Uppgifter: Mercedes skrotar EQE och EQE SUV

Publicerad 2025-09-02 kl 8:35

Text Erik Söderholm

Två elbilar som fått kritik för sin design läggs ned i förtid av Mercedes, enligt uppgifter till en engelsk tidning.

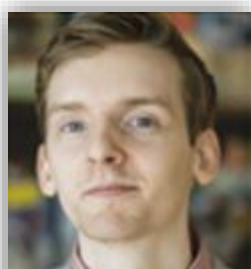


Det är ingen hemlighet att Mercedes elbilsmodeller med sedankaross fått en del kritik för sin design – det har Mercedes till och med [erkänt i en intervju](#).

Samtidigt verkar ägarna extremt nöjda med sina bilar. Mercedes EQE hamnade till exempel på [första plats bland elbilarna](#) i Vi Bilägares stora undersökning AutoIndex.

Nu uppger [Autocar](#) att Mercedes lägger ned både sedanmodellen EQE och den större modellen EQE SUV under 2026. Beskedet har dock inte bekräftats av Mercedes.

Mercedes planerar i stället att göra precis som BMW, nämligen att lansera eldrivna versioner av vanliga C-klass och suvenur GLC, med mer konservativ design. Senare förväntas även E-klass komma med eldrift.



Erik Söderholm



5. Splitternya BMW reas ut till fyndpris

Av Kevin Neemé

2 september 2025, 12:49

BMW rear ut sin helt nya premiumhalvkombi. För den som väljer att privatleasa bilen går det att göra ett jättefynd just nu. Och spara över 65 000 kronor.



Du kan göra ett superklipp genom att privatleasa en helt ny BMW 120 just nu. Den sportiga och kompakta premiumhalvkombin från 2025 har en 1,5-liters trecylindrig bensinmotor med mildhybridteknik som ger runt 169 hästkrafter. Med automatisk dubbelkopplingsväxellåda blir bilen smidig både i stadstrafik och på längre resor.

Bilen är fullpackad med modern teknik och säkerhetsfunktioner, bland annat BMW Curved Display, Driving Assistant, Active Guard, parkeringsassistent, DAB-radio och personligt eSIM. Den sportiga finishen förstärks av BMW M höggrens Shadow Line, som ger detaljer som grill, fönsterlister och backspegelkåpor en mörk, elegant finish. Och nu reas denna modell ut om du väljer att privatleasa.

Att köpa bilen helt ny kostar 369 500 kronor. Efter tre år beräknar BMW ett restvärde på 50 procent, vilket innebär att bilen då tappat ungefär 184 750 kronor i värde. Men att privatleasa den kostar 3 295 kronor i månaden. Avtalet sträcker sig över 36 månader, inkluderar totalt 3 000 mil i körsträcka och serviceavtal.

Leasingkostnaden efter tre år blir totalt 118 620 kronor. Om man bara jämför månads-kostnaden för leasingen med värdeminskningen efter tre år så skiljer det sig hela 66 130 kronor. Du kan alltså spara över 65 000 kronor på att privatleasa och du slipper oroa dig för värdeminskningen eftersom du inte äger bilen.

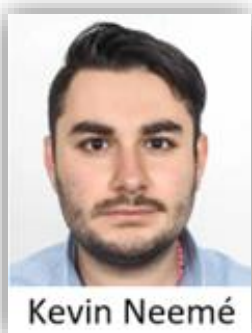


Det är dock viktigt att tänka på att privatleasing kan medföra dolda kostnader, till exempel vid slitage eller övermil. För den som ska köra längre sträckor kan det därför vara mer fördelaktigt att ändå köpa bilen eller lägga till extramil på leasingen. Oavsett så är det viktigt att läsa avtalet noga och hålla sig till de avtalade milerna – och att lämna tillbaka bilen i det skick som handlaren förväntar sig.

Flera bilar finns i lager för omgående leverans, helt utan kontantinsats och hos olika handlare runt om i landet. För den som vill köra hem en helt ny BMW 120 är detta ett ovanligt lockande erbjudande. Är man intresserad av andra fynd vi skrivit om tidigare kan man till exempel spana in **super-Audin med V10 för under 250 000 kronor**, samtidigt som **Sveriges billigaste Porsche 911** också lockar. Det går även att **privatleasa populära Volvon just nu och spara 92 000 kronor**, medan **Nissans storsäljare också reas ut**. För fler alternativ finns **VWs stora SUV till bra leasingpris** och **Polestars premium-elbil som går att köpa extra prisvärt**.

LÄS MER:

- **Volvo tar smäll på 92 000 kr – om du privatleasar**
- **Rear ut storsäljaren – här är priset just nu**
- **Priskrig på privatleasing – stor SUV för 2670 kr**
- **Prisbomb: Rear ut hyllad SUV på privatleasing**
- **Så billigt kan du leasa Cupra-SUV:en nu**
- **Tesla in i priskrig på privatleasing – den är billigast**



Kevin Neemé

Teknikens Värld

6. Många vill köra miljömedvetet – men vet inte hur

Av Mattias Rabe

Publicerad 28 aug 2025 kl 14.00 Uppdaterad kl 17.22

Förnybara bränslen har funnits ett bra tag, ändå har det gått många svenskar förbi. I en ny undersökning ser vi att en klar majoritet av bilburna svenskar vill sänka sin miljöbelastning, men kunskapen om hur det kan göras med befintlig bil visar sig vara låg.



Många kör sina bilar utan att veta hur de med relativt enkla medel kan sänka sin miljöpåverkan.

Förnybara drivmedel är drivmedel som inte bidrar till nettoutsläppen av växthusgasen koldioxid som i sin tur bidrar till den så kallade växthuseffekten. Bland förnybara bränslen är förmodligen *etanol* (bioetanol) det mest välkända efter det uppsving som drivmedlet upplevde i Sverige under slutet av 2000-talets första årtionde och i början av 2010-talet.

Biogas är ett annat förnybart bränsle som har funnits länge men som inte riktigt har fått fotfäste. *Biodiesel*, där den vanligaste är rapsbaserade RME, är mer utbredd och är en vanlig ingrediens i den diesel som många tankar. Då blandas biodiesel med vanlig fossil diesel för att sänka utsläppen av växthusgaser.

Diesel som innehåller biodiesel betecknas med bokstaven B samt en efterföljande siffra som avser mängden biodiesel. Exempelvis B7, som du ser på mackarna, innebär 7 procent biodiesel och 93 procent petroleumbaserad diesel. B100 finns också men är ovanlig eftersom många fordonsmotorer inte kan köras på bränslet.



Av ungefär 2 500 drivmedelsstationer i Sverige erbjuder mellan 600 och 700 av dessa HVO100. Det förnybara och klimatsmarta drivmedlet är alltså fortfarande begränsat.

90 procent lägre CO2-utsläpp

En annan dieselsort som har blivit betydligt vanligare de senaste åren är *HVO100* som är helt fri från fossil diesel. Denna hydrerade vegetabiliska olja (därav förkortningen HVO) är ofta en produkt baserad på restprodukter från livsmedelsindustrin, animaliska fetter och även vegetabiliska oljor, exempelvis palmolja.

Med HVO100 i tanken minskar koldioxidutsläppet med upp till omkring 90 procent jämfört med om ett fordon körs på vanlig, icke förnybar diesel.

Många dieslbilar är i dag godkända för att köras med HVO100 i tanken. Nyare bilar har ofta en XTL-märkning någonstans som visar att de av tillverkaren är HVO100-godkända. Vanligtvis finns märkningen i tanklocket tillsammans med andra beteckningar som en bil är godkänd för, exempelvis B7.

XTL ser du även på drivmedelspumparna då bokstavskombinationen är en av flera märkningar **som är standard över hela Europa sedan 2018**.

Mer exakt vilka bilar på svenska marknaden som är godkända för HVO100 kan du ta del av hos Mobility Sweden som har **en lång lista med information**.



Här ser du XTL-märkningen (samt B7-märkningen) på ett tanklock tillhörande en dieseldriven Audi Q5. Bilen är alltså godkänd för HVO100, däremot inte för biodiesel (t ex rapsbaserad RME-diesel) som det står i den lilla texten bredvid XTL-märkningen.

HVO100 okänt för många

Trots alla artiklar i tidningar och på nätet de senaste åren är kunskapen kring förnybara bränslen och kanske framför allt HVO100 väldigt stapplande.

Preem, som är en av en handfull olika tillverkare av HVO100-diesel, har låtit genomföra en riksrepresentativ Sifo-undersökning bland över tusen bilburna svenskar som visar att nästan sex av tio (59 procent) anser att det är viktigt att minska utsläppen från bilkörning.

Men hur de ska gå tillväga för att minska utsläppen är mer eller mindre okänt för många. Vad gäller HVO100 svarar hela 82 procent att de har låg eller begränsad kunskap om drivmedlet. Undersökningen visar att 42 procent inte ens har hört talas om **HVO100**.

Många är inte redo att byta bil, exempelvis till elbil, för att sänka sina utsläpp. En stor andel dieselsägare har dock möjligheten att ändå påverka genom att byta bränsle.

– Preems nya HVO100 är en förnybar diesel som är kemiskt likvärdig med fossil diesel och som fungerar som en fullgod ersättare. Med den kan förare redan i dag minska de fossila koldioxidutsläppen med minst 90 procent – utan att behöva byta bil. Den är dessutom Svanen-märkt och fri från palmolja, säger Daniel Granquist, affärsutvecklare på Preem.

Priset förmodligen ett hinder

Nackdelen med HVO100 är – förstås – att den är några kronor dyrare per liter än vad vanlig diesel är. I tider med hög inflation som påverkar den vardagliga ekonomin för många svenskar är dyrare bränsle något som många förmodligen finner avskräckande.

I Sverige låg inflationen i juli på 3,0 procent vilket är över Sveriges Riksbanks mål om 2 procent. Dock ligger inflationen på klart en klart mer hanterbar nivå i dag än vad den gjorde under 2022 och 2023 då den under vissa månader var uppemot, och till med över, tio procent.

Trots att inflationen sjunkit sedan dess upplevs den allmänna prisnivån av många som väldigt hög.



Trots ungefär samma trafikintensitet på det svenska vägnätet under 2023 och 2024 ökade utsläppen under sistnämnda år med nästan en femtedel.

Utsläppen ökade i fjol

Enligt Trafikverkets siffror från i våras ökade utsläppen av växthusgaser från svenska vägtrafiken under 2024 med 18 procent jämfört med 2023. Detta trots andelen att laddbara fordon på vägarna ökade samt att totala trafikvolymen endast ökade med 1,8 procent för lätta fordon och 0,5 procent för tunga fordon.

Den stora anledningen till utsläppsökningen stavas sänkningen av reduktionsplikten som infördes i början av 2024, det vill säga minskad inblandning av förnybara biodrivmedel i bensin och diesel. Sänkt reduktionsplikt innebär sänkt literpris vid pump eftersom det dyrare biodrivmedlets andel är lägre.

Sittande regering, som under senaste valrörelsen lovade sänkta drivmedelspriser, fick mycket kritik för den sänkta reduktionsplikten då genomförandet sägs hota Sveriges upp-satta utsläpps- och klimatmål. Därför höjde regeringen vid senaste årsskiftet återigen reduktionsplikten till 10 procent för både bensin och diesel, en ökning från 6 procent. Höjningen anses av experter dock vara för liten för att vårt land ska nå upp till utsläppsmålen.

Reduktionsplikten under den tidigare regeringen låg på 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel.



En dieseldriven bil kan minska sina utsläpp radikalt – bara genom att byta dieseltyp.

Dieselbyte kan bidra positivt

Trafikverkets statistik visar att samtliga nyregistrerade personbilar med dieseldrift i Sverige under 2024 hade ett genomsnittligt koldioxidutsläpp på 168 gram per kilometer (motvarande siffra för bilsinbilarna var 135 g/km) baserat på den officiella WLTP-cykeln kör-mönster vid blandad körning.

Om alla dessa nya dieslbilar i stället skulle köra på HVO100-diesel sänks koldioxidutsläp-pen i teorin till 17 gram per kilometer, baserat på det mer eller mindre standardiserade HVO-uttalandet ”upp till 90 procent lägre utsläpp”.

Energimyndigheten har gjort beräkningar som visar att alla nya dieslbilar som registre-rades förra året i Sverige i snitt släpper ut 206 gram koldioxidekvivalenter per körd kilome-ter, baserat på drivmedlets genomsnittliga utsläppsfaktorer.

Skulle samma bilar gå över till att köra på HVO100 blir motsvarande siffra 35 gram koldi-oxidekvivalenter per kilometer. Med andra ord en sänkning med 83 procent.

18 770 nya dieseldrivna personbilar registrerades i Sverige under fjolåret. Med ovan siff-ror till hands släpper dessa ut 3,87 ton koldioxidekvivalenter per körd kilometer när de tankas med fossil diesel. Med HVO100 i tankarna sänks siffran till 0,66 ton. En klart remar-kabel förändring.

Andra utsläppsminskningar

Fossila drivmedel, framför allt diesel, släpper ifrån sig sot och andra hälsofarliga partiklar och ämnen vid förbränning. Dessa letar sig in i människors lungor och blodsystem och flera av dem klassas som cancerogena.

Även HVO100 förbränns och släpper därmed från sig partiklar och ämnen som inte är häl-sosamma, men studier på både tunga fordon och personbilar har uppvisat att utsläppen av dessa i många fall blir lägre – i en del, enligt en sammanställning från IVL Svenska Miljö-institutet, med uppemot 50 procent.

HVO100 har alltså många fördelar men kan ändå inte jämföras med en elbil som kör på energi från sol-, vind- eller vattenkraft. Men bränslet är ett intressant alternativ utan att behöva byta ut en hel fordonsflotta.

7. Bilförsäljningen ökar – och Volkswagens elkombi rusar

Publicerad 2025-09-01 9:48 (uppdaterad 2025-09-01 13:02)

Text Erik Söderholm

Volvo är fortfarande kvar i toppen av den svenska nybilsförsäljningen. Men Volkswagens elkombi går starkt, visar nya siffror.



Augusti blev en ganska bra månad för den svenska nybilsförsäljningen. Antalet nyregistrerade bilar ökade med nästan sex procent jämfört med samma månad i fjol.

Hittills i år ligger ökningen på nästan sju procent, enligt siffror från branschorganisationen **Mobility Sweden**.

Andelen elbilar har dock minskat något det senaste året, samtidigt som andelen laddhybrider ökat.

Volvo XC60 är i klar ledning när det gäller de populäraste bilmodellerna hittills i år. Den har registrerats i nästan dubbelt så många exemplar som tvåan på listan, Volvo EX/XC40.

Ökar mest på topp tio-listan gör dock Volkswagen ID.7 och kombimodellen ID.7 Tourer (med 467 procent). Den ligger nu på tredje plats totalt sett, och när det gäller enbart elbilar är ID.7 i topp före Volvo EX40. Volvo har tidigare uppgett att en **eldriven kombi inte är någon självklarhet**, men hos Volkswagen gör biltypen alltså succé.

Samtidigt **fortsätter Tesla Model Y backa**, med 65 procent.



Volvo XC60 har nyligen uppdaterats och är kvar i modelltoppen

Siffrorna visar antalet nyregistrerade bilar under januari–augusti 2025 och förändringen i procent jämfört med samma period i fjol.

- 1. Volvo XC60 (11 394)
- 2. Volvo EX/XC40 (6 100)
- 3. Volkswagen ID.7 (5 427)
- 4. Skoda Kodiaq (3 458)
- 5. Volvo EX30 (3 438)
- 6. Tesla Model Y (3 291)
- 7. Kia EV3 (3 256)
- 8. Volvo S/V60 (3 164)
- 9. Volkswagen Tiguan (2 820)
- 10. Skoda Enyaq (2 773)

Laddbara bilar ökar mest

Siffrorna visar antalet nyregistrerade bilar under januari–augusti 2025 och förändringen i procent jämfört med samma period i fjol.

Drivlina	Antal bilar	Förändring (%)
El	62 611	15%
Laddhybrid	46 720	20%
Bensin	37 156	–6%
Hybrid	19 660	14%
Diesel	10 972	–17%



Erik Söderholm



8. Lucka i lagen kring kameraparkering – ingen rätt att kräva betalt

Av Magnus Fröderberg

2025-09-02

Det finns inget stöd i lagen för att kräva betalning via kameraregistrering. Ett p-bolag vill hemligstämpla bristen.



I dag är det vanligt med kameraregistrering av bilar i parkeringshus. Men har du inte gjort något avtal med p-bolaget kan de inte tvinga dig att betala.

Om du inte tecknat något avtal med p-bolaget kan de inte tvinga dig att betala fakturor för kameraregistrerad parkering.

Detta juridiska faktum påpekar parkeringsbolaget Parkman i en brevväxling med Regeringskansliet som **Vi Bilägare** tagit del av.

Det ska dock sägas att de har rätt att skicka ut en faktura, men bilägaren kan bestrida den och låta bli att betala om hen inte har något avtal med p-bolaget. För att kunna kräva betalt måste p-bolaget kunna identifiera föraren.

Vill ändra lagen och hemligstämpla

Det saknas lagstöd för att ta betalt i efterskott utan identifiering om man inte har något avtal om att göra så. I sin brevväxling med Regeringskansliet har Parkman försökt få igenom en lagändring.

Parkman vill att konversationen hemligstämplas brevväxling med följande motivering: **”Om denna beskrivning sprids** bland parkeringskunderna kan det inte uteslutas att fler fordonsägare, i syfte att undgå betalningsansvar, skulle invända att någon annan fört fordonet vid parkeringstillfället. En sådan utveckling skulle innebära ekonomisk skada för Parkman”.

Företaget säger till Vi Bilägare att det aktuella brevet från juni 2025 är en ”daterad inlaga” och en del i deras löpande kommunikation med myndigheterna.

Läs även:



Inget fan av p-böter? Undvik fyra vanliga misstag



P-avgift höjd 1 866 procent för gatuparkering i Stockholm



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se

9. Man-chefen: Ellastbilar kör in kostnaden på max tre år

Carl Undéhn

1 sep 2025



Tyska Man har lyckats med lanseringen av sina eldrivna bussar. Drygt 2.500 av dem kör idag runt passagerare i olika europeiska länder. Enligt Man-chefen Alexander Vlaskamp tar de nu också marknadsandelar från konkurrenterna inom branschen.

– Särskilt i Sydeuropa vinner vi till och med marknadsandelar med elbussar – och tar tillbaka en och annan kund från kineserna, säger han i en intervju med [Business Insider](#).

Men Man tillverkar som bekant också lastbilar, sedan i somras även den eldrivna modellen eTruck. Enligt chefens egen utsago är Man idag Europas snabbaste växande bolag när det kommer till eldrivna lastbilar. Något han begrundar med att det finns över 700 beställningar på tillverkarens ellastbil eTruck. Och han räknar med att intresset för eldrivna lastbilar – och får vi anta då främst tillverkarens egna – är något som kommer att öka de närmsta åren. Samtidigt som driftkostanden för eldrivna lastbilar kommer att minska och allt mer jämnas ut jämfört med kostnaderna för att köra dieseldrivna lastbilar. Enligt Alexander Vlaskamps beräkningar kan åkerier snart köra kostnaden för en eldriven lastbil på max tre år.

– En eldriven lastbil betalar sig redan efter två och ett halvt till tre års användning jämfört med en lastbil med förbränningsmotor, säger han.

Då på grund av stöd i olika form som ges till eldrivna lastbilar i flera länder samt att nya koldioxidavgifter på diesel i EU från 2027 kommer att göra det mindre lönsamt med diesellastbilar. Oklart är om han även räknar in flera av de andra förslagen som han presenterar i intervjun. Till exempel ett pristak för el till industrikunder som ska göra det möjligt att ladda lastbilar utmed vägen för max 30 cent per kWh, alltså drygt 3 kronor. Just utbyggnaden av laddinfrastruktur och att takten inte går snabbt nog är något han ser som ett hinder mot omställningen till eldrivna transporter. Alexander Vlaskamp skulle därför vilja se att hälften av de vägavgifter som lastbilar måste betala i flera EU-länder ska öronmärkas för att användas till att bygga laddinfrastruktur.

Relaterat innehåll:



Billigare tystare, renare – flera fördelar med ellastbil i Alperna



Eldriven resebuss från MAN – så lång blir räckvidden



Test av MAN visar – el billigare än diesel på långkörning



Så mycket koldioxid sparas in med endast en ellastbil



Utredning ger förslag på mer effektiv elektrifiering av transporter



Renault långkör eldriven lastbil till jultomten

10. Audi Sport Quattro 1986

Läsningstid cirka 2 minuter | Skrivet av Ben Branch | Den 2 september 2016

Audi Sport quattro släpptes 1984 som en Grupp B-rallybil och en mycket begränsad produktionsbil – enbart för homologeringsändamål.



Sport quattro hade gigantiska skor att fylla, den var den direkta ättlingen till den ytterst framgångsrika Audi Quattro – en bil som var så viktig för Audi att de har döpt alla quattro-bilar som har skapats sedan dess med ett gement "q" av respekt.

Innan den första Audi Quattro släpptes 1980 hade den tyska biltillverkaren ett lite stillastående rykte om sig att producera tråkiga bilar som var långt ifrån märkets Grand Prix-racingens storhetstid. Quattro förändrade allt.





Konceptet för en **fyrhjulsdreven prestandabil från Audi** tillskrivs Audis chassiingenjör Jörn Bensing. Under testerna av Volkswagen Iltis 4x4 upptäckte han att den kunde prestera vilket annat fordon som helst när den kördes på snö. Detta var ett eureka-ögonblick för den begåvade ingenjören och han satte igång med att arbeta på en AWD Audi 80-variant tillsammans med Walter Terser, chef för Audi Pre-Development.

Den första Audi Quattro var nästan oslagbar på rallyvärlden, vid sin första tävling i Monte Carlo-rallyt 1981 körde Quattro om Lancia Stratos på de snötäckta vägarna. Stratos hade startat sträckan en hel minut före Audi, och Lancia-förarna var vana vid att vara oantastliga – så att bli omkörd av en sidledes Audi måste ha varit en chock.





1984 var en ny version av **Quattro** klar, den hade en kortare plattform, utsvängda hjulhus och en kaross av aluminium och kolfiberkevlar. Den verkliga hemligheten bakom den fortsatta framgången för nya Sport quattro var dess 306 hk, 2133cc DOHC, 20-ventils rak 5-cylindrig motor med legeringsblock och en KKK-K27 turboladdare och Bosch elektronisk bränsleinsprutning. Denna motor var kopplad till en 5-växlad manuell växellåda som matade kraft till hjulen via det nu berömda fyrhjulsdriftssystemet.

Audi skulle så småningom komma att tillverka bara 164 vägversioner av Audi Sport quattro, och dessa bilar är nu enormt samlarbara tack vare deras sällsynthet och historiska betydelse. Exemplet du ser här förväntas säljas för mellan 290 000 och 320 000 pund och kommer att auktioneras ut av RM Sotheby's den 7 september. Om du vill läsa mer eller registrera dig för att lägga ett bud [kan du klicka här](#).



Ben Branch

11. Opel spände musklerna med Rekord

Publicerad 13 februari 2022

Text Stefan Wulff

Inoljade muskler och perfekt midjemått. Den härskande Colaflasketrenden formade några av Opels snyggaste mått.



Med det sena sextiotalets Rekord och Commodore spände Opel musklerna och lät en filtrerad version av det effektraseri som rådde i Amerika tränga fram.

Rekord hade funnits sen 1953 och var redan ett etablerat namn. Nykomlingen Commodore lanserades 1967 efter ett kortvarigt och misslyckat försök med en sexcylindrig Rekord. Instegsmodellen såldes i Sverige mest med den slitstarka 1900-motorn på 90 hk DIN men även med den mindre 1700-motorn på 60 hk. Denna version var de två första åren utrustad med diagonaldäck och likströmgenerator och fanns liksom 1900 i såväl två- som fyrdörarsutförande. I Tyskland förekom ännu simplare modeller med 1500-motor.

Det fanns en sportigare Rekord också – Sprint Coupé med hardtopkaross, byggd mellan 1967 och 71. Motorn var uppskrämd med bland annat dubbla Weber och högre kompression och presterade 106 hk DIN. Hjulen var fembultade mot annars fyra och fälgarna mätte 14 tum mot ordinarie Rekords trendriktiga men pluttigare 13. Fjärrljus, svartlackerad grill och däck med röd rand förstärkte intrycket av toppvagn.

Rekord förekommer med såväl två som fyra dörrar i sedanversion. Kombi Caravan finns med tre eller fem dörrar, 1700- eller 1900-motorn och är en riktig storlastare. Ofta användes de som tidnings- eller hantverkarbilar.



Instrumentbrädans layout är i stort sett identisk på Rekord och Commodore. Det sitter en tanig men greppvänlig träratt i Sprint- och GS-modellen där även tre extra mätare ingår, men utförandet varierar.

Coupémodellen var odiskutabelt en av sin tids mest lyckade och nådde ut till en bredare publik genom att också säljas i ett billigare basutförande, Rekord Coupé. En förlängd taxi-version såldes i litet antal liksom cabrioleten från karosserifirman Karl Deutsch.

Att se skillnad på de olika modellerna kräver ett tränat öga. Hjulen på enklaste versionen av Commodore har lika anspråkslösa plåtfälgar som på Rekord fast de pyntats med små navkapslar och så kallade snobbringar.

Opel Rekord Sprint 1969

Nypris: 21 280 kronor.

Motor: Rak fyra med en överliggande kamaxel, två ventiler/cyl. Dubbla förgasare. Vattenkylning. Volym 1 897 cm³, 106 hk DIN.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 460/B 177/H 140 cm.

Tjänstevikt: 1 220 kg.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak stel axel, längs- och tvärlänkar. Hydrauliska stötdämpare fram och bak.

Styrning: Kulmutter. 3,25 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 11,4 m.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Servo.

Fartresurser: Acc 0–100 km/tim 11,0 s. Toppfart 177 km/tim.

Förbrukning: 1,03 l/mil.



Livscykeln

1966 Rekord C presenteras. Modellutbudet är rikligt och varierat redan från början.

1967 Commodore med 2,5 liters sexa och 115 hk ser dagens ljus samt Commodore GS med dubbla Zenithförgasare och 130 hk. Rekord Sprint släpps till de rallyintresseradades stora glädje. Rekord med 2,2 liters sexa finns för sista året. Säljs inte i Sverige.

1968 Den förlängda taxiversionen läggs ner efter endast ett år. I maj kommer de svarta instrumenttavlorna.

1969 Nytt för året är att handbromskryckan under instrumentbrädan blir till spak mellan framsätena. Commodore 2,5 får 120 hk.

1970 GS/E blir kung vid rödljusen med sina 150 hk.

1970 Commodore GS 2800 med motor från Admiral lanseras.

1971–72 Nu släpps efterföljarna Commodore B och Rekord D successivt och tillverkningen av den gamla modellen läggs ned i samma takt. Totalt har 1 276 681 Rekord C och 156 330 Commodore A byggts.



12. Graham Series 116 Cabriolet av Worblaufen 1937



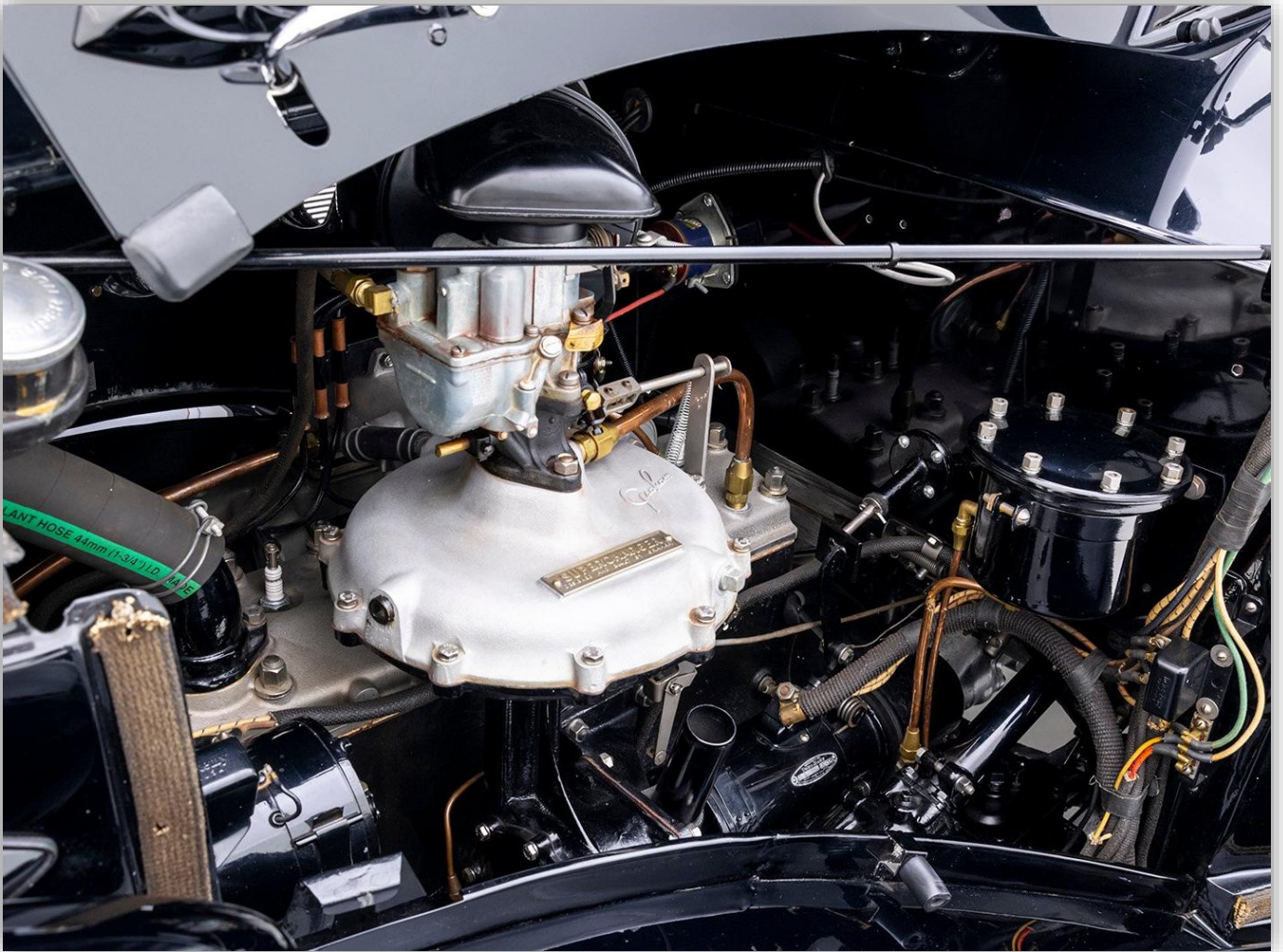
År 1927 började bröderna Graham – Joseph, Robert och Ray – att tillverka bilar på egen hand och köpte Paige-Detroit Motor Car Company för 3,5 miljoner dollar. I och med detta förvärv lanserade de Graham-Paige, som till en början erbjöd sex- och åttacylindriga fordon. Varumärket fick snabbt ett rykte för kvalitet och innovation, med tidiga framgångar inom både försäljning och motorsport. Noterbart är att Grahams emblem innehöll profiler av de tre bröderna, vilket återspeglade deras enade ledarskap och vision. Tidiga Grahams visade vad de gick för på världens racerbanor, bland annat på anrika arenor som Brooklands-banan, och företaget anställde sådana som Ray Dietrich för att finjustera den stiliga stilen.





Graham-Paige utmärkte sig genom att tillverka de flesta av sina bilkarosser och motorer, och löste tidigare leveransutmaningar genom att förvärva Wayne Body Company och utöka sin produktionskapacitet. Medan vissa fordon använde Continental-motorer, förlitade sig Graham-Paige främst på sin egen ingenjörsavdelning för utveckling av drivlinor. Detta engagemang för intern design var särskilt tydligt i deras berömda "Blue Streak"-modeller, designade av Amos Northup 1932. Dessa bilar hade banbrytande element som helt slutna stänkskärmar och innovativ chassiteknik, vilket hade ett stort inflytande på framtida bilkonstruktioner.

Grahams tekniska framsteg var branschledande. "Blue Streak"-designen från 1932 innehöll en "banjo"-ram som möjliggjorde en bredare kropp och innovativ fjädringsgeometri, som andra tillverkare senare antog. År 1934 introducerade Graham en egendesignad vaxeldriven kompressor. Graham-blåsmaskinen, som konstruerades av biträdande chefsingenjör F.F. Kishline, var en centrifugalenhet som ogenerat liknade den som fanns i Duesenberg. Den monterades först på deras raka åttamotorer på deras 1934 Custom 8-modell, och var sedan tillgänglig på deras sexcylindriga Series 110 från och med 1936; Vid det laget gjordes inte längre deras raka åtta. Och om sanningen ska fram så behövde de egentligen inte den åttacylindriga motorn eftersom tillägget av kompressorn gjorde att den mindre raka sexan presterade lika bra, men med två färre cylindrar vilket gjorde bilen lättare, kör lättare lättare, lättare att styra och vara ganska bränslesnål; den uppnådde 23,95 MPG under Gilmore Economy Run och vann sin klass. Under årens lopp blev Graham en ledare inom produktion av kompressormatade bilar och behöll utmärkelsen tills han överträffades av Buick på 1990-talet.



Trots den inledande motståndskraften under den stora depressionen avtog Graham-Paiges försäljning i slutet av 1930-talet. Dess designarv levde dock kvar, med anmärkningsvärda modeller som "Spirit of Motion" och Hollywood som ofta missförstods hysa Continental-motorer, även om de använde proprietära Graham-Paige-konstruktioner.

Denna unika Graham cabriolet skickades till Europa som ett kompressormatrat chassi med kåpa, främre klämma och bakskräddor för att skraddarsys som en 2/3-sitsig cabriolet av Worblaufen i Schweiz. Carrosserie Worblaufen må vara en mindre känd karosserifirma, men de hade ändå ett tyst rykte för utmärkt kvalitetshantverk och smakfull, diskret design. Fritz Ramseier grundade företaget 1929 i sin hemby Worblaufen och fick sällskap av sina bröder Earnst och Hans, som hjälpte till med försäljning respektive drift av verkstaden. Deras tidiga arbete bestod främst av drophead-versioner av ödmjuka Opels, Renault och Peugeot, men snart kom en mer sofistikerad kundkrets att ringa. Det dröjde inte länge förrän chassin från Mercedes-Benz, Alfa Romeo, Lancia och Isotta-Fraschini fanns utspridda i verkstaden.

Bilen levererades ny i Schweiz och upptäcktes 1983 av Alain Berrabah från Renens, Schweiz. Den unika Graham hade slumrat i en schweizisk lada sedan 1959, och när han upptäcktes hade flera fåglar och spindlar gjort det till sitt hem. Berrabah påbörjade omedelbart en restaurering, och inom knappt arton månader hade han den på vägen igen. Han skulle komma att äga bilen fram till 2007 innan den köptes upp av den schweiziska återförsäljaren och biljägaren Christoph Grohe, som sålde bilen till dess senaste ägare i Amerika. Efter 70 år i Schweiz återbördades Graham till sin födelsestad. En omsorgsfull restaurering följde snart och slutfördes 2009.



Idag presenteras chassiss134972 i ett fantastiskt skick i den eleganta svarta lackeringen över en grönskande solbränd interiör. Lack- och karosskvaliteten är exceptionell, bilen har bevarats i superlativ skick sedan den restaurerades. Passform och finish är enastående, och det ljusa arbetet presenteras i fin ordning. Aldrig så elegant med sin vattenfallsgrill och fem distinkta och funktionella motorhuvsventiler, brist på fotsteg, självmordsdörrar, pole-rad remlist som sveper runt bilens bakdel, tillsammans med sin vackert sluttande topp som ger en särskild dämpad elegans till denna utsökta bil. Worblaufen kaross är högt ansedd för sin imponerande kvalitet, vilket är uppenbart överallt.

Cockpiten är ett mästerverk i återhållsamma art-deco-detalyer, från de vackra kromspjuten på dörrkorten, till de två stora instrumenten som symmetriskt flankerar de mindre mätarna, och för att du inte har glömt, ett "Supercharger"-märke i mitten. Sittyorna visar endast de minsta vecken efter användning, men förblir smidiga och vackert presenterade. Baksätet, som är utformat för en person, är ganska användbart för en extra passagerare, vilket gör detta till ett bra val för både touring och concours-evenemang.

Den ursprungliga motorn med matchande nummer (nummer 139762) har den tidigare nämnda kompressorn och är kopplad till en konventionellt växlad treväxlad växellåda. I linje med resten av den här bilen är motorn vackert detaljerad med rätt finish, korrekt hårdvara och korrekt presenterade tillbehör. Tillsammans med försäljningen av bilen finns en kopia av ett brev från Fritz Ramseier som intygar den ursprungliga konstruktionen, och bilen har fått Full Classic-status® av CCCA, ett bevis på bilens design och betydelse.

Av de cirka 45 kända exemplen på Worblaufen-karosserier som finns bevarade är denna fantastiska Graham definitivt en av de mest framstående karaktärerna. Det är en vacker maskin som kombinerar den bästa återhållsamma schweiziska estetiken och pålitliga amerikanska underbyggnad i ett vackert utformat paket.



13. Grattis Omega

Publicerad 8 september 2009 (uppdaterad 14 november 2013)

Varje dag firar vi ett nytt modellnamn. I dag när Alma och Hulda har namnsdag hyllar vi Omega!



Omega är den sista bokstaven i det grekiska alfabetet. Inom fysiken betecknar omega vinkelhastighet och så är det ett klockmärke och en bilmodell. Eller fler bilmodeller.



Med Omega ersattes Rekord som Opels mellanklassvagn. Till utförandet med samma konventionella tekniska grund som tidigare, med såväl fyra- som sexcylindriga motorer och bakhjulsdrift. Bildens kombi från första året 1986, används genast till att frakta bort en skuren gokart.



Med Omega 3000 gjorde Opel ett inbrytningsförsök inom det lägre lyxbilssegmentet. En snabb autobahn racer som med sin raka sexcylindriga motor med 24 ventiler presterades som bäst 240 hk. Värst var Lotus Omega som fanns mellan 1991-92 med samma motor borrad till 3,6 liter och 377 hk.



Med åren mjukades linjerna upp en smula och dessa varianter från 1994 andas harmoni över karosstragen. Opel Omega B hade fortfarande raka fyrcylindriga basmotorer men toppmodellerna hade numer en V6-motor på uppåt 211 hk. Bilarna var driftsäkra men irriterande småfel lurade alltid i bakgrunden. Likadant gjorde fortfarande rost som kröp fram irriterande fort.



Grått var nittiotalets färg som på denna Omega 1999.



Näst sista året 2002, hade Omega kvar sina grunddrag och i Sverige såldes mestadels de lite mer lyxutrustade versionerna. Vanliga basmodeller som var så vanligt på 1950- och 60-talet efterfrågades inte längre.



Tre varianter av 1973 års Oldsmobile Omega som delade kaross med populära Chevrolet Nova. Fanns såväl med rak sexa och V8. Från 1978 även med V6.



Mellan 1980-84 baserades Olds Omega på framhjulsdrivna Chevrolet Citation. Denna Omega från 1981 kan ha haft antingen en fyra eller en 2,8 liters V6.



14. Saab 93 1955-57



Saab 92B fick under de sista veckorna av 1955 sällskap av en ny modell som kallades 93, och deras produktion överlappade varandra i ungefär ett år efter det.

Sixten Sason, Saabs förste bilkonstruktör, passade på att göra flera förändringar - bland annat, i vad som nu kan ses som ett steg tillbaka, en vertikal i stället för horisontell kylargrill - men den övergripande formen överfördes från 92.

Under skalet fanns dock en ny, mindre (748 cm³) men mer kraftfull (34 hk) trecylindrig tvåtaktsmotor, tillsammans med 12-volts el och spiralfjädring, som ersatte det torsionsstångsarrangemang som Saab tidigare hade använt.



Roger Warolin