



Lotus Mark VI

1. Uppdaterade Maybach GLS
2. Begagnad VW ID. 3, 4 eller 5
3. Renault visar upp framtidens elbilssatsning
4. Få väljer manuell i sommar
5. Toyota slår larm
6. Ford går ihop med kinesiska fordonsjätten
7. Koenigseggs otroliga milstolpe
8. Så enkelt lurar bilister fartkamerorna
9. En arbetsdag i en ellastbil
10. Nya Mini firar 25 år
11. Lotus Mark VI
12. Waverley Electric
13. Grattis Talbot Tagora
14. De viktigaste bilarna



1. Uppdaterade Maybach GLS: Nu med 612 hästar och AI-lyx

Av Åsa Wallenrud 2026-07-21

Mercedes-Maybach GLS uppdateras rejält. Med ny V8-motor, vassare chassiteknik och AI i kupén höjs ribban i lyxsegmentet.



Baklyx i särklass: Executive-sätena bak bjuder för första gången på integrerad massage för vaderna – perfekt för långresan.



Nytt ansikte utåt: Den helt nya Maybach-fronten domineras av en upplyst grill med varumärkesnamnet integrerat i ramen.



Omarbetade bakljus och en bred dekorpanel markerar bilens tunga närvaro på vägen

Mercedes-Maybach GLS får sin hittills **största uppdatering** sedan lanseringen 2019. Det tyska flaggskeppet vässas på flera punkter för att möta konkurrensen i den absoluta toppklassen – med fokus på högre komfort, starkare drivlina och smartare digital teknik.

Ny design och belyst grill

Exteriört syns förändringen direkt i fronten. Maybach-grillen är helt ny och har nu belyst ram med varumärkesnamnet integrerat. Även bakpartiet har fräschats upp med omarbetade bakljus och en bred dekorpanel som visuellt klistrar fast bilen mot vägen och förstärker bilens bredd.



De 23 tum stora smidda fälgarna har självbalanserande emblem som alltid hålls upprätta när hjulet rullar.



Under den långa huven arbetar en uppdaterad 4,0-liters V8 med mildhybridteknik som levererar totalt 612 hk.

För den som vill sticka ut erbjuds bland annat en ny tvåfärgad lackering i *Dark Petrol Metallic* och *Verde Silver Metallic*. Dessutom kan de 23 tum stora smidda fälgarna utrustas med självbalanserande navkapslar där logotypen alltid står upprätt, oavsett hur snabbt hjulen rullar.

Generativ AI och vadmassage i kupén

Insidan domineras av instrumentpanelen MBUX Superscreen som drivs av det nya operativsystemet MB.OS. Det innebär snabbare menyer, trådlösa uppdateringar (OTA) och en MBUX Virtual Assistant som använder generativ AI för mer naturliga röstkommandon.



Exklusiva materialval kombinerat med ny vibrationsmassage i framsätenas sittdynor höjer komforten.



Kupén har fått extra ljudisolering och vibrationsdämpning för att helt stänga ute omvärlden.



Fräsch luft var 90:e sekund: Det nya elektriska luftfiltret renar hela kupélufden kontinuerligt under färden.

Även säteskomforten har nått en ny nivå:

- **Framsätena:** Ny vibrationsmassage i sittdynorna.
- **Executive-sätena bak:** Erbjuder för första gången integrerad massage för vaderna.
- **Ljud och luft:** Ett uppgraderat Burmester 3D-system med 15 högtalare levererar ljudet, medan ett nytt elektriskt luftfilter renar hela kupélufden var 90:e sekund.

Nya Mercedes-Maybach GLS blir tillgänglig för beställning från och med slutet av juli.



Åsa Wallenrud



2. Begagnad VW ID. 3, 4 eller 5

27 juli 2026

Mjukvaran är fortfarande akilleshälen



FILM: <https://youtu.be/0bPDvRJHERc>

Volkswagens ID-bilar har länge varit populära nya, och nu börjar de även bli populära begagnat i takt med att priserna kryper ner mot 250 000–300 000 kronor. Jag lånade en begagnad ID. 5 GTX som gått 10 600 mil för att gå igenom vad man bör tänka på inför ett köp. Guiden gäller i praktiken lika mycket för Skoda Enyaq och Audi Q4 e-tron, som delar samma plattform och teknik.

Modellbeteckningarna är enklare än de ser ut

I Sverige finns fyra modeller: ID. 3, ID. 4, ID. 5 och ID. 7. Den här guiden handlar framför allt om årsmodellerna 2021–2023 av ID. 3, ID. 4 och ID. 5, eftersom det kom en större uppdatering med modellår 2024 som löste flera av de problem vi går igenom här. ID. 3 är den minsta på ungefär 4,3 meter, ID. 4 är den vanliga familjebilen på runt 4,55–4,6 meter, och ID. 5 är en kupéversion av ID. 4 med sämre bagageutrymme. ID. 5 har sålt sämre och Volkswagen har redan meddelat att den läggs ner till förmån för ID. 4.

På ID-bilarna står utrustningsversionen utskriven på bilen, vilket gör det enkelt att identifiera vad man tittar på. GTX betyder sportigare, ett stramare chassi, mer motoreffekt och oftast en högre utrustningsnivå, men inte nödvändigtvis fyrhjulsdraft, ID. 3 GTX är till exempel bara bakhjulsdriven och sportig.



En ID-modell med GTX på sidan är sportigare vilket i verkligheten betyder "något stötigare"

Pro Performance är i praktiken standardbilen, medan Pro 4Motion är samma bil fast med fyrhjulsdraft. First Edition kallades de allra första ID-bilarna som firade lanseringen, med lite högre utrustning och en egen unik lackfärg.

En ID-modell med GTX på sidan är sportigare vilket i verkligheten betyder "något stötigare".



Vintern är inte en Volkswagen ID-ägares bästa tid,
i alla fall inte när det kommer till laddning.



Mjukvaran är akilleshälen för dessa bilar, den har blivit mycket bättre men inte bra

Därför är 2024 en vattendelare

2024 fick ID-bilarna en ny drivlina och mjukvaruversion 4.0, som löste flera återkommande buggar och la till funktioner som saknas i äldre bilar. Den absolut viktigaste skillnaden är batteriförvärmning. Ett batteri laddar som bäst runt 25 grader, och utan förvärmning tar det längre tid att nå den temperaturen i svensk vinterkyla. Årsmodell 2021–2023 saknar helt den här funktionen och kommer aldrig få den heller, vilket gör att de laddar långsammare på vintern.

I praktiken har jag sett laddtider på 45–50 minuter för 10 till 80 procent på en äldre bil utan förvärmning, jämfört med 25–30 minuter på en nyare ID. 4. Det handlar dock inte bara om att stå längre, den äldre drivlinan är dessutom mer törstig och har en kortare räckvidd. Fördelen kan dock vara att priserna på dessa årsmodeller är ofta lägre och man kan spara en del pengar på att välja en 2023 istället för 2024.

Om det är värt det beror på hur du använder bilen. Är du säljare som ofta kör långt och snabbbladdar vintertid skulle jag leta någon annanstans, men är du en familj som åker till fjällen en eller ett par gånger om vintern och snabbbladdar tre till fyra gånger per år, kan det lägre priset göra det värt att stå de extra minuterna. Man kan heller inte låsa bilen via mobilappen på de här årsmodellerna, ännu en funktion som kräver 2024 eller senare.

Vanliga fel och återkallelser att kontrollera

Det stora återkommande problemet på de här bilarna är mjukvaran, infotainmentsystemet som hänger sig, behöver startas om, eller skärmar som blir svarta. Många av de här buglarna är kopplade till 12-voltsbatteriet, och Volkswagen har genomfört en återkallelse där man bytte ut de klena originalbatterierna mot kraftfullare batterier. Du kan se om en bil fått den åtgärden genom att kolla om den har mjukvaruversion 2.4 eller senare, den versionen installerades just i samband med bytet.

Vid provkörning är det värt att lyssna efter ett klonkande ljud från framvagnen, ett vanligt problem med stabilisatorstagen som drabbar både ID-bilarna, Enyaq och Q4. I baksätet används trumbromsar istället för skivbromsar, ett val Volkswagen gjorde för att de ska vara mer underhållsfria. Detta eftersom bilarna regenererar så pass mycket via motorn att de mekaniska bromsarna används mer sällan, vilket kan göra att de börjar rosta.

Mjukvaran är akilleshälen för dessa bilar, den har blivit mycket bättre men inte bra.

Det är svårare att upptäcka rost i en trumbroms än en skivbroms eftersom den är innesluten, men kör man sakta framåt och lyssnar efter ett skrapande ljud från bakhjulen kan man få en indikation. Ett sätt att hålla bromsarna i skick som ägare är att då och då lägga i friläge och trycka på bromsen på en tom raksträcka, så att de mekaniska bromsarna faktiskt får arbeta istället för att bara luta sig mot regenereringen.



Att låset till laddluckan slutar fungera som det ska är inte alltför ovanligt

Det finns även en återkallelse på högvoltsbatteriet, kallad 93P7, som gäller celler från en specifik tillverkare som Volkswagen identifierat kunde börja brinna. Den syns inte utanpå bilen, utan du behöver be säljaren om chassinumret och kontakta en Volkswagen-verkstad för att kontrollera om åtgärden är gjord, samma sak gäller egentligen alla servicebulletiner oavsett bilmärke, ett bra allmänt köptips.

Skavanker att hålla utkik efter

På den provkörda bilen, med sina 10 600 mil, hittade jag två återkommande svagheter. Fjädern till laddluckan studsar upp lite för snabbt och låter knepigt, ett vanligt fel som ibland gör att ID-bilar helt saknar laddlucka eftersom ägare tvingats bryta upp den när låset fastnat i kyla.

Insynsskyddet i bagaget är en annan vanlig svag punkt, fästet slits och går sönder så att skyddet skramlar när man öppnar bakluckan. Båda är plastdetaljer som förmodligen är enkla att åtgärda, men värda att kolla vid en provkörning.

Att låset till laddluckan slutar fungera som det ska är inte alltför ovanligt.

Service, garanti och batterihälsa

Serviceintervallet är två år med fria mil men Volkswagen tar rätt bra betalt, 6 000–8 000 kronor per tillfälle är inte ovanligt, vilket blir 3 000–4 000 kronor om året. Du behöver inte anlita en auktoriserad verkstad för service, en oberoende verkstad fungerar lika bra. Nybilsgarantin är bara två år, ett svagt betyg jämfört med konkurrenter. Vagnskadegarantin är på tre år och det finns en batterigaranti på 8 år eller 16 000 mil ner till lägst 70 procents kapacitet.

När det kommer till faktisk batterihälsa såg jag på Carlas lager av 27 stycken ID. 4:or att en genomsnittlig bil på 7 300 mil (årsmodell 2022) låg på 94 procents batterihälsa, medan den provkörda 2023 års-bilen med 10 600 mil låg på 91 procent, båda inom vad man kan förvänta sig.

Interiör och mjukvara i vardagen

Invändigt är ID-bilarna rymliga. ID. 5:ans kupéform ger något sämre takhöjd än ID. 4, men jag är 180 cm och har fortfarande omkring tre fingrars marginal till taket. Sittdynorna är långa och ger bra stöd, och tack vare den dedikerade elbilsplattformen finns ingen kardan-tunnel som stör.



Jag fick låna en Volkswagen ID.5 GTX från 2023 som gått 10 600 mil inför detta test

De här äldre årsmodellerna saknar bakgrundsbelysning på reglagen för klimat och volym under skärmen, vilket gör dem svåra att hitta i mörker, en brist som åtgärdades från 2024 även om själva slider-funktionen finns kvar. Rattens touch-knappar är ett omdiskuterat kapitel, vissa ägare vänjer sig och tycker det fungerar bra, andra ogillar dem rakt av. Jag fick låna en Volkswagen ID.5 GTX från 2023 som gått 10 600 mil inför detta test.

Mjukvaruuppdateringar har rullats ut ojämnt över åren, så det är inte ovanligt att stöta på bilar som fortfarande kör en äldre version trots att en nyare finns tillgänglig, då krävs ett verkstadsbesök för att uppdatera manuellt snarare än en riktig OTA-uppdatering över nätet.

Sammanfattningsvis

ID-bilarna från den här perioden, liksom systerbilarna Enyaq och Q4, är trevliga och komfortabla att köra. Mjukvaran är och förblir den stora svagheten, och nu när Volkswagen fokuserar mer på nyare modeller är det inte givet att kvarvarande buggar någonsin kommer åtgärdas.

Samtidigt har priserna kommit ner rejält. Kan du leva med högre förbrukning och 15–20 minuter längre laddstopp på vintern jämfört med en modernare ID-modell, kan det vara väl värt att slå till. Är laddhastighet och mjukvarupolish däremot viktigare för dig, är en Tesla Model Y, Kia EV6 eller Hyundai Ioniq 5 troligen ett bättre alternativ i liknande prisklass.



Christoffer Gullin startade Elbilmagasinet 2021 och har sedan dess bevakat elbilsbranschen och testat både nya och begagnade elbilar. I dag är Elbilmagasinet en av Sveriges största oberoende medier om elbilar och en självklar kunskapskälla för många svenskar. Privat kör Christoffer en Mercedes CLA 250+.



3. Renault visar upp framtidens elbilssatsning

Posted by Kristofer Rask juli 21, 2026

Ford ansluter



Renault vill göra Frankrike till ett av Europas viktigaste centrum för utveckling och tillverkning av elbilar. Nu lyfter biltillverkaren fram sina satsningar på batterier, mjukvara och elmotorer. Dessutom kommer Ford att ansluta och låta Renault tillverka framtida elbilar i de franska fabrikerna.

Elektrifieringen har blivit en central del av Renaults strategi och företaget uppger att 60 procent av koncernens forskning och utveckling nu sker i Frankrike. Arbetet bedrivs bland annat vid Technocentre i Guyancourt samt utvecklings- och testanläggningar i Lardy och Aubevoye.

Under 2025 lämnade Renault dessutom in 746 patentansökningar vilket placerade koncernen på tredje plats i den franska patentstatistiken.

Stort fokus på batteriteknik

En stor del av satsningen handlar om batteriteknik. Eftersom batteriet står för mellan 30 och 50 procent av kostnaden för en elbil har Renault byggt upp ett eget Battery Cell Innovation Laboratory där nya battericeller och batterikemier utvecklas och testas. Målet är att stärka den egna kompetensen inför kommande generationens elbilar.

Renault lyfter också fram sin satsning på elmotorer utan sällsynta jordartsmetaller. Tekniken har utvecklats sedan 2012 och ska enligt företaget minska beroendet av kritiska råvaror samtidigt som motorerna behåller hög verkningsgrad och prestanda.



Även större fokus på mjukvara

Samtidigt väntas mjukvaran få en allt större betydelse i framtidens bilar. Renault uppskattar att den kan stå för närmare 40 procent av en elbils totala värde år 2030.

Genom den så kallade Software Defined Vehicle-arkitekturen som utvecklats tillsammans med Google och Qualcomm ska bilarna kunna få nya funktioner och förbättringar via trådlösa uppdateringar under hela sin livslängd.



Tillverkningen i Frankrike

Renault betonar också av vikten av tillverkningen i Europa. Man lyfter fram sin elbilsproduktion i Frankrike där ElectriCity i norra Frankrike blivit koncernens nav för tillverkning av elbilar. Där produceras redan modeller åt allianspartnerna Nissan och Mitsubishi för den europeiska marknaden.

Framöver ska även Ford låta tillverka framtida elbilar i Renaults franska fabriker. Renault lämnar däremot inga ytterligare detaljer om samarbetet och berättar varken vilka modeller det gäller eller när produktionen ska starta.



Kristofer Rask

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

[**Mer information och kontakt.**](#)

4. Fritt fall för försäljning – så få väljer manuell i sommar

Av Kevin Neemé

23 juli 2026, 06:27

Registreringarna stört dyker i sommar. Manuella **bilar** kollapsar i **försäljningen**. I juni registrerades bara 23 stycken **Volkswagen Golf** med manuell växellåda.



Den manuella växellådan är på väg att försvinna från svenska bilhallar. Redan i våras visade statistiken ett kraftigt tapp men nu pekar de färskaste junisiffrorna på en ännu snabbare nedgång. Under årets första sex månader har antalet nyregistrerade personbilar med manuell växellåda minskat med 34,9 procent jämfört med samma period i fjol. Bara i juni föll registreringarna med strax över 40 procent mot förra året.

Utvecklingen är dramatisk med tanke på att den manuella växellådan redan utgjorde en mycket liten del av marknaden. För bara ett decennium sedan var den självklar i de flesta bilmodeller. I dag säljs merparten av alla nya personbilar enbart med automatlåda, samtidigt som elbilar helt saknar traditionell växellåda. Raset syns även hos modeller som länge varit favoriter bland förare som vill växla själva.

Volkswagen Golf är ett tydligt exempel. Modellen är fortfarande en av få klassiska folkbilar som går att köpa med manuell sexväxlad låda, men i juni registrerades bara 23 exemplar. Även Audi A3, Hyundai i20, Kia Picanto, Peugeot 2008, Volkswagen T-Cross, Citroën C3 Aircross, Dacia Jogger och Hyundai Bayon finns fortfarande att få med manuell växellåda. Men oftast bara i enklare motorversioner och utrustningsnivåer.

Jätterset – nya manuella bilar snart utraderade

År	Nyregistreringar manuella bilar
2016	176 781
2017	147 741
2018	119 270
2019	94 410
2020	50 463
2021	43 310
2022	29 392
2023	22 838
2024	15 673
2025	9 978
*2026	4050

* – gäller till och med 21 juli 2026, siffran ej slutgiltig. Statistik sammanställd av Carup. Källa: [Car.info](https://car.info)

Trots raset finns det en modell bland personbilarna som nästan ensam håller liv i den manuella växellådan i Sverige Dacia Sandero. Hittills i år har 552 manuella Sandero registrerats. Bara under juni såldes 145 exemplar med manuell låda vilket är mer än en femtedel av samtliga manuella personbilar som registrerades i Sverige under månaden. Utan Dacias budgetmodell hade statistiken sett betydligt dystrare ut.

Bakom utvecklingen finns flera orsaker. Allt fler svenskar tar automatkörkort, bilköpare föredrar bekvämligheten med automatlåda och biltillverkarna väljer att satsa på färre drivlinor för att minska kostnaderna. Resultatet är att alternativen för den som vill växla själv blir färre för varje månad. Om utvecklingen fortsätter i samma takt riskerar den manuella växellådan snart att bli ett undantag även bland nya småbilar.

LÄS MER:

- [TEST: VW Golf laddhybrider: GTE och eHybrid i...](#)
- [Världspremiär: VW Golf Variant och VW Golf Alltrack...](#)
- [Lista: 1000-tals bilar släcks från nätet i december](#)
- [Sista bilarna med manuell växellåda i Sverige](#)
- [Chockraset: Manuella bilar snart borta i Sverige](#)
- [Bara 2 veckor kvar: Släcks din bil från nätet?](#)
- [Jätteras på svensktoppen – bilarna som tar över](#)



Kevin Neemé



5. Toyota slår larm: "Vi kan inte överleva"

Posted by Kristofer Rask juli 26, 2026 [1 kommentar](#)

Nästa Corolla blir elbil

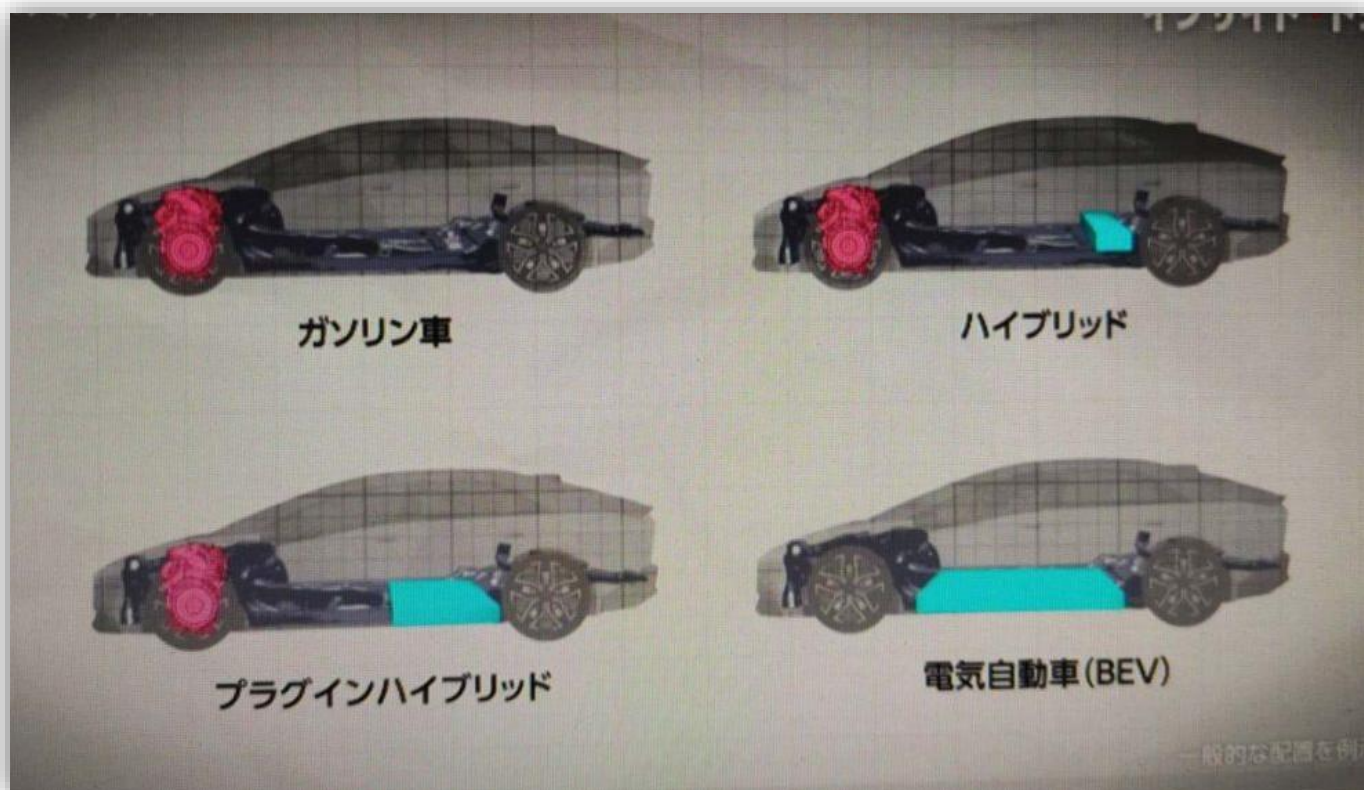


Den japanska biltillverkaren Toyota står tillsammans med resten av bilindustrin inför ett av sina största teknikskiften någonsin. I en dokumentär från japanska NHK berättar nu Toyotas ledning och ingenjörer öppen hjärtat om den växande pressen från kinesiska biltillverkare, samtidigt som fokuset på elbilar ökar.

Toyota utvecklar nu nästa generation Corolla som dessutom också kommer att lanseras som en elbil. Corolla är med sina över 57 miljoner sålda exemplar världens mest sålda bilmodell genom tiderna.



Toyota Corolla Concept



Nya plattformen har stöd för flera drivlinor

Nu ska den ikoniska modellen ta steget in i en ny era där en helelektrisk version blir en del av modellprogrammet. **Enligt NHK** råder en tydlig känsla av kris inom Toyota när konkurrensen från framför allt kinesiska tillverkare som BYD och även Tesla förändrat spelplanen.

– Det verkar finnas en betydande känsla av kris inom företaget, säger Toyotas styrelseordförande Akio Toyoda i dokumentären. Han varnar samtidigt för att det största hotet inte är konkurrenterna utan att Toyota blir för självgoda.

– Om det händer är det över, säger Toyoda.

"Toyota håller på att förlora"

Samtidigt berättar ingenjörerna om utmaningarna med Kina. NHK fick unik tillgång till Toyotas topphemliga utvecklingsanläggning där nästa generation Corolla utvecklas. Där uttrycker flera ingenjörer en oro över hur snabbt de kinesiska tillverkarna utvecklar nya elbilar.

– Jag tycker att vi håller på att förlora mot Kina, säger en av ingenjörerna öppet i dokumentären.

Samtalet kretsar bland annat kring hur Toyota måste korta ner utvecklingstiderna och förändra sina arbetsmetoder för att kunna konkurrera med den nya generationens biltillverkare.

Ny plattform, även för elbil

De tekniska detaljerna om den nya Corolla är fortfarande hemliga men den kommer att byggas på en ny plattform som kan användas för flera olika drivlinor. Den ska stödja elbilar samt laddhybrider, fullhybrider och bensinmotorer.

Ett koncept på den nya **Corolla visades upp vid Japan Mobility Show förra året**. Eftersom den hade både laddlucka och saknade en grill fram var det tydligt att det handlade om den eldrivna versionen som konceptet illustrerade. Löftet från Toyota är en nya Corolla med ny teknik och många innovationer.



Fler varianter av Toyotas elbilar

Flera karossvarianter väntas

Under NHK:s dokumentär syns flera maskerade prototyper i bakgrunden. Bland annat verkar Toyota utveckla en sedan, halvkombi, crossover och en sportigare GR-version parallellt.

Exakt när nästa generation Corolla lanseras har Toyota ännu inte bekräftat. Men dokumentären visar att modellen har en central roll i företagets framtid och att elektrifieringen nu är en nödvändighet snarare än ett val.

– Oavsett om det handlar om elbil, laddhybrid, hybrid eller bensinbil ska vi bygga bilar som människor verkligen vill köra, har Toyotas vd Koji Sato tidigare sagt om **den nya generationen Corolla**.



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

Mer information och kontakt.



6. Framtiden säkrad: Ford går ihop med kinesiska fordonsjätten

Av John Sempill 2026-07-24 [2 Kommentarer](#)

Ford och Geely startar samriskbolag i Valencia. Samarbetet ska säkra Valencia-fabriken framtid och samtidigt bana väg för fem nya bilar med start 2028.



Ford Europas chef Jim Baumbick (andra från vänster) tillsammans med ledningen från Geely Auto under ett besök på fabrikgolvet i Valencia, där produktionen ska starta 2028.

De globala fordonstillverkarna Ford Motor Company och Geely Auto har nu kommit överens om att bilda ett gemensamt samriskbolag med fokus på Europa.

Det nya partnerskapet innebär att produktionen förläggs till Fords befintliga fabrik i spanska Valencia, vilket också ska säkra anläggningens framtid och ge långsiktig stabilitet samt nya arbetstillfällen i regionen.

Det föreslagna ägandet fördelas med 66 procent till Ford och 34 procent till Geely Auto. Samarbetet syftar till att omvandla fabriken i Valencia, som har en potentiell årlig kapacitet på cirka 500 000 enheter, till ett modernt tillverkningsnav för en ny generation miljöbilar med låga eller inga utsläpp.

Produktionstakten menas rulla igång 2028 och planen är att tillverka tre Ford-modeller med fokus på flera drivlinor samt två helelektriska modeller från Geely.

Säkrar framtiden för spansk bilindustri

Verksamheten beräknas starta under första halvåret 2027 efter myndighetsgodkännanden.

– I nästan 50 år har några av de mest älskade bilarna i vår historia byggts i Valencia, och nu kommer detta team att hjälpa till att bygga vår framtid, säger Jim Baumbick, chef för Ford Europa, enligt ett pressmeddelande. Just därför bygger vi ett flexibelt och kostnads-effektivt industrisystem tillsammans med en kompetent partner i Geely Auto.

Satsningen accelererar Geelys europeiska offensiv efter ett framgångsrikt första halvår 2026, där bolagets utlandsförsäljning ökade med 158 procent till totalt 474 228 fordon.

–Tillsammans kan vi fullt ut utnyttja en fantastisk fabrik med en fantastisk arbetsstyrka och matcha branschens nya kostnadsstandarder, fortsätter Jim Baumbick. Allt detta är en del av Fords vision att erbjuda europeiska förare rally-inspirerade köregenskaper, äkta terrängkapacitet och multiteknologi, med ett tydligt "Blue Oval"-DNA.

Läs även:



Geely avslöjar ny elmotor med rekordhög effektivitet



auto motor & sport och Recharges chefredaktör skriver om bilar, bransch och bilindustri. Som tioåring hade han två drömbilar: Jaguar XJ220 och Ford Mondeo. En av dem hade han som övningskörningsbil. Är annars utbildad trummis och tidigare redaktör för bland annat Den Moderna Hantverkaren, Den Moderna Verkstaden och Musikermagasinet. Lyssnar helst på Toto.

Email: john.sempill@automotorsport.se

7. Koenigseggs otroliga milstolpe – vad kommer nu?

Av Kevin Neemé 27 juli 2026, 14:31

En epok är över. Den allra sista Jesko Attack lämnar fabriken i Ängelholm. Men leveransen markerar också början på ett helt nytt kapitel för Koenigsegg.



FILM: <https://youtu.be/93qN5jjNL00>

Christian von Koenigsegg överlämnade personligen den sista Jesko Attack till en kanadensisk kund på svenska hyperbiltillverkarens flygfält i Ängelholm, uppger The Supercarblog. Bredvid den historiska bilen stod bland annat en CC850 och en Regera, som en påminnelse om hur snabbt den lilla svenska tillverkaren har utvecklats. Det sista exemplaret lär inte vara svårt att känna igen. Karossen består av synlig svart kolfiber med starka detaljer i färgen Apex Orange.

Samma färgtema fortsätter inne i kupén. Under motorhuven finns Koenigseggs femliters V8 med dubbla turboaggregat, som ger 1 280 hästkrafter på vanlig bensin och upp till 1.600 hästkrafter med E85. Jesko Attack byggdes för att vara den mest baninriktade versionen av modellen. Den enorma bakvingen och den avancerade aerodynamiken kan skapa upp till 1 400 kilo marktryck. Totalt byggs 125 Jesko när både Attack och den mer toppfartsinriktade Absolut räknas in.

Men leveransen betyder inte att hela Jesko-kapitlet är avslutat ännu. Jesko Absolut fortsätter att visa vad grundkonstruktionen klarar av. På Sveriges nationaldag 2026 körde bilen en stående kvartsmil på 8,54 sekunder och nådde drygt 305 km/h över mållinjen. En halv engelsk mil avverkades på 12,76 sekunder med en sluthastighet på omkring 373 km/h.



*Koenigsegg Sadair's Spear blir den absoluta finalen för Jesko-familjen.
Endast 30 exemplar byggs – och samtliga är redan sålda.*

Dessutom återstår den verkliga finalen för Jesko-familjen. **Sadair's Spear** är en ännu mer extrem vidareutveckling med lägre vikt, mer marktryck och upp till 1 625 hästkrafter. Bara 30 exemplar ska byggas och samtliga såldes redan innan bilen visades offentligt. Produktionen utgör den avslutande delen av hela Jesko-programmet. Samtidigt har **Koenigsegg** inlett sitt hittills största modellskifte.

Produktionen av den fyrsitsiga Gemera har kommit igång efter flera års väntan. Bilen ska byggas i 300 exemplar och kombinerar fyra riktiga sittplatser med fyrhjulsdrift och en drivlina på upp till 2 300 hästkrafter. Gemera byggs parallellt med CC850 och samtliga exemplar uppges redan vara tingade. **CC850** fortsätter också att tillverkas. Hyllningen till företagets första produktionsmodell CC8S begränsas till 70 exemplar.

Den har en ovanlig växellåda som kan fungera både som en traditionell sexväxlad manuell låda med kopplingspedal och som en nioväxlad automat. Motorn ger upp till 1 385 hästkrafter, exakt lika många som bilens vikt i kilo. Men den kanske mest spännande nyheten återstår. Koenigsegg har avslöjat att CC850 ska utvecklas vidare till en ännu vassare modell med det interna kodnamnet KG15. Företaget har beskrivit den som motsvarigheten till vad Sadair's Spear blev för Jesko vilket pekar mot en lättare, starkare och betydligt mer extrem version av CC850.

Därefter väntar något ännu större. Christian von Koenigsegg har berättat att företaget arbetar på en helt ny mittmotorbil på en ny plattform. Han har dessutom antytt flera tekniska lösningar som ska få människor att undra varför ingen byggt dem tidigare. Exakt vad som döljer sig bakom orden är fortfarande hemligt. Den sista Jesko Attack är därför inte slutet för Koenigsegg. Snarare markerar den ögonblicket då företaget lämnar en av sina största framgångar bakom sig samtidigt som flera ännu mer extrema efterträdare redan står på tur.



Koenigsegg CC850 är företagets hyllning till den första produktionsbilen CC8S. Modellen fortsätter att tillverkas och kombinerar klassisk design med banbrytande teknik.

LÄS MER:

- [Se Christian von Koenigseggs egen fantastiska bilsamling](#)
- [Koenigsegg slår tillbaka: "Det här såg jag inte komma"](#)
- [Tesla Dark Knight får delar från Koenigsegg och Öhlins](#)
- [Koenigsegg visar nya mirakeltekniken: "Njut!"](#)
- [Första exen: Koenigsegg tillverkar nya hyperbilen](#)
- [Svenska superbilen Koenigsegg i mystiskt samarbete...](#)
- [Koenigsegg RAW – kan komma som ny "billig" superbil](#)



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.

8. Så enkelt lurar bilister fartkamerorna: "Märks inte förrän i blixten"

Av Pontus Staunstrup Publicerad 28 juli 2026 Uppdaterad 28 juli 2026

Ett utländskt fuskknep för att slippa fortkörningsböter har spridit sig till svenska bilister. Genom att sätta tejp, film eller spray på registreringsskylten blir den oläsbar när fartkamerans blyxt går av, utan att synas för blotta ögat. Polisen har svårt att komma åt problemet.



Bilister har hittat nytt sätt att lura fartkameror

En ny metod för att slå ut fartkameror har nått Sverige efter att först ha spridit sig i Storbritannien.

Knepet går ut på att behandla registreringsskylten med tejp, film eller spray som reflekterar kamerans blyxt så kraftigt att skylten överexponeras och blir oläsbar på bilden.

Skylten ser normal ut

I dagsljus syns ingenting, skylten ser helt normal ut för både poliser och andra bilister. Först när kamerans starka blyxt utlöses avslöjas att den är manipulerad.

"Det är liksom ingenting jag ser när jag står och kollar på registreringsskylten, utan då ser den ju schysst ut", **säger Petter Magnusson, gruppchef på trafikpolisen.**

Vanligt bland brittiska bilister

Metoden är inte ny globalt sett. I Storbritannien uppskattar en tjänsteman med ansvar för landets kameraövervakning att **så många som en av 15 bilar kör runt med manipulerade skyltar.**

Där finns också betydligt fler kameror att kringgå. Storbritannien har över 15 000 kameror, jämfört med Sveriges runt 2 800.

Försämring är brottsligt

Att medvetet göra sin registreringsskylt oläsbar är olagligt även i Sverige, oavsett metod. Enligt polisen måste skyltar vara läsbara från alla vinklar, och all försämring av läsbarheten räknas som brott.

Det spelar ingen roll om försämringen sker med eller utan uppsåt. En bilist som har en manipulerad skylt kan få böter på omkring 1 500 kronor.

Omöjligt att upptäcka

Problemet är att fusket är i praktiken omöjligt att upptäcka i en vanlig trafikkontroll, eftersom polisen sällan har tillgång till en tillräckligt stark blixtpålysning eller lampa på plats.

Det är först vid en riktad kontroll, eller om en polis stoppar bilen och undersöker skylten på nära håll, som tejen eller filmen syns tydligt.

Polisen testar ny teknik

I Storbritannien har flera myndigheter börjat svara med både ny teknik och hårdare tag. **Wolverhampton blev först i landet att investera i specialkameror** som kan avslöja manipulerade skyltar, bland annat digitala nattkameror som fångar skyltens infraröda signatur.

Under en tvåveckorsperiod fångade en provkörning av liknande teknik i West Midlands-regionen över 4 300 icke godkända skyltar.

Flera kameravinklar

Flera brittiska kommuner testar också nästa generations ANPR-kameror med polariserade linser och kameravinklar från flera håll samtidigt.

Tanken är att göra det svårare för bilister att använda reflekterande beläggningar att lura systemet. De fångas upp i olika vinklar.

Kännbara straff

Straffen kan bli kännbara. Förutom böter på runt 100 pund kan taxiförare som ertappas med manipulerade skyltar få sin licens indragen.

En taxichaufför i Wolverhampton förlorade nyligen både sin licens och tvingades betala motsvarande drygt 25 000 kronor i rättegångskostnader efter att ha överklagat ett sådant beslut, utan framgång.

Ingen specialteknik i Sverige

I Sverige finns i dagsläget ingen motsvarande specialteknik för att upptäcka fusket i trafiken.

Den svenska trafikpolisens verktyg är begränsade till vanliga kontroller på plats, där tejen eller filmen syns tydligt för blotta ögat. Men det fungerar först när polisen redan stoppat bilen.



Skribent med lång erfarenhet inom marknadsföring, som bevakar den globala ekonomin, börs/finans samt ny teknologi



9. En arbetsdag i en ellastbil på 25,25 meter

Av Christoffer Gullin

26 juli 2026

Hur fungerar det i verkligheten



FILM: <https://youtu.be/3CiUZusdSMY>

Under en arbetsdag fick jag följa med Jonas för att se hur det fungerar att köra ellastbil i verkligheten. Vi ser mycket rapporter och tester men sällan från den som faktiskt kör bilarna. Vi får höra Jonas berätta om hur vardagen ser ut, hur laddstopp planeras och jag passar på att prata lite om andelen ellastbilar i Sverige, som ligger efter marknader som t.ex. Tyskland och Nederländerna.



Christoffer Gullin

10. Nya Mini firar 25 år: Ikonen som föddes på nytt

Publicerad 2026-06-28 06:30 Text Calle Carlquist

Att ersätta den klassiska Hundkojan var ingen enkel uppgift. När BMW lanserade en modern version hade den många rätt.



Time waits for no one” sjöng The Rolling Stones redan 1974. Ingen kommer undan tidens gång. Det gäller även New Mini, bilen med ungdomligare framtoning än andra.

I år är det 25 år sedan den debuterade och en första provkörningsrapport fanns att läsa i Vi Bilägare nummer 9/2001. Det blev en positiv recension, levererad av Marianne Sterner.

Originalet BMC 850 var en präktig innovation vid **debuten 1959**. Superkompakta yttermått men förbluffande utrymmen, motorn på tvären, snillrikt sammanbyggd med växellådan.

Framhjulsdraft, fjädring med gummielement (från 1964 så kallad Hydrolastic) och i varje hörn av karossen ett litet tiotumshjul. Körkänslan var unik.

Hundkojan var så lyckad att den knappt behövde designförändras under de år tillverkningen pågick, 1969 års långnästa Clubman undantagen. Specialversionerna blev oräkneliga och lanserades oftare än nya kjollängder för Londons unga, chica kvinnor. För att inte tala om Kojans otaliga rally- och racingframgångar ...

Att ersätta en sådan institution måste ha varit en ångestskapande uppgift. Projektet startades tidigt. Redan 1968 gjorde BMC och Hundkojans skapare Alec Issigonis ett förslag till ersättare, kallat 9X. Sedan följde de så kallade ADO74 från 1972 och ADO88 från 1974.

ADO stod för Austin Design Office, varifrån rader av utkast och prototyper strömmade när den engelska bilindustrin ännu sjöd av liv.



Krumeluren New Mini hade gott om designglädje även på insidan

ADO88 resulterade till slut i Mini Metro som gick i produktion 1980. Många trodde att den skulle bli den faktiska ersättaren, men ur-Kojan levde envist kvar och **fortsatte att tillverkas** när Metro lades ner 1998. Det mest spännande (men dödfödda) projektet till ny Mini hette Spiritual och visades 1995, med svansmotor!



*Mängder av Mini-versioner har sålts genom åren.
Den första generationen av "nya Mini" är många entusiasters val.*



Nu är nya Mini inne på sin fjärde generation

Det som till slut blev bilen i Sterners provkörning kallades Project R59. Utvecklingen satte fart i oktober 1995, efter en sägenomspunnen tävling mellan designers från utgående ägarna Rover och de nya från BMW. Amerikanen Frank Stephensons förslag vann, med en helt ny och tekniskt sett tämligen historiebefriad bil.

Designen däremot innehöll åtskilligt av det som utmärkte förlagan: hastighetsmätaren mitt på instrumentpanelen, vippströmbrytare, tvåfärgslackering om man ville och en allmän uppsyn av oemotståndlig hundvalp.

Och som bilen gick! Där var arvet oförvanskat, trots att bilen var större, tyngre och långt säkrare än originalet. Det var ju inte bara tiden som rullat på, det hade bilutvecklingen också. Två motorer fanns att välja mellan, antingen 90 hk eller 115, innan fler tillkom.

År 2026 är New Mini inne på sin fjärde generation och antalet varianter under åren är nästan oöverskådligt. För många är det ändå den första versionen från 2001 som står högst i kurs, den som bland annat kännetecknas av att ha separata blinkers under strålkastarna.

Första Kojan byggdes i cirka 5,4 miljoner exemplar till och med 4 oktober 2000. Den nya har i sina fyra generationer hittills kommit upp i cirka 4,4 miljoner exemplar.



Vi Bilägare nummer 9/2001



11. Lotus Mark VI

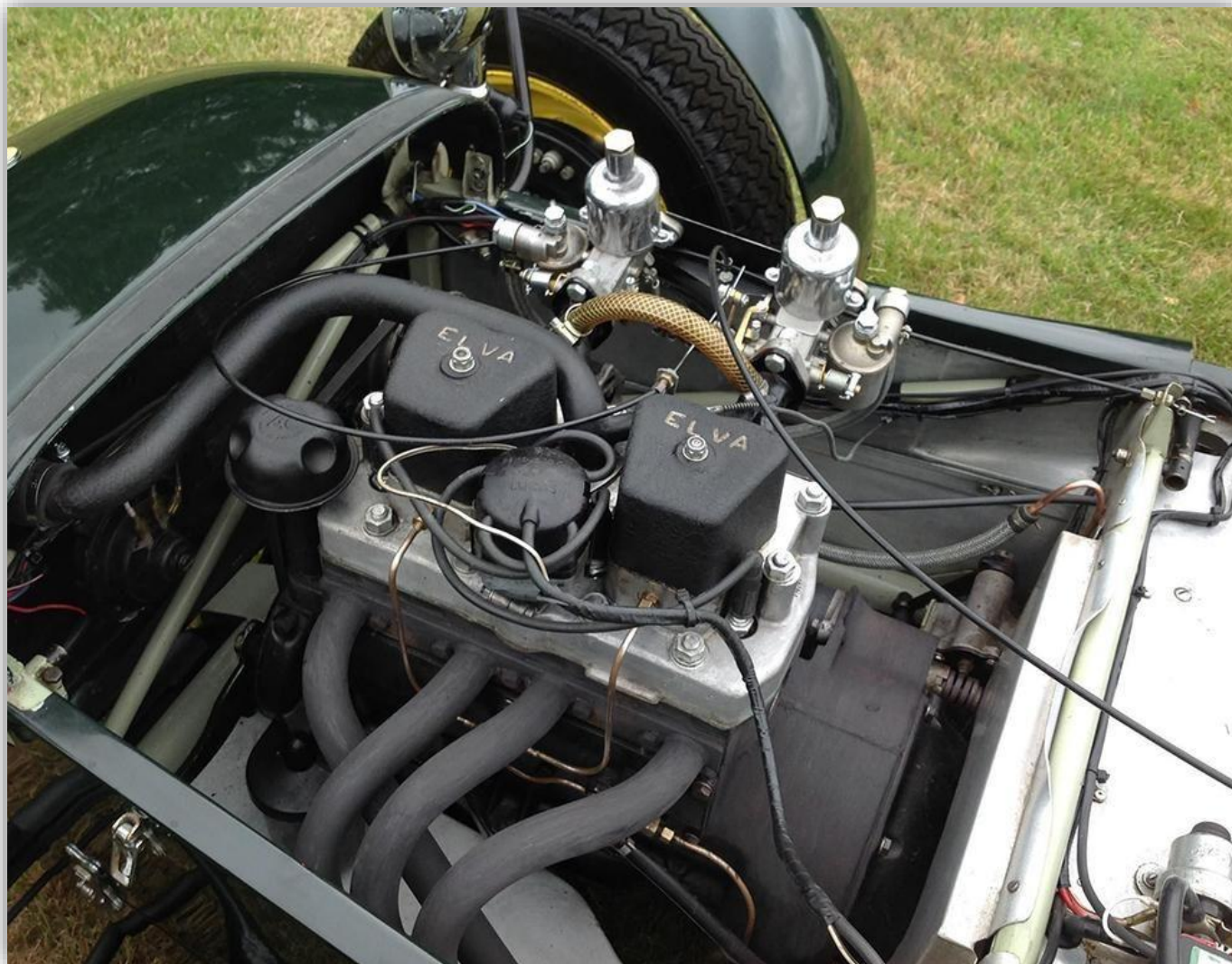
Av Sam Sheehan

Tisdag 18 augusti 2020 / [31 kommentarer](#)

Chapmans första produktionsmodell satte Lotus på bilkartan och banade väg för Seven och Elan



Sex decennier av kontinuerlig produktion har gjort Lotus [Seven](#) rättvist berömd i Storbritannien, men bilen är mycket skyldig den banbrytande modell som direkt föregick den. Genom att utveckla den stresskonstruerade formeln som låg till grund för Chapmans tidigare prototyper, kom VI – Lotus första serieproducerade bil – 1952 som en lättare, styvare och bättre hanteringsmaskin där förarna kunde tävla. Det var också en kitbil, så den var billig och anpassningsbar.



För blivande backtävlings-, trial- och landsvägstävlingstävlande på femtioalet var det banbrytande. Den använde flera standardkomponenter från Ford, främst från den enkla Prefect-sedanen, inklusive sidoventilen (med platt topplock) 1,2-litersmotor. Men VI baserades på ett rymdramschassi som var designat för att vara så lätt och styvt som möjligt med hjälp av de senaste ingenjörsteknikerna.

Ramen vägde bara 25 kg, och med aluminiumkaross och tillhörande hårdvara för att skapa en VI vägde hela bilen bara 432 kg. Det är nästan 70 kg mindre än originalet Seven. Den hade bara 50 hk och 57 lbft vridmoment, men den lättheten och en treväxlad växellåda gjorde att bilen var snabbare där det gällde än sina konkurrenter. Tänk på att det var femtiolet; Vi pratar 15 sekunder till 60 mph och en topphastighet på 93 mph.

Hastighet är nästan aldrig den avgörande faktorn för en Lotus-produktionsbil – smidighet ger nästan alltid den beröm. Faktum är att Chapmans berömda citat lyder: "Att lägga till kraft gör dig snabbare på raksträckorna. Att dra av vikt gör dig snabbare överallt". Så VI, trots att den var en mycket tidig ägare av Chapmans ingenjörfilosofi, blandade sin lätthet med oberoende front och stel verklig axelfjädring. Den var extremt smidig.

Att den såg ett steg före tidens alternativ betonade Lotus genialitet. Karossen var strömlinjeformad och jämn, instrumentbrädorna var prydligt arrangerade och bilen satt med naken målmedvetenhet, vilket undvek den klumpiga positiva camber som många konkurrenter antog. Framgång på racerbana eller tidtagna etapper verkade helt naturlig. Lotus rykte etablerades snabbt och uppföljarna, inklusive den betydligt mer betydelsefulla Seven, förde varumärket djupt in i andra halvan av 1900-talet.



Imponerande nog tog Chapman de ingenjörslärdomar han fått med dessa ursprungliga modeller med öppet tak och kanaliserade dem till riktiga gatbilar. Elan var ett perfekt ex-empel, som undvek den tunga stegramkonstruktion som konkurrenterna föredrog, och istället använde ett kompakt X-format stålchassi och glasfiberkaross. Receptet för lätthet, enkelhet och legenden om Lotus chassiteknik blev tydligt. Tack vare Mark VI:s framgång, inte minst.

Endast 110 VI-modeller rapporteras ha byggts, och många av dem överlevde föga förvånande inte mycket längre än till femtiotalet och sextiotalet på grund av det hårda livet som de flesta tävlingsbilar levde. Men tack vare deras låga underhållskostnader och oändliga möjligheter till modifiering finns det fortfarande gott om dem. Som dagens Spotted, en bil restaurerad på åttiotalet men fortfarande med en ärlig stänk av patina över sin gröna och gula lack.

Chassi nummer 51 har fått detaljerade justeringar under sin långa livstid, inklusive Elva ombyggnad av överliggande insugningsventil (som var populär bland racer) och Ballamy-fälgar. Bilen sägs vara så frisk att säljaren till och med antyder att den kan återutsättas till konkurrens. Eller, faktiskt, helt enkelt kört till puben. Båda låter bra för oss.

SPECIFIKATION | LOTUS MARK VI

Motor: 1 172cc rak fyra

Växellåda: 3-växlad manuell, bakhjulsdrift

Effekt (hk): 50@5 000

rpm Vridmoment (lb ft): 57@3 000

rpm MPG: EJ TILL TAK

CO2: Ej till Nr Först

registrerad: 1956

Registrerad mil: Ej tillgängligt

Pris nytt: Ej till Ditt

för: £54 500



12. Waverley Electric 1901



Liksom flera biltillverkare som växte fram vid sekelskiftet 1900 började Waverley i Indianapolis, Indiana som en tillverkare av cyklar. I sin tidigaste form byggde företaget cyklar under flera olika namn (inklusive Indiana Bicycle Company och American Bicycle Company) innan de övergick till hästlösa vagnar som en del av överste Albert Augustus Popes tillverkningsimperium. Pope hade redan ägt Indiana Bicycle Company när han köpte American Electric Vehicle Co. i Chicago och flyttade verkstaden till sitt cykelföretag i Indianapolis där han började tillverka Waverley Electric. De tidigaste av dessa bilar var lätta, enkla runabouts, den mest sanna känslan av "hästlös vagn", men år 1902 började Waverley erbjuda mer omfattande firsitsiga karosser och större chassi. Från 1904 till 1908 kallades vagnarna "Pope-Waverley" och utbudet hade utökats till att omfatta tio olika modeller. I botten av sortimentet låg det 850 dollar långa, tvåsitsiga Road Wagon-leveransfordonet, och högst upp en lyxig Coupe för 2 250 dollar komplett med ett speciellt Edison-batteri.





År 1908 började A.A. Popes omfattande affärsimperium att vackla och han sålde av många av sina intressen, inklusive Pope-Waverley Electric. En grupp affärsmän från Indianapolis köpte verksamheten och fortsatte produktionen som Waverley Co. De erbjöd mycket av samma sortiment och lade snart till en modell med falsk motorhuv för att likna en bensin-driven bil. Produktionen varade till omkring 1916, samtidigt som elbilar föll i onåd bland konsumenterna tack vare konkurrens från självstartande bensinbilar, som erbjöd större räckvidd och prestanda samt enkel tankning. Men Waverleys arv lever vidare i dagens högteknologiska helelektriska och laddhybrider, när vi ser elbilar komma i full cirkel, långt över ett sekel senare.





Denna charmiga Waverley Electric runabout är ett mycket tidigt exempel från det första kända året för Waverley-motorbilsproduktion 1901. Med början i ett komplett och mycket stabilt originalexemplar har den nyligen genomgått en noggrann kosmetisk restaurering och presenteras nu i vackert skick med ny Brewster Green-färg på kaross, chassi, vingar och hjul, med handmålade vagnsränder i kontrasterande rött. Det är den mest grundläggande av de tidiga bilarna, med enkla jordstyrningar och plats för två på ett vagnschassi med elmotorn monterad centralt under karossen.

Nu över ett sekel gammal är denna vackra bil vackert presenterad med blank lack och nypolerad nickelplätering på roderkontroller, busslampor och hjulnav. Trä spelar en stor roll i karossens konstruktion, som var anmärkningsvärt stabil före restaureringen och nu är i utmärkt skick. Den har ordnats mekaniskt (och elektriskt) och är mycket trevlig att köra medan den sitter ovanpå det nyklädda sätet.

Vid första anblicken är Waverley en ödmjuk, enkel liten hästlös vagn, men den representerar mycket mer än sitt enkla utseende. Detta är en historiskt betydelsefull och inflytelserik maskin, särskilt när vi bevittnar den återuppväckta rollen elbilar spelar på nybilsmarknaden. Med lyxiga nya elbilar från företag som Tesla, och allt fler stora biltillverkare som erbjuder rena elbilar, är det viktigt att se tillbaka på elbilens historia och kreditbolag som Waverley för deras banbrytande arbete inom området. I efterhand verkar det som att denna lilla runabout var långt före sin tid.



Klassiker**13. Grattis Talbot Tagora**

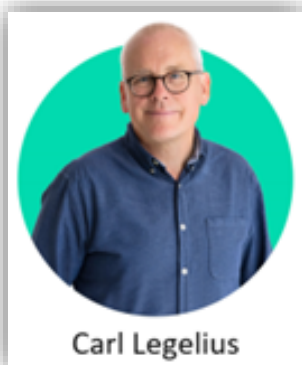
Publicerad 3 augusti 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar Klassiker en ny bilnamnsdag. I dag den 3 augusti när Tage har namnsdag vill vi överraska Tagora!



Hösten 1980 presenterade Talbot en ny stor bil som skulle ersätta den illa säljande Chrysler-Simca 180.

Formgivningen hade skett med linjal och under den 4,6 meter långa karossen doldes mekanik från Peugeot 604. Från början hade dock Chrysler Europe tänkt ha sin egen mekanik men när Peugeot 1978 köpte företaget och sedermera döpte om bilarna till Talbot ändrades allt. Egentligen visste ingen varför Talbot skulle ha en stor bil på programmet, föregångaren hade ju inte sålt något vidare. Men eftersom utvecklingsarbetet kommit så långt när Peugeot kom in i handlingen tryckte man ändå på startknappen. Tagora blev en totalflopp. Redan efter tre års tillverkning lades den ned och då hade inte ens 20 000 exemplar lämnat fabriken i Poissy. Snart var även märket Talbot ett minne blott.



14. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945

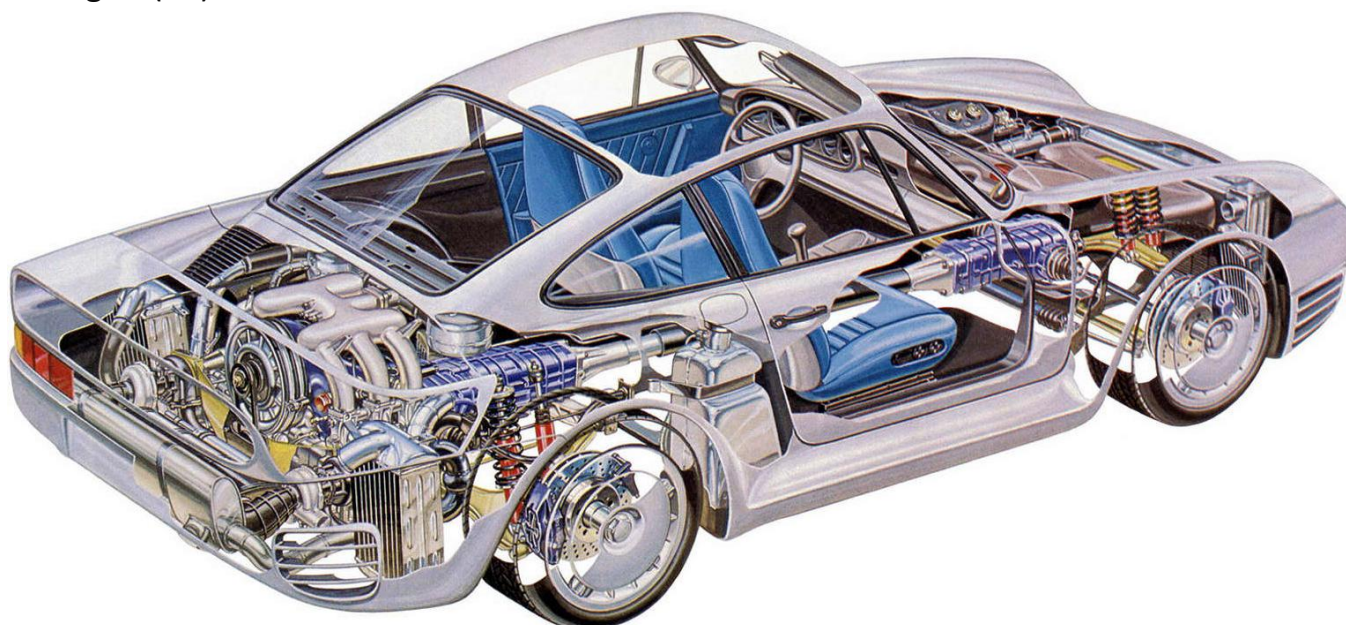


Porsche 959 1986

Porsche har länge varit en av de mest innovativa biltillverkarna, men företaget överträffade verkligen sig själv med den kompositbyggda 959. När den kom var 959 världens snabbaste väglagliga bil; dess 2,85-liters platt-sexa med dubbelturbo gav **450 hk** vilket var tillräckligt för att ta den hela vägen till **317 km/h**.

Mer imponerande var dock den datorstyrda fyrhjulsdrevna växellådan som skickade vridmomentet till de hjul som bäst kunde utnyttja det, samtidigt som det fanns automatisk justering av åkhöjden för att optimera aerodynamiken. Mellan 1986 och 1988 byggde Porsche **337 stycken 959:or**, men ytterligare åtta stycken tillverkades 1992-93.

Hedersomnämningen 1986: Jaguar XJ (XJ40), Ford Sierra RS Cosworth, Rover 800, Jeep Wrangler (XY)





Roger Warolin