11 nov MOTOR-NYTT 2026



Kodiak F1 (1983)

1. Nya BMW Alpina spränger 300-gränsen
2. Vi testar Porsche Panamera
3. Fullt ös med Kimeran
4. Stellantis väg ur krisen
5. Nytt svenskt rekord för elbilar
6. Elbilarna dominerar i Danmark
7. Elbilarna når 98,8 procent i Norge
8. Ny 18-årsgräns för traktorer
9. Transportstyrelsen stänger två populära tjänster
10. Här är nya Volvo-jätten VNX
11. 120 år sedan Rolls-Royce lanserade Silver Ghost
12. Kodiak F1-berättelsen
13. Alvis TE21
14. Miljontals Svenskar Kör Gamla Bilar Igen
15. Döda amerikanska bilföretag
16. Superbilen som världen glömde bort

M3 SVERIGES PRYLSAJT

1. Nya BMW Alpina spränger 300-gränsen

Av Andreas Bergsman 3 nov. 2026

BMW:s första Alpina-modell har hårdtestats på en av världens mest krävande höghastighetsbanor.



BMW har inlett höghastighetstesterna av den första produktionsmodellen under det nya varumärket BMW Alpina. På den 12,6 kilometer långa testbanan i italienska Nardò har den maskerade bilen pressats till hastigheter över 300 km/h.

Under huven sitter en V8-motor som enligt BMW har utvecklats för att leverera kraft över ett brett varvtalsregister. Även växellådan och gasresponsen har finjusterats för att ge en jämn acceleration utan att bilen upplevs som aggressiv.

Till skillnad från BMW M-modeller ligger fokus inte enbart på sportiga köregenskaper. Alpinas filosofi är snarare att kombinera hög prestanda med komfort på långa resor. Därför har även fjädring, aerodynamik och ljudnivå fått stor uppmärksamhet.

Bland detaljerna märks de klassiska 20-ekrade fälgarna med specialutvecklade däck som har ett ljuddämpande skumlager. Bilen har också ett avgassystem med fyra ovala utblås.

Till skillnad från BMW M-modeller ligger fokus inte enbart på sportiga köregenskaper. Alpinas filosofi är snarare att kombinera hög prestanda med komfort på långa resor. Därför har även fjädring, aerodynamik och ljudnivå fått stor uppmärksamhet.

Bland detaljerna märks de klassiska 20-ekrade fälgarna med specialutvecklade däck som har ett ljuddämpande skumlager. Bilen har också ett avgassystem med fyra ovala utblås.



PS Motor

2. 544 hästkrafter och noll självkontroll – vi testar Panamera

Publicerad: 10 apr. 2026Uppdaterad: 10 apr. 2026

En Porsche som både vill vara familjebil och Autobahnmissil. Det låter som en kompromiss. Det är det inte. Panamera 4S E-Hybrid är snarare bilen för den som vill ha allt – och är beredd att erkänna det.



En sportbil i kostym – och den sitter bättre än Viggos egen

Det finns två sorters bilar. Bilar och drömbilar. På samma sätt som det bara finns två sorters böcker. De böcker man inte kan lägga ifrån sig och de man aldrig orkar läsa ut för att de är så tråkiga. Självfallet kan man leva ett liv utan vare sig böcker eller bilar. Men vad vore det för ett liv? Båda sakerna är det som ger livet mening.

Och nu är vi framme vid veckans provkörning av en Porsche Panamera 4S E-Hybrid. Den bästa bil jag någonsin fått sitta bakom ratten på. Detta säger förstås mer om mig än om bilen, eftersom jag bara är nybörjare när det kommer till att testa bilar. Men ändå.

En idealbild på fyra hjul

Hur har jag då kommit fram till detta? Jo, genom att titta på bilen. När det kommer till drömbilen är det i särklass viktigaste utseendet. Drömbilen är nämligen inte en förlängning av föraren utan en idealbild av mig. Jag vill se tuff och cool ut. Jag vill vara en vild panter. Inte den medelålders, trötta flodhäst som jag är.

Jag tycker väldigt mycket om att Panamera 4S E-Hybrid inte är en SUV. Enligt mig är det ett brott mot de heliga Porsche-lagarna att företaget överhuvudtaget tillverkar SUV:ar. Det senare är familjebilar, och detta ska ett bolag som gjort sig känt för att tillverka sportbilar inte syssla med. Som ni märker har jag svårt att acceptera världen som den fungerar, men så är det bara.



Fem meter bil som känns betydligt mindre bakom ratten

Bakom ratten

Okej, då öppnar vi dörren till förarsätet och börjar slå oss ner i den mjuka läderstolen. Det första som då händer är att bilen höjs upp så att min kropp, vars bäst före-datum passerades på nittiotalet, kan komma in i bilen utan akut reumatism.

Väl bakom ratten finns det förstås ett gäng knappar och rattar. Det finns förstås också skärmar, men jag gillar att de inte är så stora att man tror att man sitter hemma i soffan och tittar på tv.

När man väl sitter bakom ratten sjunker bilen ner, och den där underbara sportkänslan som andas Formel 1 infinner sig. För det är nämligen så att när det kommer till att köra ett fordon på racingbana så handlar det mesta om att ha kontakt med asfalten. Man vill inte sväva fritt över marken när man närmar sig en brant kurva i 200 kilometer i timmen.

Kontakt med vägen

Jag pratar nu inte om att köra Porsche Panamera på E4:an i Sverige, utan om att köra en Ducati Monster på Formel 1-banan i Brno. Men det som är lika är behovet av att ha kontakt med vägen. Att förstå vägen.

Vad jag vill säga är att Panamera ligger på vägen på ett sätt som är underbart. Det finns en tyngd i väggreppet, samtidigt som det finns en underbar lätthet när jag trycker gasen i botten och fordonet flyger fram på motorvägen mot Uppsala.

Det här är en bil för långkörning ut i Europa. Men det är också en bil för söndagskörning på Mörkö i Sörmland. Även här uppträder bilen som en god kamrat som du gärna skulle ta med dig ut i kriget.

Sportbil i kostym

Samtidigt är detta en familjebil med ett generöst baksäte och ett gigantiskt bagageutrymme. Bilen har en stor volym, men den känns aldrig klumpig. Panamera lyckas vara smidig och smärt trots sin relativa storlek. Detta gäller oavsett om man kör på snustorr motorväg eller på lerig skogsväg i ösregn. Panamera är din vän i natten och din soldat i kriget.



Interiören säger affärsmöte, gaspedalen säger något helt annat.

Fakta för den som bryr sig

Vi avslutar med lite basfakta för dem som tycker detta är viktigt.

Porsche Panamera 4S E-Hybrid är bilen för den som vill ha allt och inte riktigt orkar välja. Under huven finns en kombination av V6-bensinmotor och elmotor som tillsammans levererar 544 hästkrafter, vilket räcker för att nå 0 till 100 på 3,7 sekunder. Samtidigt kan du köra upp till cirka 83 kilometer på el, vilket gör att du kan rulla tyst genom stan och känna dig som en bättre människa än du är.

Det är en stor bil, över fem meter lång och med en vikt på drygt 2,3 ton, men den beter sig mer som en sportbil än en lyxsedan. Förbrukningen anges till 3,8 liter per 100 kilometer, vilket i verkligheten beror mer på din självkontroll än på ingenjörerna i Stuttgart.

Priset landar på drygt 2,1 miljoner kronor. Billigt är det inte. Men det är få bilar som klarar både skolskjuts och Autobahn med samma självklarhet.



Viggo Cavling har skrivit om det goda livet sedan det tidiga 90-talet. Först i den egna konsttidningen Beckerell, sedan följde Nöjesguiden, Dagens Nyheter, Resume, Svenska Dagbladet, Travel News och RES, bland annat. Allt enligt devisen gör man mycket får man mycket gjort. Gör man lite händer ingenting.

Feber

3. Fullt ös med Kimeran som har Koenigsegg-motor

Av Bobby Green

2026-11-03 kl 10:00



FILM: https://youtu.be/tkm5tAw034s

När Kimera K39 visades upp för första gången blev många imponerade över de snygga formerna och den Lancia-inspirerade designen. Det här är ingen restomod utan den är helt nybyggd från grunden. Sen fick vi även reda på att bilen är ett samarbete med Koenigsegg då svensken bistår med motorn som är en V8:a på 1000 hästar - fränt. Nu har Top Gear fått bränna runt lite med en prototyp av modellen och så här såg det ut.
Bonusklipp nedan.
kimera-automobili.com





FILM: https://youtu.be/YpJ3msD7r1Q?t=1



Den här har en motor från Koenigsegg!Kimera K39 är unik på flera sätt



Ett besök hos Kimera AutomobiliDet är här nya Lancia 037 blir till

4. Stellantis väg ur krisen – byter till LFP-batterier

Av Carl Undéhn 2 nov 2026



Från att för bara några år sedan främst ha använts av bussar i Kina har litiumjärnfosfat-batterier, eller LFP, blivit allt vanligare i nya elbilar. Genom att de tillverkas utan vare sig nickel och mangan är LFP-batterier billigare än batterier som använder en kemi bestående av nickel-mangan-kobolt (NMC). Och det är anledningen till att jättekoncernen Stellantis planerar att använda LFP-batterier i en stor del av sina elbilar från 2027. Med det ska verksamheten bli mer lönsam, efter att koncernen precis meddelat en förlust på 453 miljoner euro under årets tredje kvartal.

Uppgifterna om hur mycket billigare LFP-batterier är jämfört med de som använder en kemi bestående av nickel-mangan-kobolt (NMC) varierar. Upp till 40 procent lägre pris har bland annat rapporterats av det internationella energiorganet IEA och bland annat Renault har lyft fram LFP-batterierna som en nyckel till deras mål om att sänka priset på elbilar.

För Stellantis, där märken som Citroën, Fiat, Opel, Peugeot och Jeep ingår, ska bytet till LFP-kemi även innebära att koncernen hoppas göra mer vinst på att försäljningen av elbilar ökar i Europa. Helt nytt är det däremot inte med LFP-batterier i koncernens elbil. Redan idag använder de prispressade modellerna Citroën ë-C3, Opel Frontera och Fiat Grande Panda LFP-batterier.

Förutom Stellantis har bland annat redan nämnda Renault samt Volkswagen och Volvo Cars börjat erbjuda LFP-batterier, och då oftast i de billigaste instegsversionerna av sina modeller. Generellt använder tillverkare här i Europa fortfarande i högre grad NMC-batterier, men i Kina är LFP sedan flera år den dominerande batterikemin.



Carl Undéhn

5. Nytt svenskt rekord för elbilar

Posted by Kristofer Rask

november 2, 2026

8 kommentarer

Över hälften i oktober

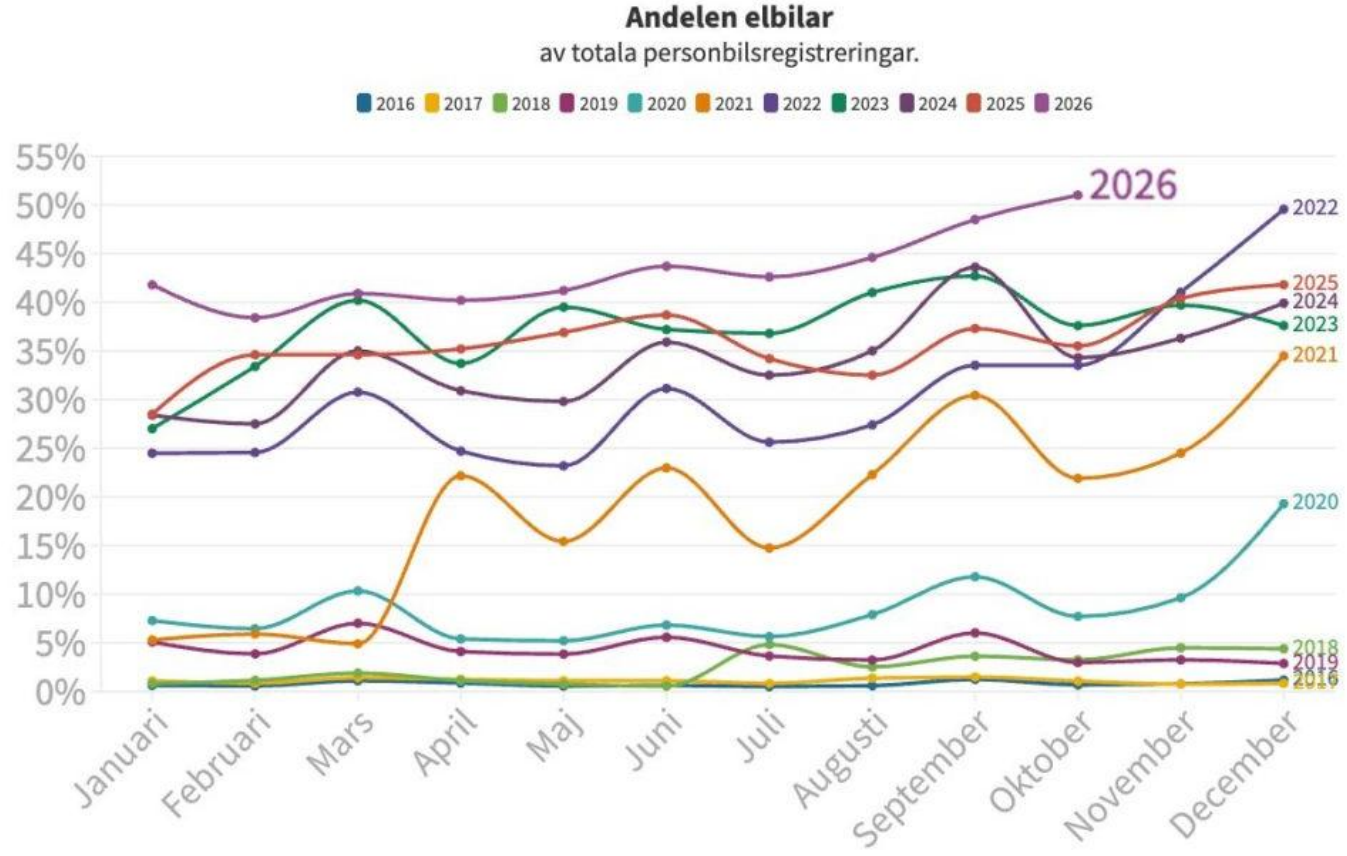


Sofia Linder, chefekonom på Mobility Sweden och månadens populäraste elbil.

Så var det dags. Nu har nybilsregistreringen av elbilar nått ett nytt svenskt månadsrekord. För första gången är mer än hälften av alla nyregistrerade bilar just en elbil. Dessutom är ökningen mot samma månad förra året stor vilket visar på en snabbt växande marknad.

Totalt registrerades 24 660 nya personbilar under oktober vilket är en ökning med drygt två procent jämfört med samma månad förra året. Av dessa var omkring 12 600 elbilar vilket motsvarar en marknadsandel på 51 procent. Det kan jämföras med 36 procent i oktober förra året.

Samtidigt som elbilarna ökar backar de andra drivlinorna. Framför allt är det laddhybriderna som tappar mark. Antalet nyregistrerade laddhybrider minskade med 24 procent och marknadsandelen sjönk från 29,5 till knappt 22 procent.



44% hittills i år

Även sett till hela året fortsätter elbilarna att stärka sin position. Under årets första tio månader har elbilarna stått för 44 procent av alla nyregistrerade personbilar. Det kan jämföras med 36 procent under samma period förra året. Ökningen för helåret är 27,8 procent jämfört med samma period förra året.

Enligt Mobility Sweden fortsätter också privatkundernas återhämtning vilket bidrar till att driva på utvecklingen. Företagen står fortfarande för omkring 60 procent av alla nya personbilar och en lika stor andel av elbilarna.

– Laddhybridernas tillbakagång till förmån för elbilar visar att allt fler företag och hushåll är redo att köra en elbil. Företagen driver elbilsmarknaden samtidigt som privatkunderna i allt högre grad väljer elbil, vilket är ett styrkebesked, säger Sofia Linder, chefekonom på Mobility Sweden.

Hon betonar samtidigt att det behövs fler insatser för att göra elbilen tillgänglig för fler hushåll. Bland annat efterlyser hon en bredare elbilspremie och bättre möjligheter att ladda vid bostaden, inte minst i flerbostadshus.


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.

6. Elbilarna dominerar i Danmark

Posted by Kristofer Rask

november 2, 2026

5 kommentarer

98% av alla privatköpare väljer elbil



Elbilarna fortsätter ta en allt större del av den danska bilmarknaden. I oktober stod elbilar för hela 88,4 procent av alla nya personbilar i Danmark. Bland privatköparna var andelen ännu högre. Där valde nästan 98 procent en elbil.

Totalt registrerades 18 875 nya personbilar i Danmark under oktober. Det är en ökning med 16,9 procent jämfört med samma månad förra året. Av dessa var 16 679 elbilar vilket kan jämföras med en elbilsandel på 70,6 procent i oktober 2025.

Ännu tydligare är alltså utvecklingen bland privatpersoner. Där stod elbilarna för hela 97,6 procent av nyregistreringarna under månaden. I princip ingen dansk privatköpare väljer en ny bensin- eller dieselbil.

Toyotas elbil populärast

Bland de mest registrerade bilmodellerna i oktober dominerar elbilarna fullständigt. Toyota bZ4X toppade listan med 648 registreringar, följt av Volkswagen ID.4 med 616 bilar och Volkswagen ID. Buzz med 597.

Bilmodell	Antal
Toyota bZ4X	648
Volkswagen ID.4	616
Volkswagen ID. Buzz	597
Audi Q4 e-tron	590
Volkswagen ID.3 Neo	479
Mercedes-Benz GLB	463
Volkswagen ID. Polo	439
MG ZS	423
VinFast VF 6	399
Volvo EX40	394

Höjning av registreringsskatten på elbilar

Samtidigt som danskarna i allt större utsträckning väljer elbilar väntar en förändring som kan göra dem dyrare. Enligt nuvarande regler höjs registreringsskatten på elbilar den 1 januari 2027. Det är något som branschorganisationen Mobility Denmark nu kritiserar.

Organisationen menar att höjningen riskerar att slå mot flera av de populäraste familjebilarna och bromsa den snabba elektrifieringen.

– Danskarna har tagit elbilen till sig och gör precis det som politikerna har bett dem om. Då är det ett märkligt tack att skicka dem en högre skatteräkning från årsskiftet. Det är familjerna som väljer grönt som får betala, säger Mads Rørvig, vd för Mobility Denmark.

Samtidigt arbetar en expertgrupp med att se över det danska systemet för bilbeskattning. Under nästa år väntas politikerna förhandla om en ny modell där ett möjligt alternativ är att helt avskaffa registreringsskatten på elbilar.

Mobility Denmark uppmanar därför regeringen att stoppa den planerade höjningen i väntan på en mer långsiktig lösning.

– Det är inte rimligt att höja skatten vid årsskiftet när ambitionen samtidigt är att införa en ny modell och potentiellt helt avskaffa registreringsskatten på elbilar. Håll skatten oförändrad nu och ta sedan fram en ordentlig långsiktig lösning, avslutar Mads Rørvig.



Kristofer Rask

7. Elbilarna når 98,8 procent i Norge

Posted by Kristofer Rask

november 2, 2026

6 kommentarer

Nu är elbilen vanligast på vägarna



Geir Inge Stokke, direktör för OFV

Norge fortsätter att slå rekord när det kommer till elbilar. Under oktober stod elbilarna för hela 98,8 procent av alla nya personbilar som registrerades i landet. Det är precis under rekordnivån från september.

Samtidigt har Norge passerat en annan viktig milstolpe. Elbilar är för första gången den största drivmedelsgruppen i landets samlade personbilsbestånd **rapporterar** norska Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV).

Under oktober registrerades totalt 15 725 nya personbilar i Norge. Det är en ökning med hela 41,2 procent jämfört med samma månad förra året och den högsta oktobersiffran på över 30 år. Av dessa var 15 536 elbilar.



Elbilar i Norge

Endast 189 av de nya bilarna hade någon annan typ av drivlina än helt eldriven. Bland dessa fanns 89 dieselbilar och 14 bensinbilar. Elbilsandelen landade därmed på 98,80 procent precis under rekordet på 98,81 procent från september.

Hittills i år har elbilarna stått för 98 procent av alla nyregistreringar i Norge. Det kan jämföras med 95,2 procent under samma period förra året.

Men det är inte bara i nybilsförsäljningen som elbilarna dominerar. Den långvariga elektrifieringen börjar nu också få ett tydligt genomslag i den samlade bilparken. Vid slutet av oktober fanns det totalt 1 062 008 elbilar registrerade i Norge. Det motsvarar 36,1 procent av landets samtliga personbilar.

Därmed är elbilar nu den största enskilda drivmedelsgruppen före dieselbilar som står för 29,2 procent och bensinbilar med 22,5 procent. Det visar samtidigt att omställningen av den befintliga bilparken tar betydligt längre tid än elektrifieringen av nybilsförsäljningen.

Trots att nästan alla nya bilar som säljs i Norge är elbilar drivs fortfarande nästan två av tre personbilar på vägarna av något annat.

– Bara 103 av över 15 700 nya personbilar i oktober drevs av bensin eller diesel och 2026 ser ut att bli ännu ett rekordår. Ändå är nästan två av tre personbilar på norska vägar fortfarande inte elbilar. Om utsläppen från vägtrafiken ska minska måste också de äldre bilarna bytas ut, säger Geir Inge Stokke, vd för norska Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV).

Elbilarna är nu vanligast i Norge

Tesla Model Y fortsatt i topp

Modell	Antal	Marknadsandel
Tesla	1548	9,84 %
Toyota	1493	9,49 %
Volkswagen	1308	8,32 %
BMW	1025	6,52 %
XPeng	932	5,93 %
Volvo	851	5,41 %
BYD	816	5,19 %
Audi	787	5,00 %
Mercedes-Benz	720	4,58 %
Skoda	690	4,39 %

Tesla Model Y var den mest registrerade elbilen i Norge under oktober med 1 429 exemplar. På andra plats kom Toyota bZ4X med 725 registreringar, följt av Volkswagen ID.4 med 553.

Därefter följde Xpeng G6 med 542 registreringar och Audi Q4 e-tron med 535. Även flera nya elbilar har snabbt tagit plats på topplistan. Mercedes-Benz GLC nådde 508 registreringar och BMW iX3 registrerades i 446 exemplar.



Volvo i topp när elbilarna slår rekord i Sverige

8. Ny 18-årsgräns för traktorer – unga förare kan stoppas

Av Daniel Jakobsson

3 november 2026, 11:00

Nu vill staten stoppa en särskild möjlighet för barn och ungdomar att köra traktor på allmän väg. I dag kan det vara tillåtet även utan körkort eller traktorkort. Men en ny utredning föreslår en 18-årsgräns.



Det är en gammal svensk regel som nu kan försvinna för unga förare. Sedan många år tillbaka finns ett undantag som gör det möjligt att köra vissa traktorer kortare sträckor på väg utan körkort eller traktorkort. Undantaget används bland annat inom jordbruket. Det kan handla om att köra mellan en gårds olika åkrar eller transportera en traktor en kort sträcka till en arbetsplats.

I dag saknas en uttrycklig åldersgräns för detta undantag. Men i den nya statliga körkortsutredningen föreslås att den som kör utan behörighet på detta sätt måste ha fyllt 18 år.

– Det bör därför inte vara tillåtet att köra traktor a eller motorredskap klass II på allmän väg utan behörighet för den som är under 18 år, skriver utredningen.

Förslaget kan få betydelse för ungdomar som hjälper till på familjens gård. Det är inte ovanligt att unga lär sig köra traktor långt innan de får vanligt bilkörkort.

Krav på traktorkort

Utredaren Björn Hansson anser att dagens trafikmiljö kräver en skärpning. Trafiken har förändrats kraftigt sedan de särskilda reglerna för traktorer började utformas på 1950-talet.

– Med hänsyn till dagens trafikförhållanden och därmed mer komplexa trafiksituationer bedömer utredningen att det som huvudregel bör krävas ett körkort för att köra fyrhjuliga fordon för att få köra traktor a på väg.

Den som är under 18 år ska fortfarande kunna köra en vanlig traktor a med gummihjul på väg om föraren har rätt behörighet, exempelvis traktorkort eller det nya B1-körkortet. Förslaget gäller framför allt möjligheten att köra utan någon förarbehörighet alls.

– Detta omöjliggör inte för den som är under 18 år att köra traktor a med gummihjul, som inte utgörs av en ombyggd bil, eller motorredskap klass II, däremot krävs ett traktorkort eller körkort med behörighet B1.

Det finns också en viktig skillnad mellan att köra på en allmän väg och att köra på mark som inte är väg. Utredningen föreslår inte något generellt nytt körkortskrav för traktorkörning på åkrar eller inom jord- och skogsbruk utanför väg. Därmed kan ungdomar fortfarande hjälpa till med traktorkörning på gården inom ramen för de regler som gäller för sådan verksamhet. Om förslaget blir verklighet träder 18-årsgränsen i kraft den 26 november 2029. Till skillnad från flera andra förändringar i körkortsutredningen föreslås inga övergångsregler för just detta undantag.

LÄS MER:



Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter



Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag



Nya reglerna: Osäker framtid för 70 000 A-traktorer



Dödsdom mot A-traktorer på måndag: De förbjuds



Då dras din behörighet på körkortet in – för alltid



Nya regler för körkort och A-traktor – förslaget klart



Nya besiktningsregler för A-traktorer – förslaget klart

CARUP

9. Transportstyrelsen stänger två populära tjänster i dag

Av Maths Nilsson 2

november 2026, 11:14

Från och med i dag försvinner två välkända tjänster hos Transportstyrelsen. En av tjänsterna stängs ner för gott.



Det är en stor förändring för alla som är vana vid att snabbt kontrollera uppgifter om en bil med mobilen. Från och med måndagen den 2 november stänger Transportstyrelsen två av sina sms-tjänster. Tidigare har det räckt att skicka ett registreringsnummer för att få svar direkt i telefonen.

Men nu är det slut med det. Den populära tjänsten ”Vem äger fordonet?” stängs tillfälligt. Samtidigt försvinner tjänsten för besiktningsuppgifter helt. Det meddelar Transportstyrelsen på sin **webbplats**. Förändringen kan särskilt märkas för den som är på väg att köpa en begagnad bil.

Med ett enkelt sms har det tidigare gått att kontrollera vem som står som registrerad ägare. Det har också varit möjligt att snabbt få reda på när bilen senast besiktades och när nästa besiktning måste göras. Anledningen till att ägartjänsten stängs är att Transportstyrelsen byter leverantör.

Myndigheten behöver därför göra tekniska anpassningar.

– Vi byter leverantör för sms-tjänsten ”Vem äger fordonet?” och behöver göra tekniska anpassningar. Tjänsten fungerar därför inte under en period från och med den 2 november, skriver Transportstyrelsen.

Myndigheten anger inget datum för när tjänsten kommer tillbaka. Det innebär att bilägare tills vidare får använda andra sätt för att ta reda på vem som äger en bil. För besiktningsuppgifterna är beskedet ännu mer definitivt. Den sms-tjänsten upphör helt den 2 november.

Tidigare har det varit möjligt att skicka ordet ”bes” följt av registreringsnumret till 71640 och få information om bland annat senaste godkända besiktning, mätarställning och nästa besiktningsdatum. Den möjligheten försvinner nu. Men själva uppgifterna finns fortfarande kvar hos Transportstyrelsen.

– Sms-tjänsten Besiktningsuppgifter upphör den 2 november, skriver myndigheten.

För den som behöver kontrollera en bil finns det fortfarande flera alternativ. På Transportstyrelsens webbplats går det att söka efter ett registreringsnummer och få information om bland annat fordonets tekniska uppgifter, skatt och besiktning. Den som behöver veta vem som äger bilen kan i stället ringa myndighetens kundtjänst på 0771-14 15 16. Där finns en automatisk tjänst som läser upp ägaruppgifter. Det går också att beställa ägaruppgifter via e-post.

Så kontrollerar du bilen efter förändringen

- **Vem äger bilen?** Ring Transportstyrelsen på 0771-14 15 16 och säg ”ägaruppgifter”, eller beställ uppgifterna via myndighetens webbplats.
- **När ska bilen besiktas?** Sök på registreringsnumret i Transportstyrelsens e-tjänst.
- **Är bilen påställd?** Fordonets status går fortfarande att kontrollera digitalt.
- **När fungerar sms-tjänsten igen?** Ägartjänsten ska bara vara tillfälligt stängd, men Transportstyrelsen har inte angett något datum. Sms-tjänsten för besiktning upphör helt.

LÄS MER:

Carup: Bilen kan få körförbud – utan att ha varit på besiktning

- **Varningen: Så kan laddplatta koka din mobil**
- **Lista: Bilar som snart tappar värme och SOS i 3G-kaoset**
- **Svarta listan: 211 regskyltar som stoppats i år**
- **Släppte mobiltelefon på 30 000 m höjd över Sverige**
- **Så avslöjar du dolda skuldfällan på bilen**
- **Nya reglerna för reg-skyltar – okända koderna**
- **Nu släcks 3G-nätet – finesser i 100 000-tals bilar slås ut**



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar.

auto motor sport

10. Volvos tuffaste lastbil någonsin: Här är nya jätten VNX

Av John Sempill 2026-11-02

3 Kommentarer

Nu rullar Volvo VNX ut i Nordamerika. Modellen beskrivs som tillverkarens tuffaste och säkraste lastbil någonsin för tunga specialuppdrag.



Med upp till 540 hk och förstärkt stålhytt
är VNX konstruerad för att klara de tuffaste arbetsmiljöerna.

Volvo Lastvagnar har lanserat nya Volvo VNX – en ruggad, tung lastbil utvecklad från grunden för krävande specialtransporter inom bland annat bygg, infrastruktur och jordbruk.

Lanseringen innebär också att bolagets nordamerikanska modellprogram nu är komplett, efter marknadslanseringen av VNL 2024 och VNR 2025. Modellerna bygger på en gemensam plattform – frukten av en investering på cirka 30 miljarder kronor i produktutveckling och tillverkning.

– Detta är en ny sida av Volvo Lastvagnar i Nordamerika, säger Peter Voorhoeve, vd för Volvo Lastvagnar i Nordamerika. Volvo VNX är den tuffaste, säkraste, mest uppkopplade och kraftfullaste lastbilen för specialuppdrag som vi någonsin har byggt. Den är utvecklad specifikt för den nordamerikanska marknaden och för de mest krävande uppdragen och markerar ett stort framsteg för Volvo inom detta marknadssegment.



Förarmiljön i nya VNX bjuder på aktiv servostyrning och hög säkerhet, däribland standardmonterade krockgardiner.

Säkerheten i centrum

Hytten har förstärkts med över 30 procent mer ultrahöghållfast stål jämfört med tidigare modeller, och VNX är ensam i sitt segment om standardmonterade krockgardiner på förarsidan.

Därtill finns avancerad fotgängardetektering, 360-graderskamera samt övervakning av döda vinkeln på båda sidor.



Under huven sitter D13-motorn som redan möter de kommande EPA 2027-kraven, kopplad till 4G-telematik för trådlösa uppdateringar.

Förarmiljön präglas av låg bullernivå och aktiv servostyrning – Volvo Dynamic Steering – vilket menas ge ökad stabilitet och mindre trötthet vid körning på ojämnt underlag. Drivlinan utgörs av en D13-motor med upp till 540 hk och 2 600 Nm, som uppfyller de kommande amerikanska utsläppskraven enligt EPA 2027.

Med fabriksmonterad 4G-telematik möjliggörs fortlöpande fjärrdiagnostik och trådlösa mjukvaruuppdateringar som ska minimera driftstopp. Säljstarten i Nordamerika presenteras senare under året.



Läs även: Volvo Lastvagnar höjer ribban och når längre



Läs även: Volvo: ”Man kan uppnå mycket mer med en elbil än man tror”



auto motor & sport och Recharges digitala redaktör 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**

Feber

11. 120 år sedan Rolls-Royce lanserade Silver Ghost

Av Bobby Green tis. 27 okt 2026, 19:15

Satte standarden



1906 lanserade Rolls-Royce modellen Silver Ghost vilket alltså nu är hela 120 år sedan. Rolls döpte den dock inte till det utan till 40/50 H.P, Silver Ghost är bara smeknamnet som världen har gett bilen. När den kom ville man bygga världens bästa bil och under London-Edinburgh Trial 1911 satte den både hastighetsrekord och rekord i bränsleeffektivitet. Den gav märket gott rykte när det kommer till ingenjörsskap och pålitlighet. Bilen var mycket avancerad för sin tid och har en sexcylindrig motor som gjorde att den blev första Rolls-Royce-modellen att toppa över 160 km/h.

Andrew Ball som är Head of Corporate Relations and Heritage hos Rolls-Royce säger följande:

"Silver Ghost har en speciell plats i Rolls-Royces historia. Dess ingenjörsmässiga prestationer etablerade ett rykte för förfining, pålitlighet och excellens som var extraordinärt även enligt dagens mått. Lika anmärkningsvärt var responsen den inspirerade bland dem som upplevde den, och de förväntningar den skapade på Rolls-Royce själv. Hundratjugo år senare fortsätter dessa förväntningar att definiera de standarder som märket håller sig mot."

Just nu står bilen utställd på Home of Rolls-Royce vid Goodwood.

press.rolls-roycemotorcars.com



FILM: https://youtu.be/qECVQGep9i4





12. Kodiak F1-berättelsen

Publicerat av John Mellberg 24 oktober 2020



FILM: https://youtu.be/MAkvFSrggMs

Kodiak F1 gjorde sin debut på Frankfurt Motor Show 1983. Den producerades av Speed & Sport GmbH i Stuttgart, Tyskland, under ledning av Mladen Mitrović. Speed och Sport tillverkade cabriolettak och andra biltillbehör, och Mitrović ville uppfylla sina ambitioner att bygga en skräddarsydd superbil. Med hjälp av universitetet i München och banbrytande CAD-programvara genomförde Mitrovic bilens utveckling på rekordtid.

F1 var en coupé med måsvingedörrar som liknade Mercedes-Benz C 111 experimentkonceptbil. Karossen bestod av kevlar och kolfiberförstärkt plast. Under denna kaross fanns ett rörformat stålchassi som karossen och chassittuben fästes med epoxi. Låg vikt och strukturell styvhet var huvudmålen bakom dess design.

Även om den första prototypen visades med en AMG-trimmad 6,0-liters V8 med 380 hk, erbjöds andra tillval för potentiella kunder, inklusive en standard Mercedes Benz V8 samt en ritad Chevrolet 350ci V8, med aluminiumtopplockar från Brodix och en kvartett Webers- eller Bosch-bränsleinsprutning för ungefär 320–340 hästkrafter. I alla tillämpningar överfördes kraften till vägen via en 5-växlad ZF-växellåda.



Kodiak F1:s motorutrymme. Observera att Chevy V8 används i detta exempel.

Som avslutning på paketet mekaniskt fanns en fjädring bestående av olika långa A-Arms, Koni-stötdämpare och Brembo-bromsar. Tomvikten angavs som 1 000 kg och accelerationen från noll till 200 km/h var mindre än tio sekunder. Definitivt frisk för tiden...

Med många komponenter hämtade från Mercedes reservdelslåda hade bilens interiör ett välbekant utseende. Kodiak F1 var utru

stad med luftkonditionering, ett 300 watts ljudsystem med 22 högtalare, lädersäten och en MOMO-läderratt från Italien. Varje tum täckt av läder såg den verkligen ut som en lyxig GT.

När den introducerades 1983 hade den ett rekommenderat detaljhandelspris på cirka 50.000 dollar (USD), men när projektet fortskred ökade den summan till över 100 000 dollar. Kanske förklarar detta varför inte mer än ett fåtal F1-bilar producerades och såldes. Projektet avslutades 1990 och det är oklart vad som hände med bilarna. Minst en såldes på eBay 2009, med påstand om att vara det enda exemplet, och denna bil hamnade i USA.

Naturligtvis var Kodiak F1 inte den enda superbilen i begränsad upplaga som tillverkades i 1980-talets Tyskland inspirerad av Mercedes C111-serien av experimentbilar. B&B Design och senare Isdera producerade också sin egen tolkning av temat. **Isdera** fortsätter att producera engångsbilar och begränsade bilar som Commendatore.

Ur ett designperspektiv var den sin tids sinnebild. En 80-tals sovrumsposterbil om det någonsin funnits en.






John Mellberg

HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

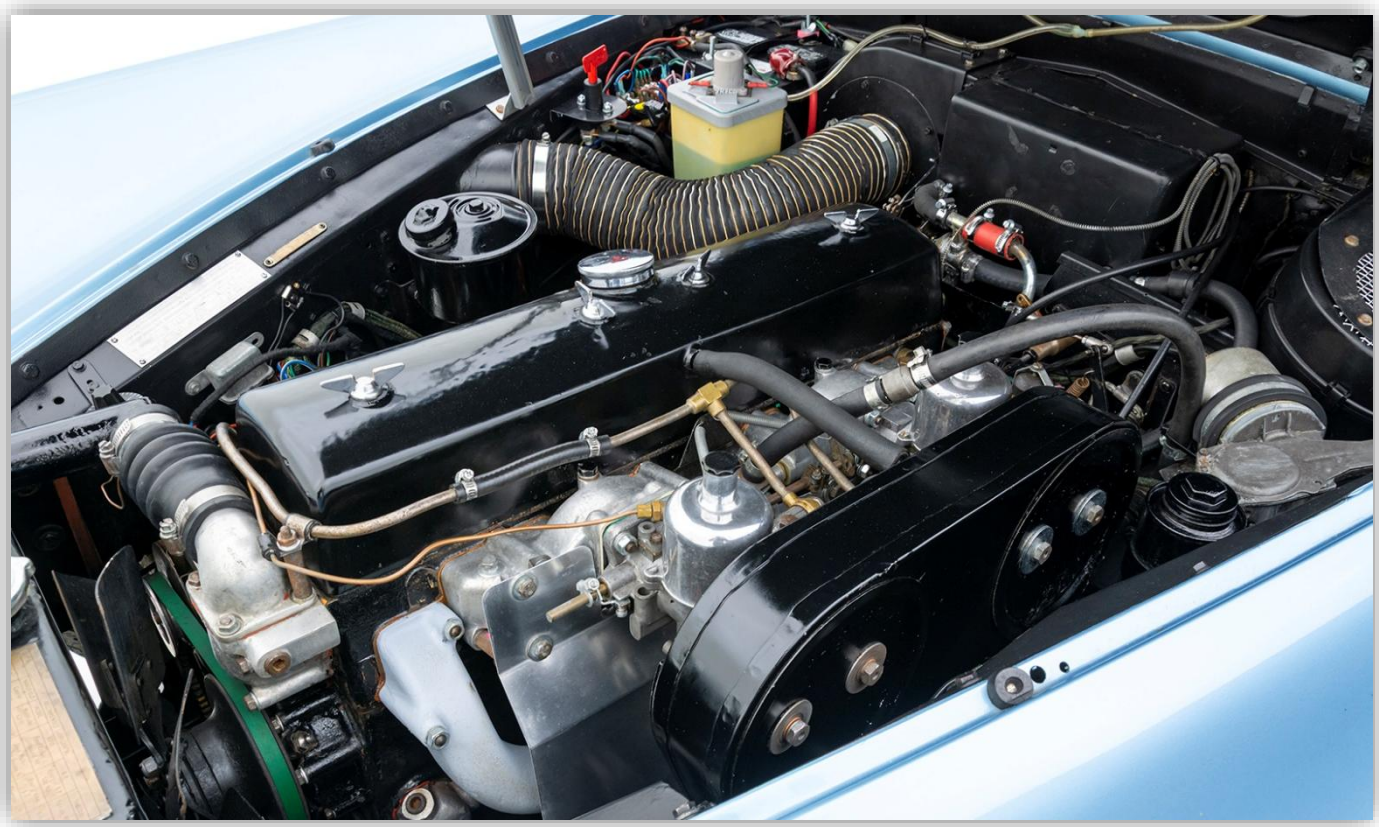
13. 1964 Alvis TE21 Drophead Coupe by Park Ward



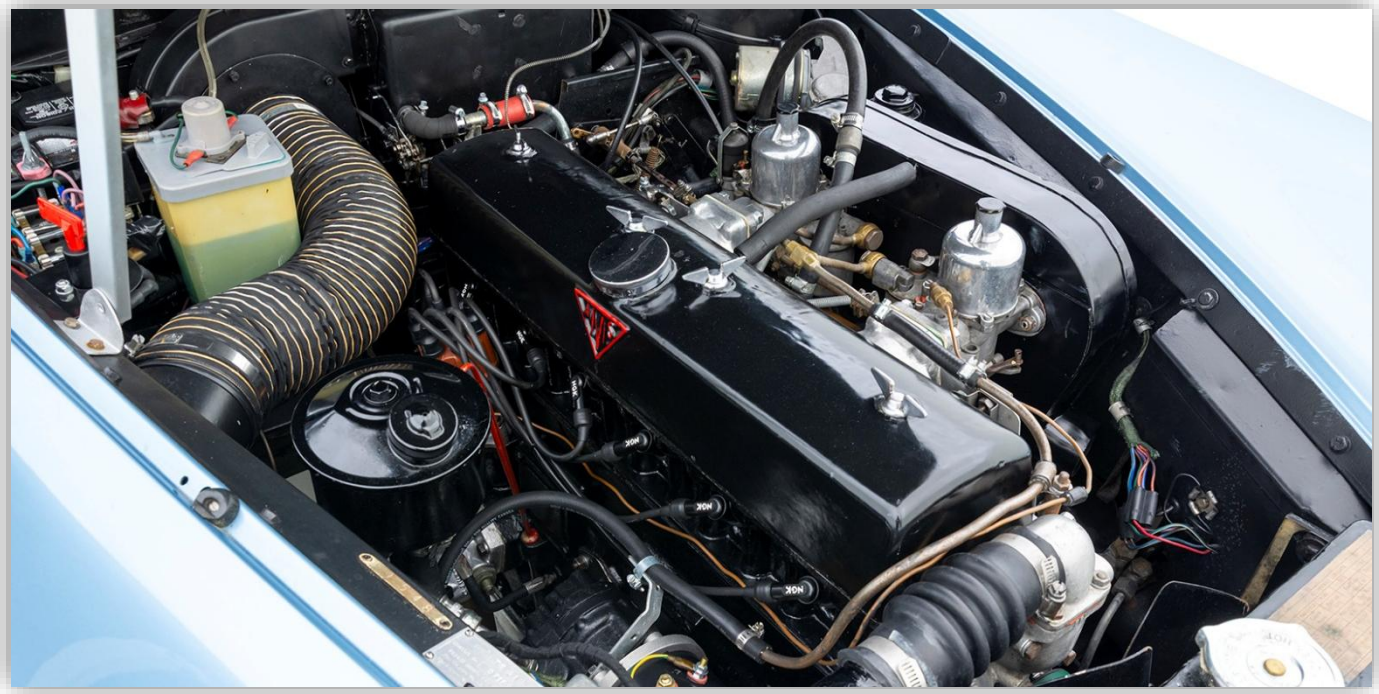
- 3,0-liters rak sexa med dubbla SU:er och ombyggd femväxlad växellåda
- Restaurerad och återupptagen av välkända Alvis-specialister Red Triangle
- Alice Blue över rökgrått Connolly-läder med blå Haartz-topp
- Sällsynt Park Ward-kaross Drophead, sällan sedd i Nordamerika

Alvis Car Company grundades 1919 och etablerade sig snabbt som en av Storbritanniens mest tyst framstående biltillverkare. Istället för att jaga Rolls-Royces flamboyans eller Bentleys uppenbara sportiga image, odlade Alvis ett rykte om ingenjörsmässig integritet, smakfull design och diskret lyx. Men diskretion var inte detsamma som blyghet. Alvis var ansvarig för den första framhjulsdrivna racerbilen som tävlade i Le Mans, vann sin klass 1928, och introducerade 1933 den första helt synkroniserade manuella växellådan – en innovation som skulle bli industristandard. Genom hela sin historia kombinerade Alvis-bilar teknisk sofistikering med elegant kaross, och tilltalade en kräsen kundkrets som värderade substans lika mycket som stil.





Efter andra världskriget, under vilken företaget koncentrerade sig på produktion av flygmotorer, återvände Alvis till biltillverkning med förnyat fokus. TA-21 från tidigt 1950-tal introducerade en ny 3-liters rak sexcylindrig motor och robust chassiplattform som skulle ligga till grund för företagets utbud fram till produktionsslutet 1967. Medan tidiga efterkrigsbilar behöll förkrigskonservatism i sin design, bidrog den schweiziske karossbyggaren Graber snart till en mer modern estetik. TD-21 från 1958 markerade ett avgörande steg framåt med helt omsluten kaross, och 1963 förfinade TE-21 formeln ytterligare genom att anta distinkta fyrstrålkastare och subtila förändringar av bakre karossen och interiören. Byggd av Park Ward efter Grab designteman representerar TE-21 den slutgiltiga, mogna utvecklingen av Alvis efterkrigstidens grand touring-ideal.





Mekaniskt behöll TE-21 den hållbara 3-liters raka sexan med dubbla SU-förgasare, vilket gav cirka 130 hästkrafter. Motorn är känd för sin mjuka leverans och imponerande uthållighet vid långvariga touringhastigheter – egenskaper som gör Alvis särskilt tillfredsställande på moderna vägar.

Denna TE-21 Drophead Coupe från 1964 är ett fint presenterat exempel på modellen. Färdigställd i opalfärgat silverblått, känt som Alice Blue, ovanpå en rökgrå interiör med en blå Haartz-tygtopp, bär den sig med stillsam elegans. Ursprungligen levererades den i högerstyrd konfiguration, men konverterades professionellt till vänsterstyrd 1996 av Red Triangle, den erkända auktoriteten på Alvis-märket. Red Triangle grundades av tidigare Alvis-anställda efter fabrikens stängning och behåller originalfabriksregister, ritningar och reservdelsinventarier, vilket gör deras förvaltning så nära en återkomst till verkstäderna som möjligt.

På senare tid återvände bilen till Red Triangle för omfattande återupptagning, inklusive installation av en helt renoverad femväxlad växellåda, ny inredningslist, ett nytt cabriolettak och noggrant restaurerat träarbete. Lacken, som blev omlackerad i bar metall 2011, är fortfarande i mycket gott skick, med konsekvent panelpassning som speglar kvaliteten på dess handbyggda konstruktion. Kromfärgat ljusarbete framstår vackert, med endast mindre tecken på ålder.

Inuti är kupén klädd med Connolly-hölje över Wilton-matta, kompletterat med fint lackerade burlvalnötsfaner. Korrekt instrumentering är placerad i den polerade träfasaden, åtföljd av en originalradioinstallation. Den stora treekrade ratten och den uppgraderade femväxlade växellådan ger en subtil sportig karaktär till vad som annars är en extremt bekväm grand tourer.

Under huven är den 3-liters sexcylindriga motorn noggrant detaljerad, utrustad med dubbla SU-förgasare och rätt luftbox, och har ett ordentligt blankt svart rockerlock. Presentationen är ordnad och konsekvent med noggrann, kunnig underhåll.

Om en Bentley verkar för impulsiv och en Jaguar för vanlig, befinner Alvis TE 21 sig på en övertygande mellanväg. Sällsynt i Nordamerika och stödd av märkesspecialister med exceptionell status, förkroppsligar denna Drophead Coupe det tysta självförtroende och bestående dragningskraft som länge har definierat Alvis-bilar. Det är också en bil vi känner väl, efter att ha haft nöjet att placera den hos sin nuvarande vaktmästare för mer än ett decennium sedan. Nu återlämnad till oss i vackert underhållet skick är den ett välkommet tillskott till vårt sortiment och en särskilt fin representant för denna diskreta brittiska grand tourer.

14. Miljontals Svenskar Kör Gamla Bilar Igen

23 okt. 2026

Här Är Den VERKLIGA ANLEDNINGEN!



FILM: https://youtu.be/htAGp3_A2pU

Varför kör miljontals svenskar vidare i gamla bilar när nya kostar runt en halv miljon? Jag går igenom den verkliga kalkylen bakom utvecklingen på svenska vägar.

Jag förklarar hur priser, återkallelser, verkstadskostnader, elektronik, försäkringar och förändrad elbilspolitik påverkar valet mellan nytt och begagnat. Jag tar också upp exempel som Volvo V70, PureTech-motorer och elbilar.

Dessutom går jag igenom dina rättigheter som bilägare i Sverige och vad du bör kontrollera innan du skriver under hos en bilhandlare. I slutet får du en konkret checklista för bilköp, underhåll, finansiering och försäkring.

Så skapades det här

Skapat med AI

Ljud eller bilder har ändrats eller genererats helt. Läs mer

15. Döda amerikanska bilföretag: 9. Duesenberg (1916-1937)



Bröderna August och Frederick Duesenberg bildade 1913 det företag som de gav sitt namn till för att bygga motorer till racerbilar och båtar.

Deras motorer var mycket framgångsrika och en grupp New York-baserade investerare hjälpte dem att starta Duesenberg Motors Corporation 1916.

Den första bilen, Model A, presenterades 1920, men förseningar gjorde att lanseringen sköts upp till modellåret 1922.

Auburns president Errett Lobban Cord köpte Duesenberg 1926 och bad bröderna att skapa vad han enligt uppgift beskrev som en superbil.

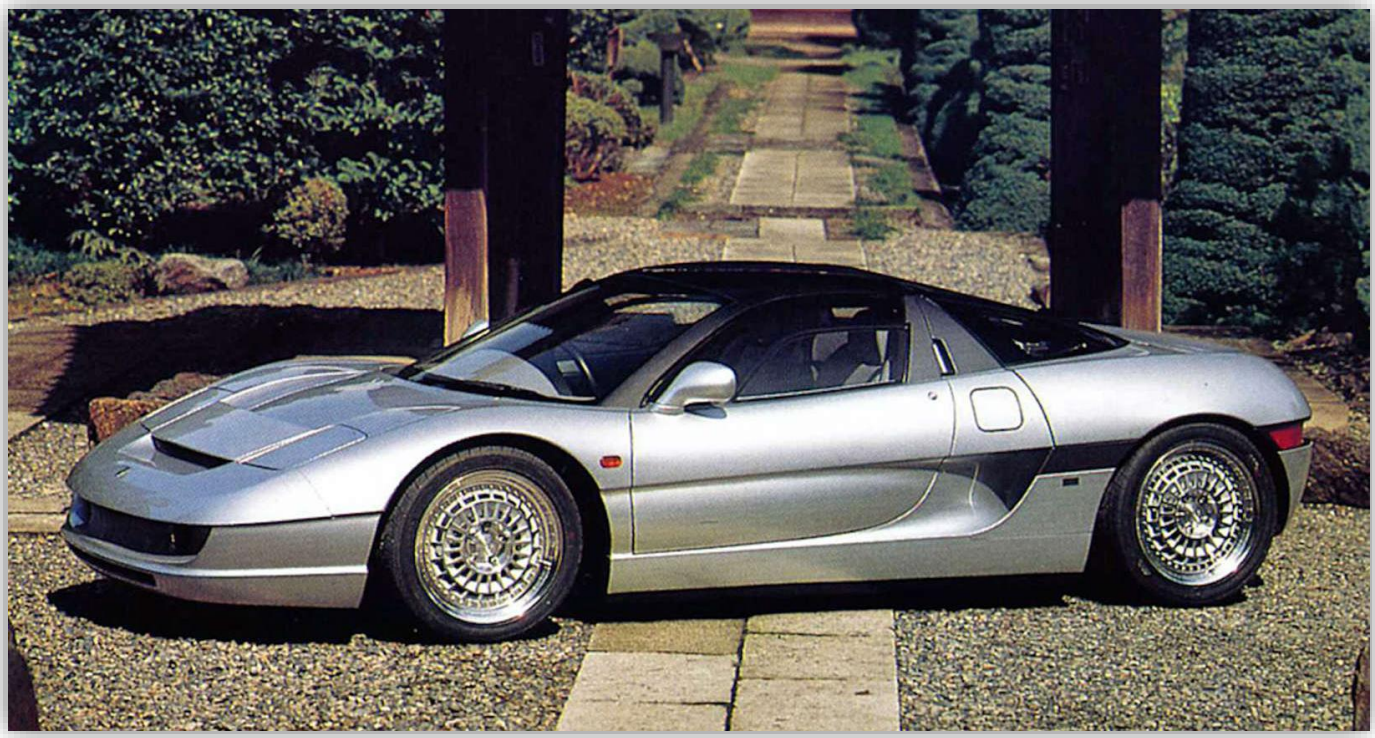
Model J (bilden), som hyllas som ett av de mest prestigefyllda fordonen på planeten, kom på tröskeln till den stora depressionen som en massiv, överdådigt utrustad bil med en kraftfull rak åtta-motor.

Efterfrågan ökade i början av 1930-talet, Duesenberg släppte till och med en superladdad utveckling av Model J, men företaget stängdes efter att Cord sålde sitt bilbyggnadsimperium 1937 och lämnade branschen.

De många försöken att återuppliva Duesenberg har varit misslyckade.

AUTOCAR

16. Superbilen som världen glömde bort: Gigliato Aerosa (1994)



Även om Gigliato var ett japanskt företag var planen att basera sig i England och bli en allvarlig rival till de etablerade italienska designhusen. Det var tillbaka 1994, då dess ganska attraktiva Aerosa presenterades, driven av en Ford-sourced 3,0-liters V6. Med lite kittling kunde pålitliga 300 hk lockas fram ur denna kraftkälla - men det var allt akademiskt, eftersom projektet redan 1995 var historia.




Roger Warolin