



Saab 900 Turbo Convertible 1986–87

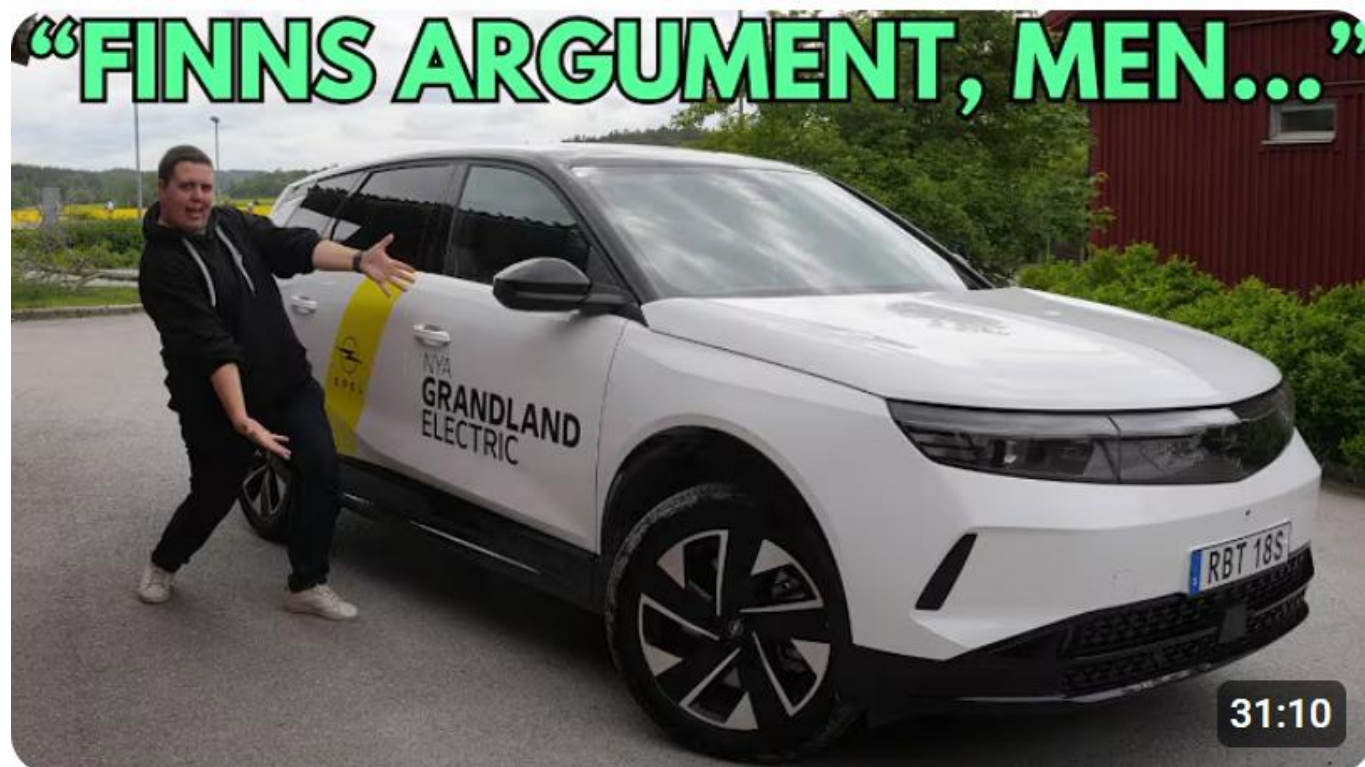
- 1. Opel Grandland erbjuder fransk teknik i tysk förpackning**
- 2. Nu kör elektriska Fiat 500e på bensin**
- 3. Mercedes erkänner att EQS kom för tidigt**
- 4. Corvette ZR1 har mer effekt än vad Chevrolet säger**
- 5. Honda och Sony har bränt 3,9 miljarder**
- 6. Bortglömda knappen som ger dig kallare bil i sommar**
- 7. Så tar du dig ur en sjunkande bil**
- 8. Då byts alla körkort ut**
- 9. Daimler DS420**
- 10. Saab 900 Cabriolet**
- 11. Grattis Citation**
- 12. 2025 Goodwood Festival of Speed Live Stream**
- 13. Fredagsfilmen**



## 1. Opel Grandland erbjuder fransk teknik i tysk förpackning "Älskar sätena"

2025-07-02

Jag har fått möjlighet att testa Opel Grandland Electric 82 kWh, mellanversionen i Opels Grandlands erbjudanden. Bilen har flera argument för sig och man trivs bra i förarsätet men det finns framförallt två saker som gör att man drar öronen åt sig...



FILM: <https://youtu.be/IVTBjrG-JdM>

00:00 - Intro  
 00:54 - Reklam  
 01:48 - Frunk och strålkastare  
 02:47 - Specifikationer  
 04:08 - Laddning  
 05:22 - Bagage  
 07:03 - Baksätet

08:59 - Framsätet  
 14:27 - Infotainment  
 18:38 - Röstassistenten  
 21:25 - Stadskörning  
 24:02 - Motorvägen  
 26:39 - Säkerhet  
 29:37 - Summering



Christoffer Gullin



## 2. Nu kör elektriska Fiat 500e på bensin

2025-07-02

Text: Morten Bek Foto: Fiat PR

Som något helt unikt har Fiat konverterat sin lilla elbil 500e till en bensinbil. Produktionen startar i november.



Nyheten från Fiat är större än den först verkar: Fiat konverterar sin lilla elbil **500e** till att köra på bensin. Det handlar inte bara om ett enskilt exemplar för att visa att det går – den nya bensinmodellen går i produktion mot slutet av året. Normalt gör biltillverkare om en modell med förbränningsmotor till en elmodell, eftersom det sparar mycket utvecklingskostnader. Fiat har gått motsatt väg. Italienarna gör det av flera skäl, och många av dem handlar också om att spara pengar.

År 2024 var Fiat tvungna att lägga ner produktionen av den gamla **500** med bensinmotor, som tillverkades i Polen. Den lanserades redan 2007 och kunde inte längre leva upp till EU:s krav på cybersäkerhet och, kan man enkelt argumentera, allmän säkerhet. Att uppdatera den gamla **500** för att klara kraven skulle bli alldeles för dyrt. Och det har varit ett stort problem för Fiat, som inte hade någon ny modell redo eller ens på väg. **500** är nämligen den modell som betyder mest för Fiat, och den var italienarnas absolut mest populära bilmodell.



### Snabbt skifte från el

Det stora och egentligen förståeliga målet för Fiat var att den elektriska **500e** skulle bli så populär att den gamla bensenmodellen kunde pensioneras utan att lämna ett tomrum i modellprogrammet. Tyvärr för Fiat var **500e** bara populär under en ganska kort period efter lanseringen 2020. Den lilla elbilen stötte på problem med subventionssystemen i europeiska länder, som efter hand försvann. Det har gått så långt att Fiat flera gånger har stoppat produktionen av **500e** på grund av dålig försäljning.

Den gamla bensenmodellen, som fick en tvåcylindrig TwinAir-bensinmotor, ett lättare facelift och mildhybriddrift under sin långa karriär, slutade aldrig vara populär. När produktionen lades ner i Polen 2024 visste Fiat att problemet var allvarligt och den bästsäljande modellen togs bort utan ersättare. Det fanns ingen ny bensenmodell på ritbordet, och en ny modell tar minst ett par år att utveckla.

Någon på Fiat, troligen en driftig ingenjör, fick den ovanliga idén att använda elbilen som bas för en ny bensenmodell. Fiat lovade redan 2024 att den skulle gå i produktion senast i början av 2026 – men utvecklingen från el till bensen har gått så snabbt att Fiat nu ligger före tidsplanen.

### Gammal motor i nyare kaross?

Det är ett mycket omfattande projekt Fiat håller på med. Det finns ingen färdig lösning eller plan, för det är som sagt väldigt ovanligt att göra om en elbil till en bensenbil som ska massproduceras. Finns det plats för bensenmotorn? Finns det plats för avgassystemet? Och kan bilen leva upp till krocksäkerhetskraven när en förbränningsmotor ersätter en liten elmotor?

Med produktionen framflyttad till omkring november i år visar Fiat stolt upp att de första förseriebilarna har rullat av bandet. Med stor stolthet berättar Fiat också att det sker vid Mirafiori-fabriken i Italien och inte i Polen.



Fiat ger också en första titt i kupén, som avslöjar att den bensindrivna **500** kommer utrustas med en sexväxlad manuell växellåda. Den nya modellen heter **500 Hybrid**, men den kommer troligen inte få Stellantis-koncernens 1,2-liters turbomotor – den hör nämligen ihop med en automatisk dubbelkopplingslåda.

Det mer sannolika är att **500 Hybrid** tar över 1-liters Firefly-motorn från den gamla **500 Hybrid**. Den trecylindriga motorn hade i den gamla modellen 70 hästkrafter. Fiat bluffar lite med namnet, för det handlar inte om mer än en mildhybrid – ett system som bara understödjer bensenmotorn.



Morten Bek

### 3. Mercedes erkänner: EQS kom för tidigt – men det fanns en plan

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad 04 juli 2025 Publicerad 04 juli 2025

Mercedes släppte sin elektriska flaggskeppsbil EQS med stora förhoppningar. Men nu erkänner företaget att världen kanske inte var riktigt redo för denna futuristiska lyxbil.



*Gorden Wagener, Mercedes-Benz designchef.*

Bilen mötte kritik, och Mercedes säger att marknadsföringen kanske inte var den bästa. Vad gick egentligen snett med EQS?

#### **EQS – en bil från framtiden som kom för tidigt**

När Mercedes bestämde sig för att släppa EQS var tanken att det skulle bli en bil som förde eldrift till den exklusiva lyxklassen. Ett starkt alternativ till Tesla Model S, men med en design och teknologi som skulle sticka ut ännu mer. Mercedes ville sätta en ny standard för elektriska lyxbilar.

Men när bilen rullade ut på marknaden, blev reaktionerna något blandade. En av de största anledningarna till detta var bilens design. Med sin aerodynamiska, rundade form – eller "jelly bean"-design som den kallades – gick EQS helt emot den traditionella lyxbilsestetiken.

Många bilköpare hade svårt att förstå den futuristiska designen, och det påverkade försäljningen negativt, skriver Carscoops.

Trots att EQS hade alla de rätta specifikationerna för att vara en toppklassig elbil, visade det sig att många i lyxbilssegmentet föredrar det gamla vanliga – långa motorhuvar och en mer konventionell, tung design.

Mercedes hade kanske missbedömt vad marknaden faktiskt var redo för.



*Mercedes-Benz EQS*

### **“Inte en chaufförsbil” – men ändå?**

En av de mest intressanta insikterna kommer från **Gorden Wagener**, Mercedes-Benz designchef, som nu öppnar upp om varför EQS kanske kom för tidigt.

Enligt honom var bilen mer futuristisk än vad marknaden egentligen var beredd på. Wagener erkänner också att Mercedes marknadsföring inte riktigt gjorde bilen rättvisa.

En del av missförståelsen handlar om att många förväntade sig att EQS skulle vara en klassisk chaufförsbil – en bil för den som vill bli körd i lyx. Men det var inte alls tanken. Mercedes ville skapa en elbil med fokus på teknologi och framåtsträvande design, inte bara en bil som skulle köras av en annan.

“Vi kanske borde ha marknadsfört den som något mer futuristiskt, kanske som en S-Klass Coupé eller en modern CLS”, säger Wagener.

Om EQS hade presenterats på det sättet kanske fler hade förstått bilens potential. Det handlar om att visa upp den som något nytt, inte bara ett elektriskt alternativ till den traditionella S-Klassen.

### **Uppdateringar – men inget radikalt**

Trots att Mercedes erkänner att EQS kanske inte var helt rätt för marknaden när den släpptes, har de försökt att förbättra bilen. 2024 fick EQS en subtil uppdatering i form av en omdesignad frontgrill. Men bortom den lilla kosmetiska förändringen var den grundläggande designen densamma.

“Jelly bean”-formen förblev intakt, och även om det kanske gör bilen mer aerodynamisk, förändrar det inte hur den uppfattas av många.

Mercedes har också meddelat att de inte planerar en andra generation av EQS. Istället ska de slå samman S-Klass och EQS till en gemensam modellserie. Denna serie kommer att erbjuda både eldrift och förbränningsmotorer, och det är en strategi liknande den BMW har använt med sin 7-serie och i7.

För bilentusiaster betyder det att vi inte kommer att se någon ny version av EQS inom den närmaste framtiden. I stället kommer Mercedes att fortsätta att sälja den nuvarande modellen fram till omkring 2030, och vi kan förvänta oss ytterligare uppdateringar för att göra den mer tilltalande för framtida köpare.



### Framtiden ser ljus ut – men vi får vänta

Det är tydligt att Mercedes har lärt sig av sina misstag. Istället för att låta EQS förbli en ensidig elbil för en nischad marknad, planerar de att blanda det bästa från två världar.

Den nya modellen som kommer att förena S-Klass och EQS verkar vara Mercedes sätt att hitta en väg framåt, där kunder kan välja mellan en traditionell förbränningsmotor eller den elektriska framtiden.

Detta innebär att EQS kommer att vara kvar i produktion under flera år framöver, men med mer fokus på att förbättra funktionaliteten snarare än att göra stora designförändringar. Det handlar om att lyssna på kundernas önskemål och förstå att lyx inte alltid betyder att följa traditionen. I framtiden kanske Mercedes får rätt – men vi får vänta och se.





Åsa Wallenrud

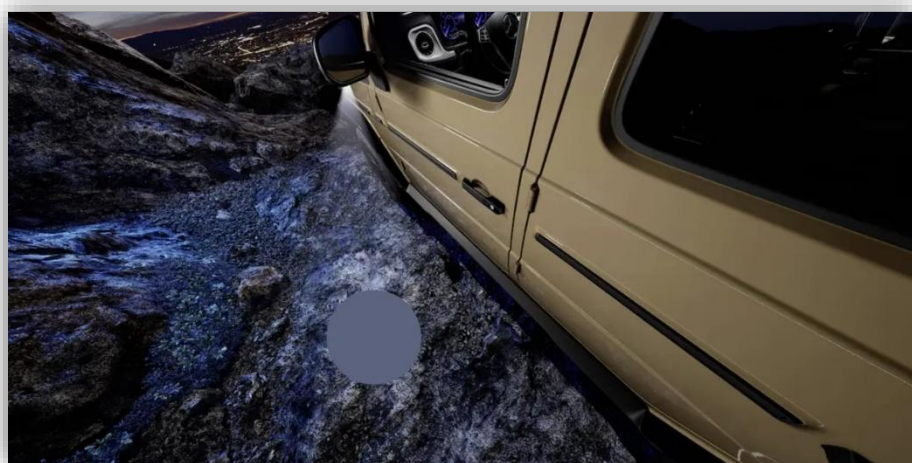
Åsa Wallenrud är en driven och erfaren motorjournalist med en stark passion för bilvärlden och teknik, gärna i kombination. Arbetat med varumärken som TV4 Nyhetsmorgon, Facit, M3, Lilla Gumman, Hem och Villamässor, Blocket, Byt Bil mfl.

**Miss a inte:****Återkallelse – teknikfel drabbar Mercedes drömbil**

En exklusiv superbil från Mercedes dras nu tillbaka. Ett potentiellt problem har upptäckts som kan få oväntade konsekvenser för ägarna. En av världens

**Har Mercedes-AMG skapat den ultimata elbilen?**

Världens snabbaste elbil har presenterats av Mercedes-AMG. Med otrolig kraft och snabb laddning visar den framtidens prestandafordon. Denna bil

**De har satsat miljarder – nu floppar superbilen totalt**

Lyxmärket i blåsväder: Trots storsatsning nobbar kunderna det nya flaggskeppet. Nu skakas planerna för framtiden i grunden efter fiaskot. I den ständigt

**Feber**

#### 4. Corvette ZR1 har mer effekt än vad Chevrolet säger

Av Bobby Green 2025-07-01 kl 19:00

Så trevligt



FILM: <https://youtu.be/MKTOvqWZn08>

1079 hästar och 1137 newtonmeter är vad man får under huven på Corvette ZR1. Det är vad Chevrolet säger i alla fall. Nu visar det sig dock att den siffran inte stämmer, fast det är åt rätt håll för motorn ger nämligen mer har dyno-tester visat. Det är Paragon Performance i Iowa som kört en helt färsk och omodifierad bil i bänken och där visade siffrorna istället 1198 hästar och 1307 newtonmeter.

Värt att tänka på är att olika dyno-bänkar ger olika resultat. Det återstår därför att se om fler tester framöver ger liknande siffror. Helt klart är dock att den nya LT7-motorn är mycket potent och att det finns bra med kraft att hämta ur den. [roadandtrack.com](http://roadandtrack.com)



Bobby Green



Första provkörningarna av nya Corvette ZR1  
Potent



Det här är Corvette ZR1 med 1079 hästar  
På bakhjulen!



Den här Corvetten utmanar hyperbilarna  
ZR1X bjuder på 1267 hästar

## 5. Honda och Sony har bränt 3,9 miljarder – utan en enda såld elbil

Av Åsa Wallenrud Uppdaterad: 03 juli 2025 Publicerad: 03 juli 2025

Trots att lanseringen ännu inte skett, har Honda och Sonys elbilsprojekt Afeela redan gått med rejäl förlust.



*Afeela Sony Honda Mobility.*

### Framtidsbil med tung prislapp – och tunga förluster

Att det kostar att ta fram en ny bilmodell är inget nytt. Men när Sony och Honda nu närmar sig lanseringen av sin gemensamma elbil Afeela står det klart att det blivit en dyr affär. Redan innan en enda bil nått kund, har företaget **Sony Honda Mobility** förlorat motsvarande 3,9 miljarder kronor, skriver [Carscoops](#).

Den rapporterade förlusten på 52 miljarder yen – eller cirka 362 miljoner dollar – gäller för det senaste räkenskapsåret. Och det är en tydlig ökning från året innan, då bolaget gick back med 20,5 miljarder yen. Med andra ord har förlusterna mer än fördubblats.

### Dyr biljett in i ett trångt segment

Sony och Honda tänker inte sikta lågt. Afeela är en elbil riktad mot den övre delen av marknaden, med ett startpris på omkring 89 900 dollar – vilket motsvarar cirka 980 000 kronor med dagens växelkurs. Den nivån sätter modellen i direkt konkurrens med tunga namn som Mercedes EQE, BMW i5 och Tesla Model S.

Men att slå sig in i premiumsegmentet för elbilar är inte gratis. Här krävs omfattande forskning och utveckling, mjukvarusystem av högsta klass och en rad prototyper innan man ens kan tänka på produktion. Enligt analytikern **Tatsuo Yoshida** på är det tveksamt om det ens går att täcka kostnaderna med hjälp av försäljningen, trots det höga priset på bilen.





### En tuff marknad – och sen ankomst

Det är inte bara utvecklingskostnaderna som oroar analytiker. Afeela gör entré på en marknad där andra redan hunnit etablera sig. Tesla har varit tongivande i över ett decennium. Tyska jättar som BMW och Mercedes har laddat om för eldrift. Och kinesiska tillverkare som BYD och Nio växer snabbt globalt.

Det gör att Sony och Honda inte bara slåss om kunder – de måste först ta plats vid bordet. Ändå ser bolagen framtiden an med tillförsikt. Deras strategi bygger på att kombinera Hondas kompetens inom bilproduktion med Sonys styrka inom mjukvara och underhållning.

Under ett tidigare uppmärksammat event visade Sony till och med upp en prototyp som kunde styras med en PlayStation-handkontroll – en tydlig signal om att man vill sticka ut i mängden.

### Teknik, status – och risk

Afeela är inte bara en bil – det är ett försök att skapa något mer. En digital plattform på hjul, med fokus på användarupplevelse, uppkoppling och underhållning snarare än bara prestanda.





Men frågan är om det räcker. Förlustsiffrorna visar hur riskabelt det är att försöka ta sig in i lyxsegmentet för elbilar, även för företag med miljardvinster i ryggen. Tillsammans gjorde Sony och Honda över 2,6 biljoner yen i rörelsevinst förra året – så de har råd att ta smällen. Men tålamodet har sina gränser.

#### **Från gran turismo till verklighet**

För tio år sedan hade ett samarbete mellan Honda och Sony mest känts som ett kul inslag i ett racingspel. Idag är Afeela en verklig produkt – snart på väg ut på vägarna.

Om den blir en succé eller bara ett fotnot i elbilens historia återstår att se. Men en sak är redan tydlig: vägen mot elektrisk lyx är lång, dyr och kantad av hinder – även för två av Japans största teknikikoner.



Åsa Wallenrud

## 6. Bortglömda knappen – ger dig kallare bil i sommar

Av Maths Nilsson

2 juli 2025, 15:16

**Bortglömda knappen i din bil hjälper i hettan. Med allt varmare somrar i Sverige behöver vi använda knappen för återcirkulation. Använder du den rätt kan den ge dig en kallare bil och spara bränsle. Men det finns också faror med återcirkulation.**



Klimatförändringar har gjort våra somrar allt varmare. Då måste din bil arbeta allt hårdare för att kyla ner kupén. När din bil står i solen kan det vara över 70 grader i kupén. När du ska köra iväg går det åt väldigt mycket energi för att luftkonditioneringen ska kyla ner bilen. Och gör du fel tar det onödigt lång tid.

Men det finns en bortglömd knapp som kan underlätta nerkyllningen av bilen. Återcirkulation gör så att klimatsystemet återcirkulerar och kyler kupéluftens ytterligare en gång. Istället för att hela tiden ta in ny varm luft utifrån som tar längre tid och kräver mer energi för att kyla ner. Genom att använda knappen på rätt sätt kan du få en kallare bil på kortare tid. Det finns också flera andra saker som hjälper dig att få ner temperaturen snabbare.

Hos vissa bilmodeller fungerar återcirkulationen automatiskt och kan aktiveras med timerfunktion, till exempel hos Volvo.

### **Dra ner rutorna först**

Om bilen är extremt varm när du sätter dig i den är det bättre att vänta någon eller några minuter innan du sätter på återcirkulationen. Dra gärna ner rutorna en kort stund först och låt svalare luft utifrån komma in.



*Hos vissa bilmodeller fungerar återcirkulationen automatiskt och kan aktiveras med timerfunktion, till exempel hos Volvo.*

### **Aktivera återcirkulation när värsta hettan är borta**

När temperaturen börjar sjunka något kan du prova att aktivera återcirkulation av kupéluft, luftkonditioneringen får då betydligt lättare att sänka temperaturen i kupén eftersom den kan arbeta med luft som redan är nedkyld.

### **Vissa bilar har automatisk återcirkulation**

Många bilar har idag automatisk aktivering återcirkulation under nedkylningsfasen, så du får prova dig fram hur effektivt det är på din bil, eller om bilen redan återcirkulerar luften. Hos vissa bilmärken, till exempel vissa Volvomodeller, kan du också aktivera en timerfunktion hos återcirkulationen, konsultera gärna bruksanvisningen för din bil för att se hur det fungerar på just din bil. Men det finns några varningar runt användandet som du bör känna till.

### **Använd inte återcirkulation för länge**

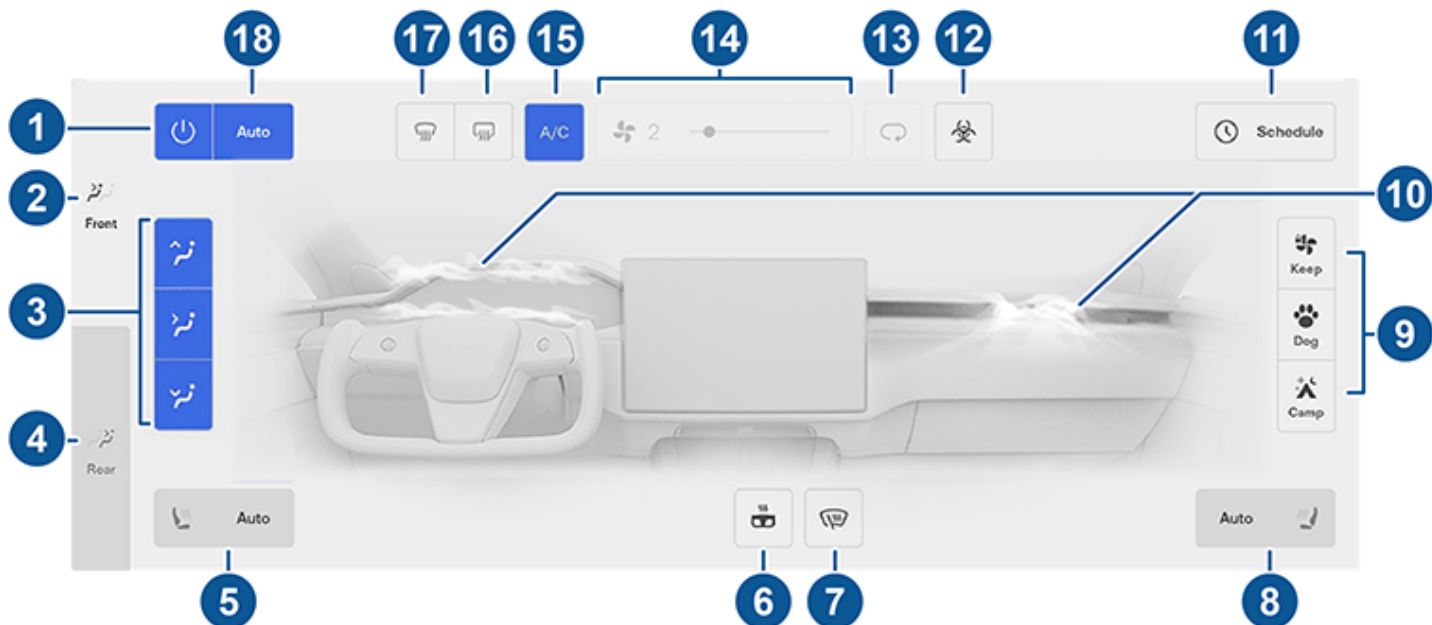
Du bör inte använda återcirkulationen för länge, då det kommer in mindre frisk luft i bilen. Detta gäller särskilt om ni är många som åker i bilen. Mätningar som gjorts visar att halten av koldioxid från utandningsluften kan öka kraftigt i kupén och att syrehalten går ner.

### **Om rutorna immar, stäng av återcirkulation direkt**

Om rutorna börjar imma bör du stänga av återcirkulation per omgående. Du bör inte använda återcirkulation på vintern, då luften snabbt blir väldigt fuktig då.

### **Använd återcirkulation för att stänga ute föroreningar**

Återcirkulation kan också användas om du fastnar på platser med mycket föroreningar och dålig luft, genom att återcirkulera kupéluft kan du minska mängden föroreningar som kommer in utifrån. Vissa bilar, till exempel Volvo, har en luftkvalitetssensor som automatiskt aktiverar återcirkulation om den yttre luften blir förorenad.



*Hos Tesla sitter återcirkulationen i klimatmenyn.  
Bilen har också ett mycket avancerat kupéfilter som stänger ute föroreningar.*

**LÄS MER:**



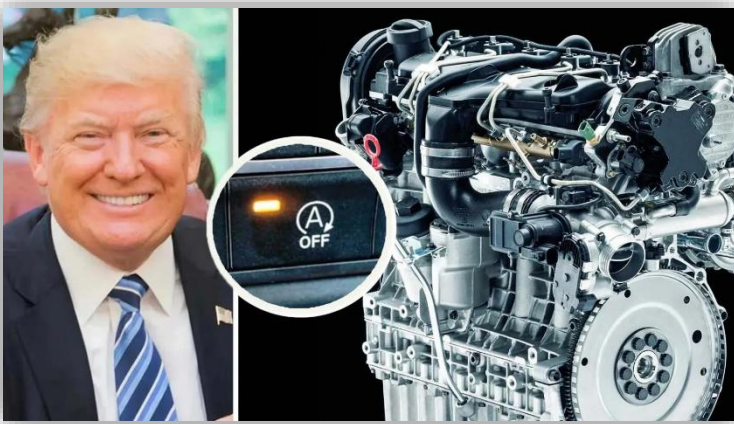
**7 okända misstagen som förstör kylan i din bil**



**Så påverkas räckvidden i elbilar av AC:n – succé och fiasko**



### Gurun sågar Toyotas elbil: Känns som en prototyp



### Vill förbjuda hatad knapp i bilar



### Nytt test: Så mycket tappar populära elbilar i...



Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 7. Så tar du dig ur en sjunkande bil

Publicerad 2025-07-03 7:10

Text Erik Söderholm

Varje sekund räknas om bilen hamnar i vatten. Om du blir för stressad eller väljer fel metod minskar dina chanser att överleva drastiskt, enligt ett tyskt test.



**Att råka köra ned** bilen i vattnet är tack och lov ovanligt, men om olyckan trots allt är framme räknas varje sekund om passagerarna ska överleva.

Tyska organisationen ADAC har **utfört tester** med en Seat Exeo och en eldriven Citroën e-C4 på en särskild anläggning som tillhör den tyska försvarsmakten. Tanken var att ta reda på vilka sätt att ta sig ur bilen som är bäst.

En särskilt utbildad dykare genomförde testerna och försökte på olika sätt att ta sig ur de sjunkande bilarna.

**”En person som är stressad i kallt vatten skulle ha liten chans att överleva under dessa förhållanden”**

**Till att börja med** går det fortare än många tror om bilen hamnar i vatten. Citroën-bilen sjönk på tre minuter medan Seaten var vattenfylld efter fyra minuter.

Elbilen visade inga ovanliga fel på högspänningssystemet eller batteriet efter att den hamnat i vatten.



*ADAC har sänkt ned två bilar upprepade gånger i en bassäng för militärfordon.  
En utbildad dykare försökte på olika sätt att ta sig ut.*

## Öppna rutorna

**Resultatet är tydligt.** Det enda vettiga sättet att ta sig ur den sjunkande bilen är genom att öppna sidorutan och klättra ut – det kunde göras på under en minut.

Biltillverkarna ska se till att elhissarna fungerar även under vatten, men om de strejkar kan det gå att krossa rutan. Då behövs en nödhammare (du kan läsa vårt test av nödhammare [här](#)).

Att krossa rutan fungerar enligt ADAC inte om bilen har dubbelglas vilket Seaten hade. Rutan kunde inte krossas på något sätt och då är enda lösningen att försöka klättra till baksätet där sidorutorna saknade dubbelglas.

Detta måste dock göras så snabbt som möjligt eftersom varje sekund räknas. Bilen sjunker oftast med motorhuven nedåt så att klättra ”uppåt” mot baksätet är ofta svårt, särskilt om packning från bagaget sjunker mot framsätet.

## Dörrarna går tungt

**Att försöka öppna dörrarna** för att ta sig ut är inget att rekommendera, enligt ADAC. Vattentrycket är enormt och även om kupén är helt vattenfylld är det extremt fysiskt krävande att öppna dörrarna.

”Dykaren hade redan varit helt under vatten i en och en halv minut vid det laget. En person som också är stressad och i kallt vatten skulle ha liten chans att överleva under dessa förhållanden”, skriver organisationen.

**Missa inte vår guide till hur du hanterar [tolv olika nödsituationer i bilen](#).**

Så tar du dig ur en sjunkande bil

- **1. Försök hålla dig lugn.**
- **2. Öppna sidorutan så snabbt som möjligt och ta dig ut.**
- **3. Det är smart att ha en bältesskärare och en nödhammare lättillgängligt i bilen.**



Erik Söderholm

## 8. Då byts alla körkort ut: "Blir en julklapp"

Av William Karlsson 4 juli 2025, 11:54

Snart finns ditt körkort i mobilen. Digitala körkortet kan komma snabbare än många tror. När jag har körkortet i telefonen kan jag skippa plånboken, säger experten Peter Jansson.



Hela **EU är på väg att byta ut sina klassiska körkort**. Tidigare i år klubbade EU-parlamentet igenom det fjärde körkortsdirektivet. En av punkterna där är att hela unionen måste ha infört ett digitalt körkort senast 2030. Körkortet ska finnas i den digitala plånbok som alla EU-medborgare ska ha med sig.

Ansvaret att införa det digitala körkortet ligger på respektive medlemslands motsvarighet till Transportstyrelsen, men det måste införas senast 2030. Den finska finansexperten Peter Jansson menar däremot att vi inte kommer att behöva vänta särskilt länge innan vi har körkortet i mobilen. Processen kommer skyndas på enligt experten.

– Om drygt ett år kommer vi kunna ha våra id-kort i mobiltelefonen, om EU får som de planerar. EU:s digitala id-kort kan bli som en julklapp nästa år, säger **Peter Jansson vid Finans Finland till YLE**.

Danmark har redan infört ett digitalt körkort. De digitala körkortet i andra EU-länder väntas få en liknande utformning och ligga i en app på mobilen.

Danmark och flera andra länder har redan infört digitalt körkort. Peter Jansson menar att 2027 blir det stora året för det nya körkortet i EU. Eftersom det då kommer att finnas så mycket viktig information på mobilen är han tydlig med att du bör öka säkerheten på din mobil.

– När du har ett tillräckligt starkt lösenord, då kommer ingen annan in i din telefon, säger

Peter Jansson från finansbranschen.

I Sverige har förslaget lämnats över till Trafikutskottet för beredning, men det återstår att se när det kan klubbas i riksdagen. Flera politiker ligger på för ett snabbt införande. Om även Sverige hinner till 2027 återstår att se.

– Detta skulle inte bara underlätta för medborgarna utan även bidra till att minska miljöpåverkan, effektivisera myndigheternas arbete och stärka säkerheten, sa Magnus Berntsson, riksdagsman för KD.

**Det digitala körkortet är nytt för alla och kommer därför med en hel del funderingar om hur det egentligen kommer att fungera i praktiken.** Här är flera punkter som förklarar mer om hur det kommer att fungera.

### **Laddas ner via en app**

Körkortet kommer att gå att laddas ner på din mobiltelefon genom en app. Enligt Ivo van der Werff kommer EU-invånare att få mer kontroll över sin egen data med hjälp av det digitala körkortet. – När du köper alkohol i butiken kan kassörskan bara kontrollera din ålder. Hon gör sedan en förfrågan med en apparat för att kontrollera din ålder, och du trycker på godkänn. Hon ser då om du är över 18 år eller inte, men inte din riktiga ålder. Hon ser även ditt passfoto för att kontrollera om du har någon annans ID med dig. Annars ser hon ingen annan personlig information, säger Ivo.

### **Minskar risk för bedrägerier**

Med hjälp av det digitala körkortet minskar dessutom risken för bedrägerier. Dagens körkort har massor av information som går att sno, vilket det digitala körkortet inte alls kommer att tillåta på samma sätt. Det digitala körkortet ska dessutom vara accepterat inom hela EU om mindre än fem år, även det kommer att bli en stor utmaning för en del länder. – De är skyldiga att införa det, säger Bas Timmerman, enhetschef från nederländska RDW.

### **Ingen digital spårning**

Enligt Timmerman är det också viktigt att man är noga med vem man visar körkortet för. – Om polisen ber om kortet och du inte visar det får det förstås konsekvenser. Men vi har inte utvecklat det digitala körkortet för att spåra medborgarna. Det borde faktiskt hjälpa dem. Körkortet finns egentligen bara på din telefon; det finns inte längre någon koppling till regeringen efter att det har utfärdats. Så vi kan inte följa vad innehavaren gör med det digitala körkortet, säger enhetschefen.

### **Risk för urladdning**

En fråga många undrar är vad som händer ifall din mobiltelefon är urladdad och polisen vill se ditt körkort. Något som Bas Timmerman har ett enkelt svar på.

– Först skulle jag säga att det nog är bäst att försöka hitta en laddare eller ha en fysisk version i närheten om du är orolig för det, säger han.

### **Gäller i 10 eller 15 år**

För även om det digitala körkortet införs kommer det fortfarande att gå att beställa ett traditionellt plastkort från Transportstyrelsen. Det digitala körkortet gäller i 15 år, men i de länder inom EU där körkortet är en giltig ID-handling är det giltigt i tio år.

### **Ny smartphone med helt glas krävs**

Man laddar enkelt ner sitt digitala körkort i en app.

Du behöver ha en relativt ny smartphone med helt glas.

Det digitala körkortet fungerar smidigt eftersom myndighetspersoner lätt kan scanna av det.

De som fortfarande önskar kan beställa ett traditionellt plastkort från Transportstyrelsen.

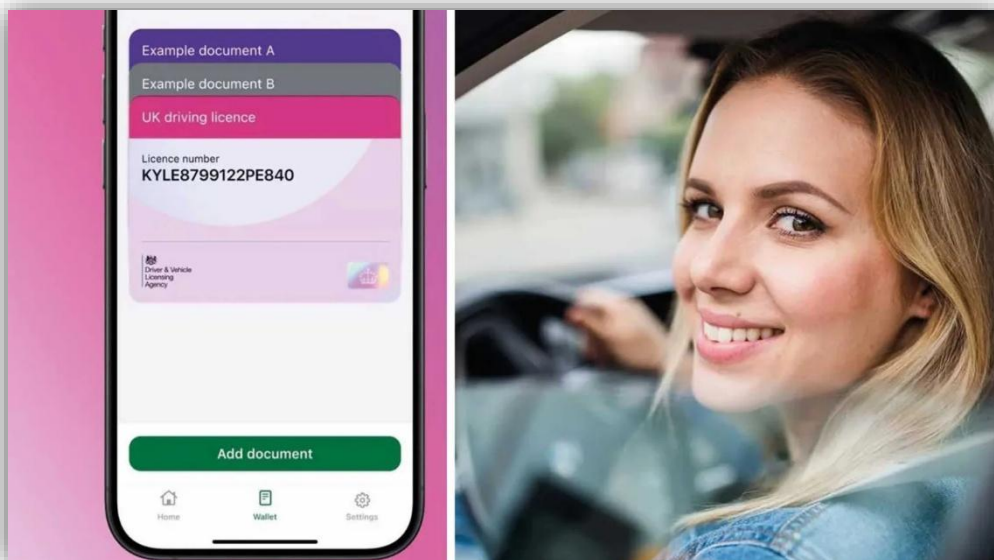
LÄS MER:



Klart: Då införs det digitala körkortet



Digitala körkort kan införas rekordsnabbt i Sverige



Byter ut alla gamla körkort mot nya digitala





## 9. Daimler DS420 Sedan 1989

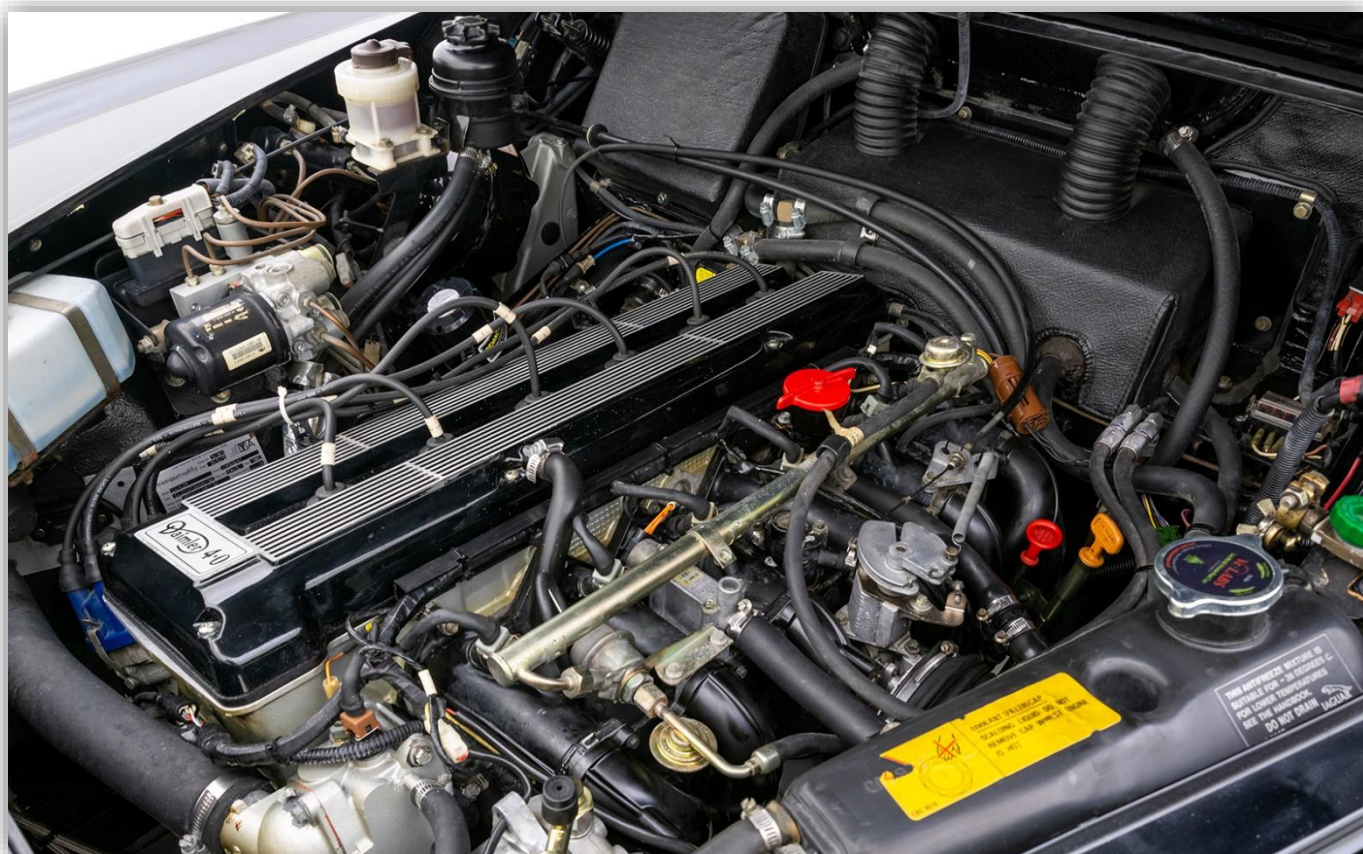


Daimler DS420 var den bil som föredrogs av många av världens regeringstjänstemän och diplomater. Den byggdes av Daimler Company Limited mellan 1968 och 1992 och kallas mer allmänt för Daimler Limousine, och den hade få konkurrenter förutom Mercedes-Benz 600. DS420 var ett populärt val bland chaufförstjänster och hotelloperatörer och var också den officiella statsbilen för många länder. Dessa eleganta bilar är så högt aktade att många limousiner fortfarande används av kungahusen i Sverige, Danmark, Luxemburg och Storbritannien.





År 1898 fick prinsen av Wales, senare Edward VII, åka i en Daimler byggd i Coventry. Varje brittisk monark sedan dess har använt Daimlers, som har använts för att bära den kungliga hovleverantören i många år. De sista av dessa kungliga Daimlers var DS420 limousiner, baserade på arkitekturen hos Jaguar 420 och med handbyggd kaross av Vanden Plas i London. Detta var drottningmoderns favoritbil, och ett exempel gick till historien genom att leda begravningsprocessionen av prinsessan Diana.





DS420:s ursprung går tillbaka till 1960 när Jaguar köpte Daimler. Sex år senare köptes Jaguar av British Motor Corporation. År 1968 blev de en del av ett större konglomerat känt som British Leyland. Vid det här laget tillverkade företaget två olika limousiner. Austin byggde Vanden Plas Princess och Daimler DR450. British Leyland bestämde att istället för att bygga två internt konkurrerande modeller, skulle limousintillverkningen överlåtas till ett enda företag och det märke som valdes var Daimler.





Jaguar konstruerade och producerade de mekaniska aspekterna av DS420 med hjälp av motorn, växellådan och fjädningen från Jaguar 420G och produktionen utfördes på Austins Vanden Plas-fabrik i Kingsbury. D:et står för Daimler, S var en del av ett alfabetiskt namngivningsschema (föregående bil var DR) och 420 syftade på Jaguar XK-motorn på 4,2 liter som gav den silkeslena kraft som önskades i en fin limousin. 420G donerade också sin bottenplatta, men för Daimler förlängdes hjulbasen med ytterligare 21 tum. Fronten har den traditionella Daimler räfflade grillen med strålkastare som delas med Jaguaren. Daimler använde också dubbla bränsletankar på tio gallon som lyfts från 420G. Daimler DS420 var mer kompakt än en Rolls-Royce Phantom från den tiden i alla avseenden och kostade mindre än hälften av priset jämfört med Rolls, till stor del tack vare användningen av standardkomponenter som höll kostnaderna i schack utan att offra kvaliteten.

Färdig i en stilig och mycket kunglig Jet Black, sveper denna DS420:s eleganta handgjorda kaross runt en interiör som bara kan beskrivas som överdådig. Enligt certifikatet som erhållits från Jaguar Daimler Heritage Trust levererades denna bil ny till Wilcox & Company Limousines, Chalfont St Peter, Buckinghamshire, och var ursprungligen utrustad med en grå interiör. År 2001 förvärvades den av den nyzeeländska regeringen och uppdaterades grundligt av den respekterade NZ-baserade tuning- och restaureringsbutiken Beacham Jaguar, där den konverterades och uppdaterades omfattande till ett belopp av 205 000 dollar. Kabinen var vackert omkreds med smörmjuka nyzeeländska kexhudar, fram och bak. Det bakre utrymmet är utrustat med två fällbara fällbara säten för ytterligare passagerare samt insynsskydd och insynsskydd. Facken är avdelade med en eldriven glasvägg och en tvåvägs intercom finns för att styra föraren. Passagerarna kan njuta av att titta på sin favoritunderhållning på skärmen i baksätet med tv. En integrerad telefon i tidstypisk Nokia-stil och Blaupunkts ljudsystem bidrar till charmen hos denna eleganta bil. Domkraft, verktygsrulle och JDHT-certifikat ingår i bilen.

På Beacham fick den ny bränsle med Jaguar/Daimlers fantastiska 4,0-liters raka sexa, i kombination med en fyrväxlad automatisk växellåda med Jaguars signatur "J-gate"-växelspak, lade till ABS-bromsar (en funktion som ingen annan DS420 hade) och var på senare tid utrustad med härliga kromfälgar utrustade med breda vita däck. Beacham uppdaterade även bilen med dubbla A/C-system

Det är underkänt att denna DS 420 limousine med lång hjulbas användes av Nya Zeelands regering för att transportera drottning Elizabeth II på hennes 50<sup>p</sup> Jubileumsturné i Nya Zeeland 2002. Den såldes av inrikesdepartementet 2009 och landade "Stateside i vård av en hängiven DS420-samlare, restauratör och entusiast som har hållit bilen i utmärkt skick, med vacker lack och detaljer.

## 10. Saab 900 Cabriolet fick motorpressen att gå i spinn

Publicerad 13 mars 2022

Text Claes Johansson

På 1980-talet kastade Saab av sig den gråmelerade koftan för gott. Turbo var ordet för dagen och när 900 Cabriolet visades fann begreppet "osvensk" sin kanske allra sannaste innebörd.



**Saab 900 är en** utstuderad uddabil som med turbo och sufflett tog steget ut i den stora, fina världen. Flärd på ett lite rörande hemslöjdsvis, med efterkonstruktioner som fungerade riktigt bra. Stilen blev snygg-udda och väldigt typisk Saab.

Cabrioleten togs fram av American Sunroof Co i Michigan mer eller mindre som ett skott från höften på initiativ av importören i USA. Visades på Frankfurtsalongen i september 1983 och motorpressen – i alla fall den svenska – gick i spinn. Taklösa bilar var med få undantag förpassade till kylskåpet vid den här tiden och Saabs tilltag var en sensation. Fyr-sitsig och utan störbåge – med yuppie-eran på ingång blev det snart turbotryck i orderblocken. 1986 såldes knappt 400 exemplar i USA och först med 1987 års modell med slutande front fanns modellen att köpa på alla marknader.

Läderklädsel och elmanövrerad sufflett var standard redan från start.

En begränsad serie kallad Monte Carlo i en väldigt tidstypisk gul kulör togs fram i 300 exemplar. Bara 25 såldes i Sverige.

Saab tillverkade 48 880 cabrioleter fram till 1993.



*Stolarna är supersköna och kupén uppvisar både snygg design och pappig 1960-talsfeeling. Skinn var alltid standard.*



*Tillverkningen lades i Uusikaupunki i Finland i den fabrik som framställt märkligheter som Saab 99 Petro med dubbla tankar med möjlighet att köra på fotogen.*



### Saab 900 Cabriolet 1987

**Nypris:** 210 000 kr (1986).

**Motor:** Rak fyra med en kedjedrivna dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder. Vattenkylning. Volym 1 985 cm<sup>3</sup>. Max effekt 175 hk DIN.

**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Femväxlad manuell låda. Golvspak.

**Mått:** L 468/B 169/H 140 cm.

**Tjänstevikt:** 1 380 kg.

**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, individuell upphängning fram. Stel bakaxel med tvär-gående panhardstag. Hydrauliska stötdämpare.

**Styrning:** Kuggstång, servo. Vändcirkel 10,3 m.

**Bromsar:** Skivor fram och bak. Servo. Handbroms på bakhjulen från årsmodell -88.

**Fartresurser:** Toppfart 205 km/tim. Acc 0–100 km/tim 8,7 s.

**Förbrukning:** 0,96 l/mil.

Livscykeln

**1986** Saab 900 Cabriolet börjar säljas i januari i USA i en begränsad upplaga på 400 bilar.

**1987** Nu säljs 900 Cabriolet på alla marknader. Den har den nya sluttande fronten och 16-ventilers turbomotorn på 175 hk. Katalysator är tillval, då är effekten 160 hk.

**1988** Nytt bromssystem med ventilerade skivor fram.

**1989** Från och med nu är det bara turbomotorn på 160 hk som gäller i Sverige. ABS-bromsar blir standard. Nu går det att få cabrioletmodellen med automatlåda.

**1990** 900i 16 cabriolet med en sugmotor på 128 hk och 16 ventiler och dubbla överliggande kamaxlar introduceras i Sverige, på flera utländska marknader fanns den redan som 1989 års modell.

**1992** Saab försöker slå längdrekord i bakre gummispoiler och låter den börja redan direkt efter a-stolpen. 900i cabriolet får den nya 2,1-liters-motorn på 140 hk. Samlarmodell – tja, kanske det.

**1993** Nu går de flesta och väntar på den nya cabrioleten. Snygg och prydlig blev den, men långt i från lika karismatisk som originalet som fortfarande säljs detta år.



Claes Johansson

## Klassiker

### 11. Grattis Citation!

Publicerad **11 juli 2009** (uppdaterad 30 augusti 2018)

Text Redaktionen

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Ellinor och Eleonora har namnsdag vill vi påminna dig om Citation!



*Chevrolet Citation 4-door Hatchback Sedan 1980*

Citation kan översättas med "**hedersomnämning**".

Edsel Citation presenterad 1958, byggdes på ett längre Mercury-chassit till skillnad mot Edsel Pacer, snarlikt men med kortare Ford-chassi. Bilmärket Edsel fanns kvar under endast tre år.

Chevrolet Citation blev även den en parentes i Chevrolets historia. Tillverkningen lades ner efter endast fem år men ett fåtal togs faktiskt in till Sverige tillsammans med syskonmodellen Buick Skylark. X-body var den gemensamma benämningen.

Citation var en så kallad kompakt, alltså nätt efter amerikanska mått och ersättare för Chevrolet Nova, framhjuldriven och utrustad med antingen en rak fyrcylindrig motor på 2,5 liter eller en 2,8 liters V6:a.

1980 korades Citation till "Car of the year" av amerikanska Motor Trend samtidigt som efterfrågan var större än tillverkningstakten. Det tullades på byggkvaliteten inför den massiva anstormningen av nya köpare. 1984 lades beteckningen II till för att visa på en förbättrad version av Citation.

Citation fanns som tvådörrars kupé, men det är som två- eller fyradörrars kombikupé vi minns dem här i Sverige. Corsica heter den modell som efterträdde Citation.



*Fordkoncernens bidrag till Citationfloran var Edsel Citation. Bilen på bilden är från första tillverkningsåret 1958. Endast 2 846 ex tillverkades 1960 innan modellen lades ner.*



*Chevrolet Citation Club Coupé såldes aldrig i Sverige. Den här är från introduktionsåret 1980.*



*En bil att dra upp båtar med. Chevrolet Citation var framhjulsdreven och behöll drivhjulen uppe på torra land. Inget slirande där.*



*Tvådörrarsutförande. På bilden en -83:a därför inte förbättrad till Citation II.*



*Den ser lite framtung ut, Chevrolet Citation, men tvåfärgslackering lättar upp lite grann.*



## 12. 2025 Goodwood Festival of Speed Live Stream

Har schemalagts till 10 juli 2025

Goodwood Festival of Speed som presenteras av Mastercard är tillbaka!



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

2025 FOS är fullspäckat med alla former av racerbilar, globala debuter och kända förare, allt med den vackra bakgrunden av Goodwood House.

Vi firar också 75 år av F1 på ett stort sätt.





### 13. Fredagsfilmen: The Top Ten Best Classic Bubble Cars & Microcars (Part 1)

5 sep. 2015



FILM: <https://youtu.be/iQ5YDV5oJn4>

- 10-Bond Bug
- 09-Citroën Prototype C10
- 08-Peel Trident
- 07-Messerschmitt KR175
- 06-Peel P50

- 05-FMR Tg500
- 04-Fuldamobil
- 03-Messerschmitt KR200
- 02-Heinkel Kabine
- 01-Isetta



Roger Warolin