



Alfa Romeo 33 Stradale

- 1. Viggos testar Cadillac Optiq**
- 2. Volvo ES90**
- 3. Vi har kört Volvo ES90**
- 4. Mustang Mach-E med ny California Special**
- 5. Den snabbaste eldrivna sportbilen slår till igen**
- 6. Smutsigt filter kan vara bättre för bilen**
- 7. EU-parlamentet röstar ja till nya fordonsklassen B1**
- 8. Då införs digitalt körkort i Sverige**
- 9. Det glömda odjuret Alfa 33**
- 10. Glasspar G-2 Roadster**
- 11. Grattis Saab Sonett**
- 12. Saab 9-3 1998**



## 1. Viggos testar Cadillac Optiq

Av Viggo Cavling Uppdaterad 21 okt. 2025 Publicerad 21 okt. 2025

Perfect Weekends redaktör Viggo Cavling har gjort det Elvis bara kunde drömma om – provkört Cadillacs eldrivna familjesUV i bergen utanför Barcelona. Det mullrar inte längre under huven, men skärmen är större än en biosalong och ljudsystemet får till och med Presley att snurra i graven av avund. Frågan är bara om den elektriska Optiq har kvar tillräckligt mycket rock'n'roll för att kallas en riktig Cadillac.



*Den enda Cadillacen du kan köra utan att väcka grannarna – eller Elvis.*

Det är ett historiskt faktum att Elvis under sin livstid ägde över hundra Cadillacs. Vissa hävdar att det kan ha varit hela tvåhundra stycken. En gång köpte han 12 bilar vid samma tillfälle. Ibland gav Elvis bort bilar till personer han fattade tycke för.

### **Gav bort flera Cadillac**

Det var inte bara mamma Gladys Presley som fick en rosa Cadillac, även backup-sångerskan Myrna Smith fick en Cadillac Eldorado 1975. Plus många andra.

Vi fortsätter på detta spår.

Donald Trumps pappa Fred ska enligt sonen ha köpt en ny mörkblå Cadillac varannan år. Själv åker han runt i The Beast, Cadillacs specialbyggda bil som lär tål skott från ett granatgevär.

Cadillac är alltså inte ett bilmärke vilket som helst. Cadillac är ett förkroppsligande av den amerikanska framgångsmyten.



*Cadillac Optiq – som att åka runt i en Spotify-studio på hjul.*

### **Bilen är det ultimata beviset på framgång i USA.**

Det känns troligt att Elvis snurrar runt i sin grav när han nås av nyheten att nu även Cadillac har elbilar. Å sidan kanske Elvis får gravfrid när han får veta att Trump styr hans land och resten av världen med en mix av underhållande oneliners och stenhård vapenkraft. (Elvis var även stor vapenfetischist.)

### **Från rock'n'roll till eldrift**

Jag inleder med detta för att ni ska förstå mina känslor när jag sätter bakom ratten på en Cadillac Optiq och rullar ut i trafiken utanför flygplatsen till Barcelona. Jag vill köra ett monster som mullar som en arg björn varje gång jag nuddar gaspedalen. Cadillac Optiq är ganska långt från detta. Den tävlar i samma division som **Polestar 4** och **Porsche Macan** som jag också testkört nyligen.

Bägge är familjebilar för pappor som har lite för mycket pengar och känner sig väldigt hemma i myter jag inledde min text med. Vore de riktigt rika skulle de förstås köpa en mer extrem bil.

### **Tillräcklig fåfänga?**

Men ger då Cadillac Optiq tillräckligt med bilfåfänga för runt 740 000 kronor? Ja, åtminstone om man jämför med Polestar. Jämför jag Cadillac Optiq med Porsche Macan är tävlingen mer jämn. Dock känns Optiq mer bastant både när det kommer till väghållning och status.

Jag gillar att bilen är större och högre. Den känns gedigen. Kör upplevelsena när jag leker Formel 1 i bergen norr om Barcelona är riktigt rolig. En stor bil är förstås lite klumpig, men Optiq ligger fint på vägen trots att jag pressar runt i kurvorna som om jag vore en motorcykel.

I stadstrafik är bilen precis som alla moderna, EU-godkända bilar en orgie i pip och signaler om vad som händer runt omkring.

En nyhet är den lilla apan i sätet som bankar mig i rumpen varje gång något dyker upp i döda vinkeln. När jag ber herr Nilsson att hålla sig lugn visar det sig att han är en spak installerad av Cadillac. Jag undrar hur Elvis hade reagerat på den lilla apjäveln. Det hade nog slutat med en liten skottskada.



*Pip, blink och vibration – bilen som flirtar mer än din dejtingapp.*

### **När bilen får tuppjuck**

En modern elbil har förstås en skärm bakom ratten som får en normal tv att framstå som banal. Min Google Maps-karta dyker upp i flera versioner. Men plötsligt försvinner allt eftersom sladden som ska ladda min telefon inte fungerar perfekt. Då blir allt svart och jag får lite panik.

Bilen svarar då med en rejäl omgång tuppjuck. Det piper och blinkar ilsket rött som om vi är på väg mot en katastrof. Men när jag lugnar ner mig gör bilen samma sak.

En AI-kamera känner av att jag inte tittar på vägen. De filmar inte enligt General Motors ansvariga, utan registrerar bara vad mina pupiller gör. Å andra sidan vet bilen vem som kör den och alla rörelser sparas, med andra ord väldigt olämplig för kriminella aktiviteter.

### **Olämplig för kriminella aktiviteter.**

Jag kör till en liten stad för att ladda min telefon i en närbutik. När jag ska åka vidare har någon parkerat så tätt inpå mig att jag måste klättra över från andra sidan för att komma till ratten. Även då börjar bilen tjuta och pipa som en galning.

Ni kanske har glömt bort varför Elvis blev så framgångsrik? Svaret är att han förlöste den amerikanska medelklassen sexualitet med rock'n'roll.

Begreppet rock'n'roll kommer från ljudet som uppstod när unga människor på femtiotalet hade sex i sina bilar. Att ha sex i en Cadillac Optiq är alltså inte att rekommendera. Hade Cadillac haft denna begränsning på Elvis tid är jag övertygad om att han aldrig köpte mer än en bil.

### **Elvis hade gillat ljudet**

Tillbaka till Cadillac Optiq. Under denna pressresas provkörning fick jag god kontakt med **John Cockburn**, med titeln "Chief Engineer of OPTIQ". Han pratade mest entusiastiskt om bilens högtalarsystem.

Här tror jag att Elvis hade blivit väldigt exalterad. Det var sjukt bra ljud, även när man spelade så högt att de i grannbyn ringde undra vad vi höll på med. Ljudet var liksom runt omkring en som om man satt mitt i Ofelias öde signerat Taylor Swift. (Huruvida senaste skivan var fantastisk eller inte, diskuterade jag med General Motors kvinnliga medarbetare.)



*När du trycker på gasen låter det... inte alls.*

### **Äger över tretusen bilar**

Sverige har en stark relation med Cadillac, föreningen Cadillac Club Sweden är en av världens större och äldsta utanför USA med runt 1700 medlemmar. Hur många av dessa som är under 70 år är dock oklart. De är i alla fall väldigt passionerade och äger enligt egen uppgift över 3000 bilar.

Nu vill Cadillac storsatsa i Sverige och följaktligen har man öppnat en butik i Mall of Scandinavia. Mer mycket är på gång om man ska tro marknadschefen med ett förflutet på Tesla.

Frågan är hur ikoniska amerikanska varumärken som Cadillac ska positionera sig i Europa. Ett skräckexempel är Harley Davidson som testade att vara lite woke, men fick sina kärnkunder emot sig. När man efter kritiken från bland annat den konservativa aktivisten Robby Starbuck och Hells Angels backade från woke blev förstås även de progressiva sura och så tappade HD hela stycket. Nu faller försäljningen som en sten mot havets botten.

Jag försökte ta upp detta med John Cockburn, men han sade sig inte ha en aning om vad Harley Davidson höll på med...

### **En äkta sköning**

Ska man då köpa en Cadillac Optiq? Vill du ha riktigt lång räckvidd och väldigt snabb laddning så finns det förstås en massa kinesiska elbilar som både är bättre och billigare. Men vill du ha en liten sked Elvis och en stor sked amerikansk mytbildning så är detta en riktigt fin bil. En äkta sköning skulle jag säga.

### **Perfect Weekend Guide: Cadillac Optiq**

Cadillac Optiq är en helt elektrisk SUV för Europa. Den har fyrhjulsdraft med dubbla motorer, 304 hästkrafter, 480 newtonmeter och ett batteri på 75 kWh med upp till 425 kilometers räckvidd. Snabbladdning ger 144 km på 15 minuter.

Designen är sportig med coupéliknande silhuett, svart kristallgrill, Mondrian-inspirerade glasdetaljer och panoramaglastak. Interiören kombinerar PaperWood (tulpanträ + återvunnet tidningspapper) och Tide-tyg av 100 procent återvunnen polyester.

Tekniken domineras av en 33-tums 9K LED-skärm och ett AKG-ljudsystem med 19 högtalare och Dolby Atmos. Säkerheten är toppklass: adaptiv farthållare, filhållningsassistans, 360°-kamera, head-up display, automatiska nödbromsar och förarövervakning med AI.

Bilen mäter 4,82 meter i längd, 2,13 meter i bredd och 1,64 meter i höjd, väger 2,4 ton och klarar 0–100 km/h på 6,3 sekunder.

Lanseras i Sverige, Tyskland, Frankrike och Schweiz i oktober 2025. Priset startar på cirka 740 000 kronor.



*Designad för Europa – men med amerikansk självbild*



Läs även: [Viggo testar Porsche: Nercabbat i 293 km/h – förnuft och känsla](#)



Läs även: [Provkörd: Bilen som fick hela Stockholm att stanna upp](#)



Läs även: [Provkörd: Porsche Taycan GTS – underbar vardagsracer](#)



Viggo Cavling



## 2. Volvo ES90 är en lyxbil... och en j\*vligt bra sådan också! (Provkörning)

21 okt. 2025

Det här är Volvos största elbil hittills, byggd för komfort, lång räckvidd och vardagslyx.



FILM: <https://youtu.be/A7ndQw19ezw>

Jag har testat nya Volvo ES90, en elbil i lyxklassen som faktiskt imponerar. I den här videon går jag igenom allt från design och inredning till hur den upplevs på vägen. Vi är i Nice för den första provkörningen och jag delar med mig av hur den känns att köra, vad som sticker ut, och vad som kunde varit bättre.





### 3. Vi har kört Volvo ES90!

Peter Esse 2025-10-21 kl 09:00

#### Halvkombin som utmanar svenskheten



FILM: <https://youtu.be/7SjpiVhWDYk>

Volvo ES90 är en fem meter lång halvkombi som marknadsförs som sedan, men vars formgivning tydligt visar att Volvo valt en medelväg mellan traditionell sedan och kombi. Det är ett strategiskt beslut som passar globala marknader bättre, särskilt Kina. Helhetsintrycket är att ES90 är en mycket kompetent och välbalanserad bil, men att konceptet skulle bli ännu mer träffsäkert i ett något kortare format – exempelvis en framtida ES60.

#### Väldigt mycket Volvo

Designen är ett skolboksexempel på Volvos moderna elbilsspråk. Den långa karossen ger ett elegant men något limousinlikt intryck. Fronten påminner om EX90, men i ett lägre utförande, och i kulören Mulberry Red lyfter bilens linjer på ett särskilt sätt. ES90 bjuder på upp till 350 kW snabbladdning om vi laddar det större 102 kWh batteriet som följer med i den fyrhjulsdreven versionen – bidirektionell laddning på gång.

#### All fakta om Volvo ES90 på Automatos

Utrymmesmässigt känns de 446 litera som finns bakom ES90s halvkombilucka lite snålt tilltagna men det är mer praktiskt jämfört med en sedan. Upp till 1 256 liter med fällbara säten. Vi har även en liten frunk på 22 liter.

#### 2 ton på dragkroken

Dragkapaciteten är imponerande: 1,6 ton för bakhjulsdreven och 2,0 ton för fyrhjulsdreven version. Baksätet erbjuder gott om plats, långt mer än vad vi är vana vid från andra Volvo-bilar, men saknar vissa detaljer som kurvhandtag, baksätesskärm och det hade inte skadat med lårbensstöd.



### Ännu mer sofistikerad än EX90

Interiören är lyxig, inspirerad av EX90 men än mer sofistikerad. Materialvalen håller hög klass, särskilt i läderalternativen, och Volvos Google-baserade infotainmentsystem fungerar mycket bra. Små förbättringar önskas dock, bland annat snabbare klimatreglage och bättre kameraupplösning. Ljudsystemet från Bowers & Wilkins lyfter upplevelsen till absolut premiumnivå, men det kostar 36 000 kronor extra.

### En riktig glidare

Körmassigt är ES90 en tyst och bekväm glidare med luftfjädring som standard. Bromskänslan kunde vara mer distinkt. Räckvidden anges till upp till 70 mil WLTP och priserna startar runt 930 000 kronor. Trots att bilen är mycket välgjord riskerar den att sälja mindre än förtjänat på grund av prisnivån och tullproblematik. Samtidigt kan ES90 bli bilen som utmanar Sveriges kombitraddition – en elegant, eldriven halvkombi som visar vart Volvo är på väg.



Peter Esse

#### 4. Mustang Mach-E med ny California Special

Posted by Kristofer Rask oktober 22, 2025

Ford för in lite mer klassisk Mustang-historia i elbilsvärlden med en ny specialvariant av Mustang Mach-E GT. Nu kommer nämligen en California Special-version som introduceras till modellåret 2026.



Specialutgåvan kombinerar märkets arv med en modern design och färgsättning inspirerad av Kaliforniens kustlinje. Den nya färgen Rave Blue står i centrum och återfinns på detaljer som hjul, grill, emblem och interiör.



Färgen skiftar från ljus till mörk, precis som havsvatten och ger bilen ett unikt uttryck. Designen bygger vidare på temat från den klassiska California Special från 1968 men med en tydlig modern tolkning.



Interiört får modellen sportstolar klädda i Navy Pier ActiveX och Miko-material med blå och silverfärgade sömmar medan samma material används på mittkonsolen och ratten.



*Hästen är upplyst*



Exteriört märks bland annat 20-tumsfälgar i carbonized gray, ett upplyst Rave Blue-häst på fronten och en särskilt motorhuvusgrafik inspirerat av solnedgången vid Stilla havet.

California Special på GT-versionen av Mach-E får upp till 480 hästkrafter och en räckvidd på upp till omkring 450 kilometer (EPA). Paketet har hittills bara lanserats i USA och kostar 2 495 dollar utöver baspriset för Mach-E GT, som i USA startar på 53 395 dollar.

Med Mustang Mach-E GT California Special vill Ford förena tradition och framtid och en eldriven hyllning till Mustangs ikoniska Kalifornienarv. Leveranserna väntas starta under första kvartalet 2026.



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



## 5. 3000 hk, 496 km/h: Den snabbaste eldrivna sportbilen slår till igen

Av Bianca Garloff 21. oktober 2025

Först 496 km/h på testbanan i Papenburg, nu på under sju minuter på Nordschleife: Yangwang U9 Xtreme kör från det ena rekordet till det andra.



**B**ara en månad efter sitt världsrekord på 496,22 km/h på testbanan i Papenburg har BYD:s lyxmarke Yangwang elektrifierat Nürburgring: U9 Xtreme varvade banan på 6:59.157 minuter - och spräckte därmed sju minutersgränsen som den första elektriska supersportbilen någonsin, enligt företaget. Och det i seriekonfigurationen, märk väl.

Eftersom två prototypversioner av Ultra redan var snabbare. Produktionssedanen från den Kina-interna konkurrenten, å andra sidan, klarade "bara" en tid på 7:04.957 minuter.

### [Xiaomi SU7](#)

Varvet kördes av den tyske racerföraren Moritz Kranz, som har mer än 10 000 varvs erfarenhet på den legendariska banan. "Nordschleife är det tuffaste testet för någon bil", säger Kranz. "Den här tiden bevisar hur långt och Yangwang har kommit när det gäller upplägg och teknik." [BYD \(på engelska\)](#)

### **Yangwang U9 Xtreme: 3000 hk, 1200 volt**

U9 Xtreme är baserad på en 1200-volts ultrahögspänningsplattform och använder fyra elmotorer, var och en med upp till 30 000 rpm. Total effekt: över 3000 hk, effekt/vikt-förhållande: 1217 hk per ton. Detta placerar U9 Xtreme i en klass för sig - snabbare än Rimac eller Turbo GT. [TeslaPorsche Taycan](#)



*Yangwang U9 Xtreme bryter den magiska 7-minutersgränsen på Nürburgring*

För rekordkörningen var supersportbilen utrustad med ett nytt bromssystem i titan, ett kylsystem för kontinuerlig lastdrift och semi-slicks från Giti, som var speciellt utvecklade för Nordschleife. Det aktiva chassistyrsystemet DiSus-X balanserar bilen i realtid – likt ett flygplan, fast på asfalt.

Endast 30 exemplar av Yangwang U9 Xtreme ska byggas. Namnet "Xtreme" ska tas bokstavligt: "Vi vill omdefiniera gränserna för vad som är möjligt", säger Stella Li, BYD:s vice ordförande. "Nürburgring är det ultimata beviset på att elbilar kan kombinera känsla och prestanda."

BYD går till attack mot den europeiska eliten med Yangwang U9 Xtreme. En elbil som kör nästan 500 km/h och stannar under sju minuter på Nordschleife - det har aldrig hänt förut.



*Med över 3000 hk och högteknologiskt chassi sätter Yangwang U9 Xtreme ett utropstecken på den tuffaste racerbanan i världen.*

## 6. Skrällen: Smutsigt filter kan vara bättre för bilen

Av Anton Nordgren

22 oktober 2025, 06:54

Oljeexperten krossar myter om luftfiltret. Han avslöjar också varför ett smutsigt filter kan vara bättre än rent. – Två enkla saker kan göra enorm skillnad, berättar Lake, mer känd som Motor Oil Geek.



**Svenska mekaniker sade nyligen att luftfilter inte var så viktiga**, och att man kan välja billiga varianter. Men oljeexperten Lake Speed Jr, mer känd som “Motor Oil Geek”, vill krossa myten. Han besöker experter på Donaldson, företaget som en gång uppfann luftfiltret, och får höra om vikten av hög kvalitet. Samtidigt får han höra något oväntat – ett smutsigt luftfilter kan faktiskt vara ett tecken på bättre skydd för motorn.

Grundaren Frank Donaldson skapade det första luftfiltret för en traktor redan 1915, för att rädda motorer från damm och slitage. Men idag har teknologin utvecklats med syntetiska nanofibrer som ger hög filtreringseffektivitet utan att begränsa flödet.

– Det handlar inte om att filtrera bort allt. Det handlar om att fånga de partiklar som orsakar mest skada. För motorolja är det partiklar på 10–15 mikrometer, för bränsle kan det vara så små som bakterier, berättar Gabe, expert på Frank Donaldson.

En överraskande insikt är att ett filter som börjar samla damm faktiskt kan bli mer effektivt. Moderna luftfilter är designade för att fånga upp partiklar på flera nivåer. När damm samlas på ytan bildas ett tunt lager som fungerar som ett extra “skyddande nät”. Lake demonstrerade med ett vakuumtest.



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

– Om du lämnar filtret tills mätarna visar rött, får du längre livslängd på filtret och bättre skydd, eftersom filtret blir mer effektivt när det laddas med damm, berättar han under demonstrationen.

Om filtret istället släpper in mycket damm och partiklar, slits motorn snabbare. Gabe nämner som exempel att moderna dieselmotorer dras enorma mängder luft in. Om luften är full av damm kan det ge massiv påfrestning på motorn. Samtidigt kan dåligt filtrerat bränsle innehålla bakterier och små partiklar som sliter på bränslespridare. I värsta fall kan slitaget på motorn leda till dyra reparationer eller motorbyten.

Effektiviteten hos luftfilter kan verka marginell. Skillnaden mellan 99 %, 99,9 % och 99,99 % låter liten. Men resultaten är dramatiska och gör stor skillnad för motorn. Därför är det alltid viktigt att välja filter med hög effektivitet.

– Vid 99 % effektivitet kan 10 gram damm passera, vid 99,99 % är det bara 0,1 gram. Det är en tiofaldig skillnad med bara en procentenhet extra i effektivitet, säger Gabe.

Lake sammanfattar lärdomen.

– Två enkla saker kan göra enorm skillnad: använd ett bra luftfilter och lär dig läsa restriktionsindikatorn. Smutsigt betyder inte dåligt, det kan faktiskt vara bättre för motorn.

Rekommendation	Förklaring / Detaljer
Låt luftfiltret användas längre	Ett lätt smutsigt filter kan bli mer effektivt eftersom damm "bygger upp" ett skyddande lager.
Fokusera på rätt partiklar	Filtrera de partiklar som orsakar mest skada: 10–15 mikrometer för motorolja, 2–8 mikrometer för bränsle.
Välj filter med hög effektivitet	Skillnaden mellan 99 %, 99,9 % och 99,99 % kan innebära en tiodubbling i mängden smuts som passerar filtret.
Förstå nominal vs absolut filtrering	Nominal ≈ 50 % effektiv på angiven partikelstorlek; Absolut ≈ 98,7 % enligt moderna standarder.
Använd bra luftfilter	Exempel: Donaldsons blåa filtermedier med hög start-effektivitet (99,9 %).
Övervaka motorns oljekvalitet	Gör regelbunden oljeanalys för att följa filter- och motoreffekt.
Lär dig läsa restriktionsindikatorn	Indikatorn visar när filtret börjar begränsa flödet och när det är dags att byta.
Balans mellan flöde och livslängd	Idealfilter som stoppar allt fylls snabbt; välj filter som fångar mycket smuts men har lång livslängd.
Anpassa filtrering efter miljö	Olika miljöer (t.ex. dammiga gruvor) kräver filter som tål extrema förhållanden.

LÄS MER:



Varnar för oljefilter: "Fångar knappt någonting"



Så ska 721 000 V8-motorer räddas – med ny olja



Är motorolja för långmilare en bluff?



**Dömer ut populärt test av motorolja**



**Experten varnar: Så kan dyr olja skada din motor**



**Expertens test avslöjar: Måste motorolja skakas?**



## 7. EU-parlamentet röstar ja till nya fordonsklassen B1

Bobby Green 2025-10-21 kl 14:20

Den som ska ersätta A-traktorn



*Denna passar inte i fordonsklass B1*

Idag röstade EU-parlamentet ja till EU:s nya körkortsregler. I dessa finns den nya fordonsklassen B1 som är den som kommer att ersätta A-traktorklassen framöver. För B1 gäller att ungdomar från 15 år får köra en bil som max får väga 2500 kilo och den får ha en maxhastighet på 45 km/h. Förändringarna kräver nya tekniska regler och troligtvis även en ny fordonstyp. För att få köra en av dagens A-traktorer i 45 km/h när de nya reglerna har börjat gälla behöver fordonet uppfylla de tekniska kraven och genomgå en registerbesiktning. För att få behörigheten krävs det att man har klarat både ett praktiskt och ett teoretiskt körprov.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson säger följande: "Regeringen värnar ungdomars mobilitet, och har därför arbetat aktivt med frågan om A-traktorer. Regeringen välkomnar dagens beslut från EU-parlamentet som en gång för alla hanterar de otydligheter som fanns mellan de svenska A-traktorreglerna och det tidigare körkortsdirektivet."

När reglerna formellt har godkänts av EU:s ministerråd får medlemsländerna upp till fyra år på sig att genomföra ändringarna. [regeringen.se](https://www.regeringen.se)



**Nya körkortskategorin B1 på väg  
Gör att 15-åringar får köra en fartsänkt bil.**



**Åldersgränsen för A-traktor höjs inte  
15 år fortsätter gälla**



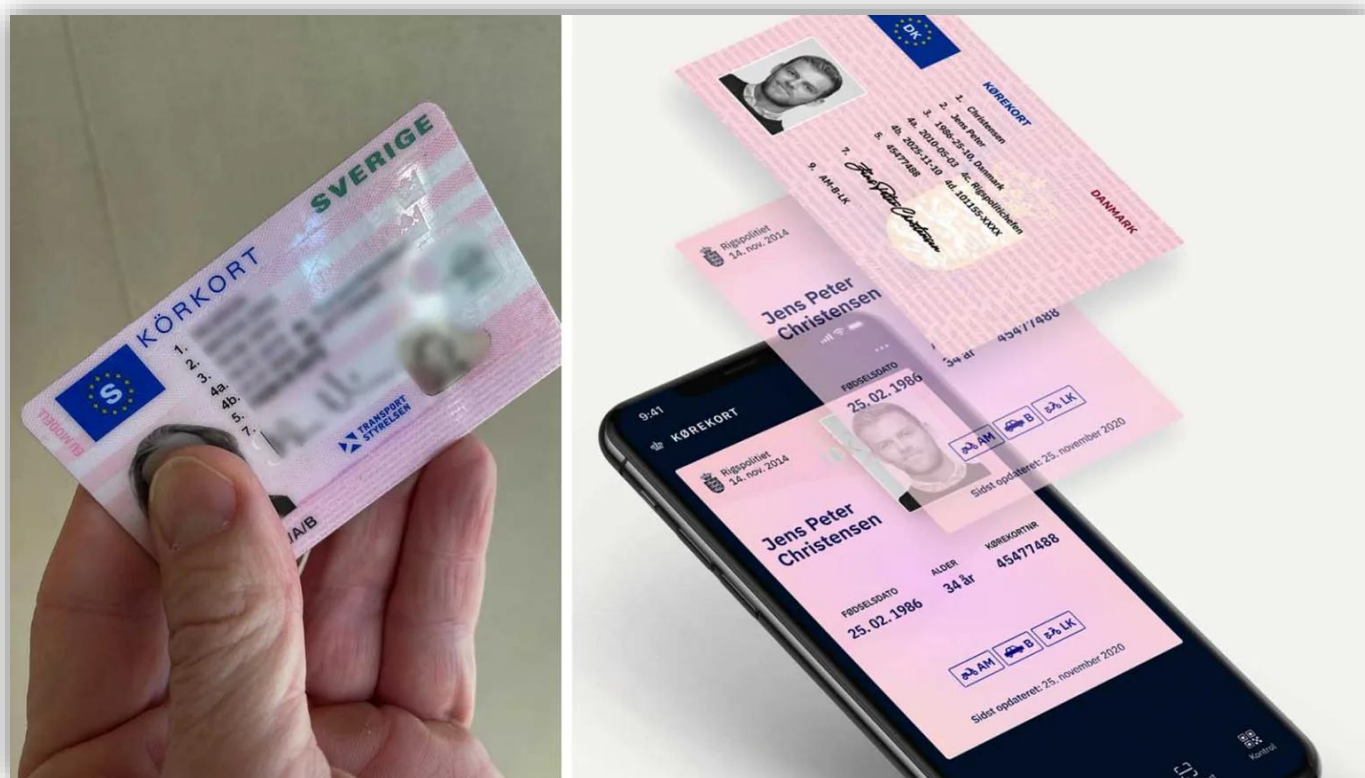
**Många A-traktorer med allvarliga brister  
Bilprovningen delar med sig av statistik**



## 8. Beskedet: Då införs digitalt körkort i Sverige

Av Maths Nilsson 21 oktober 2025, 14:09

Transportstyrelsen går ut och informerar alla om det kommande digitala körkortet. Då lovar de att alla svenskar ska ha körkort i mobilen. Flera andra stora förändringar genomförs för den som har eller ska ta körkort. – Samtidigt ska det fortfarande gå att få ett traditionellt fysiskt körkort, uppger myndigheten.



Nu har det stora arbetet med att införa EU:s nya regler för körkort börjat i Sverige. EU:s nya fjärde körkortsdirektiv ger stora förändringar både för den som har körkort och den som ska ta körkort. Direktivet innehåller bland annat regler för införande av digitalt körkort, lägre åldersgräns för behörighet B samt möjlighet att införa behörighet B1.

– Det är omfattande förändringar som påverkar många människor och många olika fordonsslag, uppger Transportstyrelsen.

Flera av reglerna är obligatoriska att införa. Andra är frivilliga. Det digitala körkortet är en obligatorisk del i direktivet.

– Det dröjer flera år innan reglerna börjar gälla och nu påbörjas arbetet med att ta ställning till hur direktivet ska implementeras i Sverige, säger Pär-Ola Skarviken, utredare på Transportstyrelsen.

Danmark har redan infört digitala körkort i mobilen. Nu startar arbetet i Sverige för att införa det.

Merparten av reglerna ska vara införda om drygt tre år, år 2029. Sedan kan Sverige ha ytterligare ett år på sig att börja tillämpa reglerna. När det gäller det digitala körkortet går nu Transportstyrelsen ut med att det ska vara infört senast 2030.

– Ett EU-gemensamt digitalt körkort ska införas i alla medlemsländer inom EU. Kortet ska finnas tillgängligt i form av ett elektroniskt intyg i kombination med en digital plånbok. Kortet ska kunna laddas ned flera gånger och till olika enheter. Det ska framtiden fortfarande vara möjligt att få ett traditionellt, fysiskt körkort utfärdat. Digitala körkort införs i Sverige år 2030, uppger Transportstyrelsen.

### **Så införs alla förändringar av körkort**

#### **Digitalt körkort**

Ett EU-gemensamt digitalt körkort ska införas i alla medlemsländer som ett elektroniskt intyg som kan lagras i en digital plånbok. Samtidigt ska det fortfarande gå att få ett traditionellt fysiskt körkort. I Sverige ska digitala körkort ha införats senast år 2030.

#### **Körkortsbehörighet (B1)**

Körkortsbehörighet B1 tillåter körning av fordon upp till 2 500 kg med maxhastighet 45 km/h och kräver godkänt kunskaps- och körprov. Denna behörighet krävs för ersättaren till A-traktorer som får gå 45 km/h.. Förändringarna kräver nya tekniska regler och troligtvis en ny fordonstyp. Behörigheten gäller från 16 års ålder och är giltig fram till 21 års ålder. Länder kan ansöka om att sänka åldern till 15 år om trafiksäkerheten kan säkerställas.

#### **Körkort för 17-åringar**

Den som är 17 år ska få ta körkort och köra med en beledsagare. Beledsagad körning innebär att personer får ta körkort för bil (behörighet B) vid 17 års ålder, men fram till 18 år får de endast köra om en erfaren förare – en så kallad beledsagare – följer med i bilen.

#### **Tyngre fordon ska kunna köras med behörighet B**

EU-direktivet gör det möjligt för de med B-körkort sedan minst två år tillbaka att köra personbilar, lastbilar och husbilar upp till 4 250 kg om de drivs med alternativa bränslen. Det är också möjligt att köra med släp upp till en totalvikt på 5 000 kg efter särskild utbildning eller prov. Det är upp till varje medlemsland att avgöra om krav på utbildning eller prov ska gälla.

#### **Medicinska krav och undersökningar**

Genom direktivet ställs krav på läkarintyg vid förnyelse av körkort för buss och lastbil (behörigheterna C, CE, C1, C1E, D, D1, DE eller D1E). I dag ställer Sverige krav på läkarintyg vid förnyelse när körkortsinnehavaren har fyllt 45 år. I det nya direktivet gäller dock kravet på läkarintyg oavsett ålder.

#### **Flera möjligheter att häva automatvillkor**

I dag gäller körkort för automatväxlade bilar endast automatfordon, och ett nytt körprov krävs för manuellt körkort. Det nya direktivet ger möjligheten att slippa villkoret via utbildning i manuell bil, men det är ännu oklart om Sverige väljer att införa en sådan utbildning eller inte.

#### **Medlemsstater ska informera varandra om återkallade körkort**

Återkallelsedirektivet innebär att EU-länder ska informera varandra när någon får sitt körkort återkallat i minst tre månader på grund av allvarliga trafikbrott, såsom hög hastighet, rattfylleri eller brott som orsakat allvarlig skada eller dödsfall. *Källa: [Transportstyrelsen](#).*



Maths Nilsson

LÄS MER:



Digitala körkort kan införas rekordsnabbt i Sverige



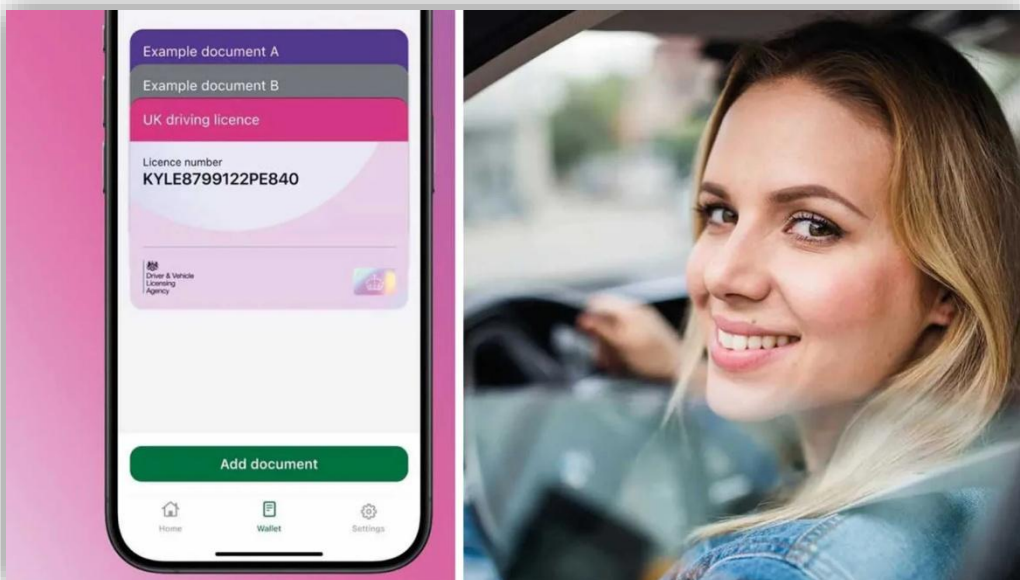
Alla nya regler för körkort – detta ändras i Sverige



Så byts alla körkort ut – börjar i år



### Alla körkort byts ut: "Kan skippa plånbok"



### Byter ut alla gamla körkort mot nya digitala



### Så ska EU införa digitala körkort – fysiska "lappen"...

## 9. Det glömda odjuret Alfa 33

27.01.2022

**Alfa Romeo har bara byggt ett fåtal, snabbare sportbilar än Tipo 33 Stradale**



**Alfa Romeo har bara byggt ett fåtal, snabbare sportbilar än Tipo 33 Stradale. Ändå är det en av de mindre kända supersportbilarna idag. Classic Cars har tagit det ur glömskan ännu en gång.**

Och återigen ekar varningssignalen genom hallen: "Tryck försiktigt - och bara på vindrutans ram eller på spoilerkanten baktill." Det hela dränks av den tunga, klassiskt klingande musiken från fyra dånande bilhögtalare. "Det här är ett stycke ur filmen 9 1/2 veckor", förklarar fotografen Walter Bäumer medan han dansar runt sitt fotoobjekt som en dervisch. "Det är den bästa inspirationen." Bara för att vara tydlig: Det här handlar inte om en blond skönhet som långsamt klär av sig, utan om en nästan bortglömd sportbilsikon i lövtunn aluminiumplåt, Alfa Romeo Tipo 33 Stradale. Arkitekturen är unik. Detta gäller både Alfa och byggnaden. Den röda synden står nypolerad på mossig mark i en väldig sal. Tipo 33 Stradale finns bara tillgänglig två gånger i Tyskland; ytterligare två sägs existera i Italien, de andra är utspridda. Enligt traditionen byggdes 18 exemplar i hallarna på Autodelta, Alfa Romeos racingavdelning, under ledning av Carlo Chiti. Ärligt talat, alla som står framför Alfas otroliga former undrar varför andra människor går på konstutställningar för att se något vackert. Den fantastiska designen hos Tipo 33, som ursprungligen var tänkt som en racerbil, är tack vare Alfa-ingenjörerna Orazio Satta Puliga och Giuseppe Busso. I grund och botten har till och med Stradale-versionen förblivit en racerbil. Tre H-formade rör med en diameter på 20 centimeter utgör inte bara stommen i Tipo 33, utan rymmer också bensinförsörjningen. Alfa har ingen separat tank.

Hjälpramar i magnesium kompletterar denna design och rymmer aggregat och axlar.



Allt verkar fjäderlätt, nästan bräckligt. De små gångjärnen på måsvingeportarna verkar knappt klara av belastningarna. De böjda formerna, å andra sidan, ser lika harmoniska ut som Sophia Lorens: kroppens höftsvängning är på exakt rätt plats, och takets höjd underminerar helt klart benlängden hos en supermodell. Det generösa glaset i sittbrunnen förhindrar klaustrofobiska anfall, men i solljuset känns det som om du befinner dig i en ugn. Det faktum att föraren sitter rygg mot rygg med den åttacylindriga motorn kommer sannolikt inte heller att svalna. Tvärtom: håren på baksidan av nacken går omedelbart in i "se upp"-positionen. Den centrala varvräknaren når upp till 10000 rpm, men hur skulle en sådan högvarvig tvåliters V8 låta? Fotografen Bäumer är en god vän till ägaren och fick köra Tipo 33 tidigare. Han beskriver med lysande ögon: "Hest skällande, metalliskt hårt, inte som de amerikanska V8-motorerna med stor volym. Under 4000 rpm försöker du bara hålla motorn vid liv på något sätt. Över det varvar han upp i blixstens hastighet. Växellådan är nästan omväxlingsbar när den är kall och kräver upprepade gånger dubbel urkoppling, även vid uppväxling. När alla oljor är varma finns det inget som kan stoppa dem. Stradale går fortfarande i sidled på treans växel med full gas." Vi nekas möjligheten att starta motorn här i hallen. Å ena sidan skulle det djupa mullret på tomgång förmodligen räcka för att få det förfallna, 18000 kvadratmeter stora trätaget att rasa, och å andra sidan har den känsliga åttan just genomgått en kostsam totalrenovering.

#### **Endast 18 Tipo 33 Stradale byggdes**

Bäumer tillägger: "Kopplingen är inte rolig, utan biter direkt. Styrningen är otroligt exakt, och det bästa sättet att sikta i kurvor är via stänkskärmens krökning." Det var fascinationen för motorljudet som säkrade detta exemplar en nästan 25-årig existens hos en Alfa-återförsäljare i Rom. Han skämde bort öronen på sina bästa kunder med den. Det var inte förrän under andra halvan av 90-talet som den utomordentligt välbevarade bilen anlände till Tyskland med mycket patina.

Varje exemplar har speciella detaljer. Här är det den beige interiören och antydning till en stötfångare – ett något optimistiskt uttryck för den något bredare utrustningen.



Det finns ingen marknad för Stradale. Det finns helt enkelt inga till salu. Det sista budet på Tipo 33 framför oss var strax under 1,3 miljoner euro – ägaren avvisade det. Så du behöver inte oroa dig för mannen. Stradale är därför inte bara den snabbaste gatsportbilen som någonsin byggts av Alfa Romeo, utan också en av de mest värdefulla. Idag är det knappast någon som känner till "Trentatre", Tipo 33. En anledning: Av 50 planerade bilar byggdes bara 18. Ändå gjorde den kompromisslösa roadracingen karriär: dess motor tjänade som modell för V8:an i Alfa Romeo Montreal, och racingversionen med en tolvcyldrig boxermotor vann konstruktörs-VM 1975. Många designers som Giorgetto Giugiaro skapade spännande studier baserade på 33:an. Men ingen av dem nådde upp till samma gåshudsfaktor som originalet. *Holger Eckhardt*

Alfa Romeo har bara byggt ett fåtal, snabbare sportbilar än Tipo 33 Stradale. Ändå är det en av de mindre kända supersportbilarna idag. Classic Cars har tagit det ur glömskan ännu en gång.

Och återigen ekar varningssignalen genom hallen: "Tryck försiktigt - och bara på vindrutans ram eller på spoilerkanten baktill." Det hela dränks av den tunga, klassiskt klingande musiken från fyra dånande bilhögtalare.

"Det här är ett stycke ur filmen 9 1/2 veckor", förklarar fotografen Walter Bäumer medan han dansar runt sitt fotoobjekt som en dervisch. "Det är den bästa inspirationen." Bara för att vara tydlig: Det här handlar inte om en blond skönhet som långsamt klär av sig, utan om en nästan bortglömd sportbilsikon i lövtunn aluminiumplåt, Alfa Romeo Tipo 33 Stradale. Arkitekturen är unik. Detta gäller både Alfa och byggnaden. Den röda synden står nypolerad på mossig mark i en väldig sal. Tipo 33 Stradale finns bara tillgänglig två gånger i Tyskland; ytterligare två sägs existera i Italien, de andra är utspridda. Enligt traditionen byggdes 18 exemplar i hallarna på Autodelta, Alfa Romeos racingavdelning, under ledning av Carlo Chiti. Ärligt talat, alla som står framför Alfás otroliga former undrar varför andra människor går på konstutställningar för att se något vackert.



Den fantastiska designen hos Tipo 33, som ursprungligen var tänkt som en racerbil, är tack vare Alfa-ingenjörerna Orazio Satta Puliga och Giuseppe Busso. I grund och botten har till och med Stradale-versionen förblivit en racerbil. Tre H-formade rör med en diameter på 20 centimeter utgör inte bara stommen i Tipo 33, utan rymmer också bensinförsörjningen. Mer om ämnet: Det här är Alfa Romeo Montreal

Alfa har ingen separat tank. Hjälpramar i magnesium kompletterar denna design och rymmer aggregat och axlar. Allt verkar fjäderlätt, nästan bräckligt. De små gångjärnen på måsvingeportarna verkar knappt klara av belastningarna. De böjda formerna, å andra sidan, ser lika harmoniska ut som Sophia Lorens: kroppens höftsvängning är på exakt rätt plats, och takets höjd underminerar helt klart benlängden hos en supermodell. Det generösa glasets i sittbrunnen förhindrar klaustrofobiska anfall, men i solljuset känns det som om du befinner dig i en ugn. Det faktum att föraren sitter rygg mot rygg med den åttacylindriga motorn kommer sannolikt inte heller att svalna. Tvärtom: håren på baksidan av nacken går omedelbart in i "se upp"-positionen. Den centrala varvräknaren når upp till 10000 rpm, men hur skulle en sådan högvarvig tvåliters V8 låta? Fotografen Bäumer är en god vän till ägaren och fick köra Tipo 33 tidigare. Han beskriver med lysande ögon: "Hest skällande, metalliskt hårt, inte som de amerikanska V8-motorerna med stor volym. Under 4000 rpm försöker du bara hålla motorn vid liv på något sätt. Över det varvar han upp i blixstens hastighet. Växellådan är nästan omväxlingsbar när den är kall och kräver upprepade gånger dubbel urkoppling, även vid uppväxling. När alla oljor är varma finns det inget som kan stoppa dem. Stradale går fortfarande i sidled på treans växel med full gas." Vi nekas möjligheten att starta motorn här i hallen. Å ena sidan skulle det djupa mullret på tomgång förmodligen räcka för att få det förfallna, 18000 kvadratmeter stora trätaget att rasa, och å andra sidan har den känsliga åttan just genomgått en kostsam totalrenovering.

#### **Endast 18 Tipo 33 Stradale byggdes**

Bäumer tillägger: "Kopplingen är inte rolig, utan biter direkt. Styrningen är otroligt exakt, och det bästa sättet att sikta i kurvor är via stänkskärmens krökning." Det var fascinationen för motorljudet som säkrade detta exemplar en nästan 25-årig existens hos en Alfa-återförsäljare i Rom.



Han skämde bort öronen på sina bästa kunder med den. Det var inte förrän under andra halvan av 90-talet som den utomordentligt välbevarade bilen anlände till Tyskland med mycket patina. Varje exemplar har speciella detaljer. Här är det den beige interiören och antydning till en stötfångare – ett något optimistiskt uttryck för den något bredare utrustningen. Det finns ingen marknad för Stradale. Det finns helt enkelt inga till salu. Det sista budet på Tipo 33 framför oss var strax under 1,3 miljoner euro – ägaren avvisade det. Så du behöver inte oroa dig för mannen. Stradale är därför inte bara den snabbaste gatsportbilen som någonsin byggts av Alfa Romeo, utan också en av de mest värdefulla. Idag är det knappast någon som känner till "Trentatre", Tipo 33. En anledning: Av 50 planerade bilar byggdes bara 18. Ändå gjorde den kompromisslösa roadracingen karriär: dess motor tjänade som modell för V8:an i Alfa Romeo Montreal, och racingversionen med en tolvcyldrig boxermotor vann konstruktörs-VM 1975. Många designers som Giorgetto Giugiaro skapade spännande studier baserade på 33:an. Men ingen av dem nådde upp till samma gåshudsfaktor som originalet. Holger Eckhardt

## Tekniska specifikationer för Alfa Romeo Tipo 33 Stradale

### Motor

Cylindrar: V8

Kapacitet: 1995 cm<sup>3</sup>

Effekt kW/hk: 169/230 vid 8800 varv/min

Max vridmoment: 210 Nm vid 7000 varv/min

### Transmission

Transmission: 6-växlad manuell

Däck fram: 235/40 R 18

bak: 265/40 R 18

### Uppmätta data:

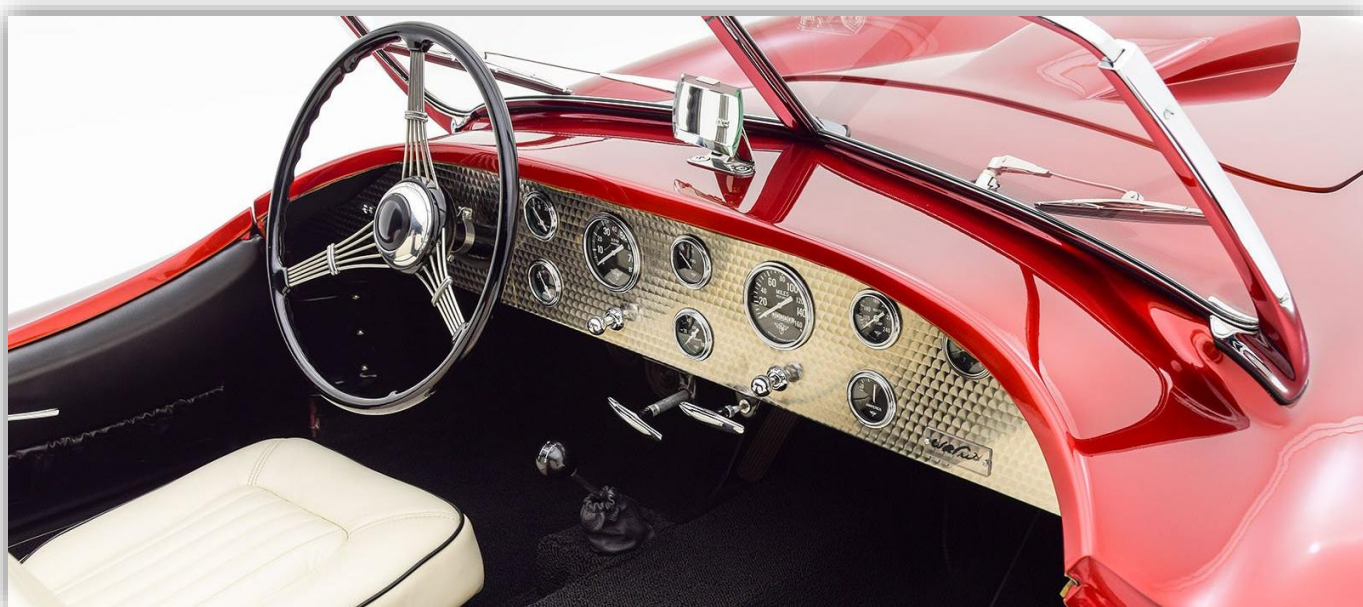
Tjänstevikt (fabrik) 700 kg

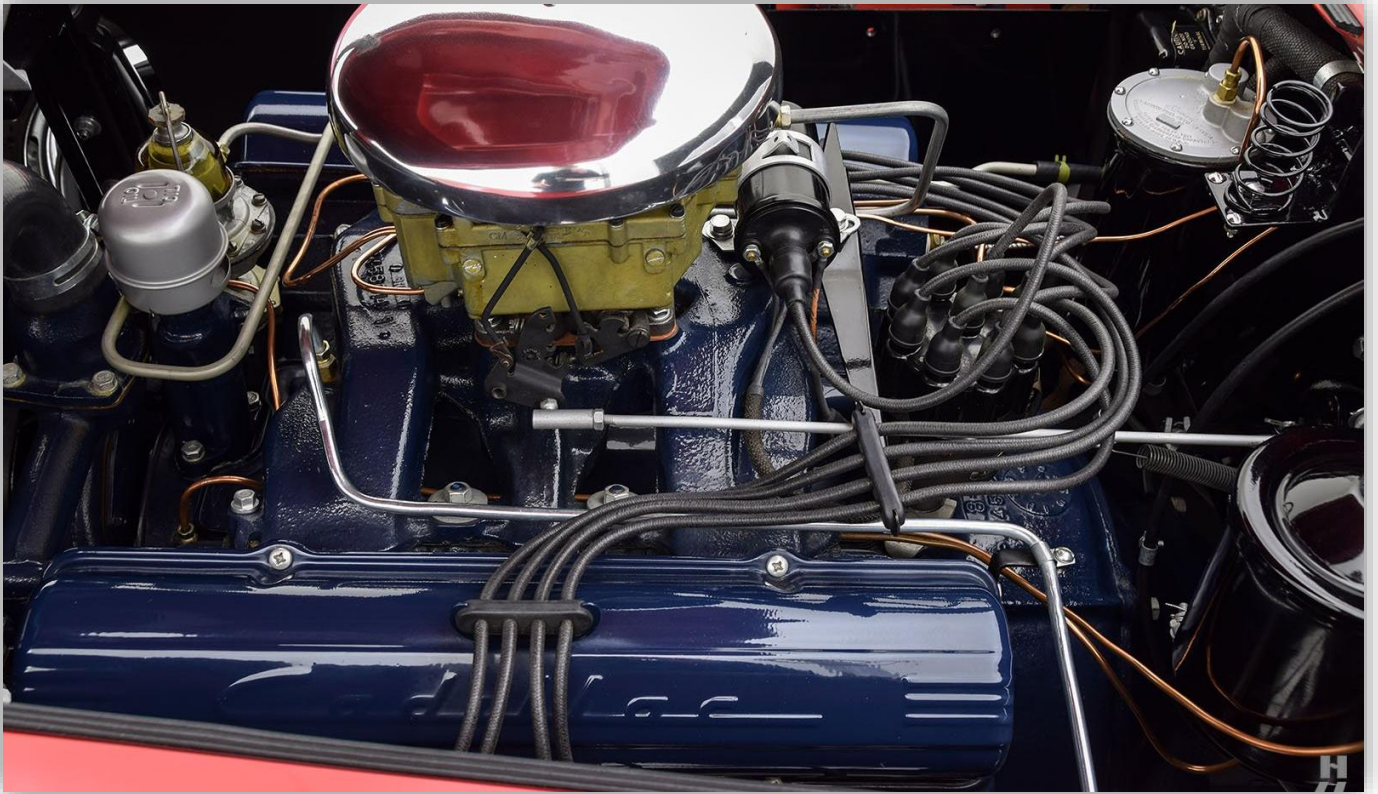
Högsta hastighet (km/h) 260

## 10. Glasspar G-2 Roadster 1953

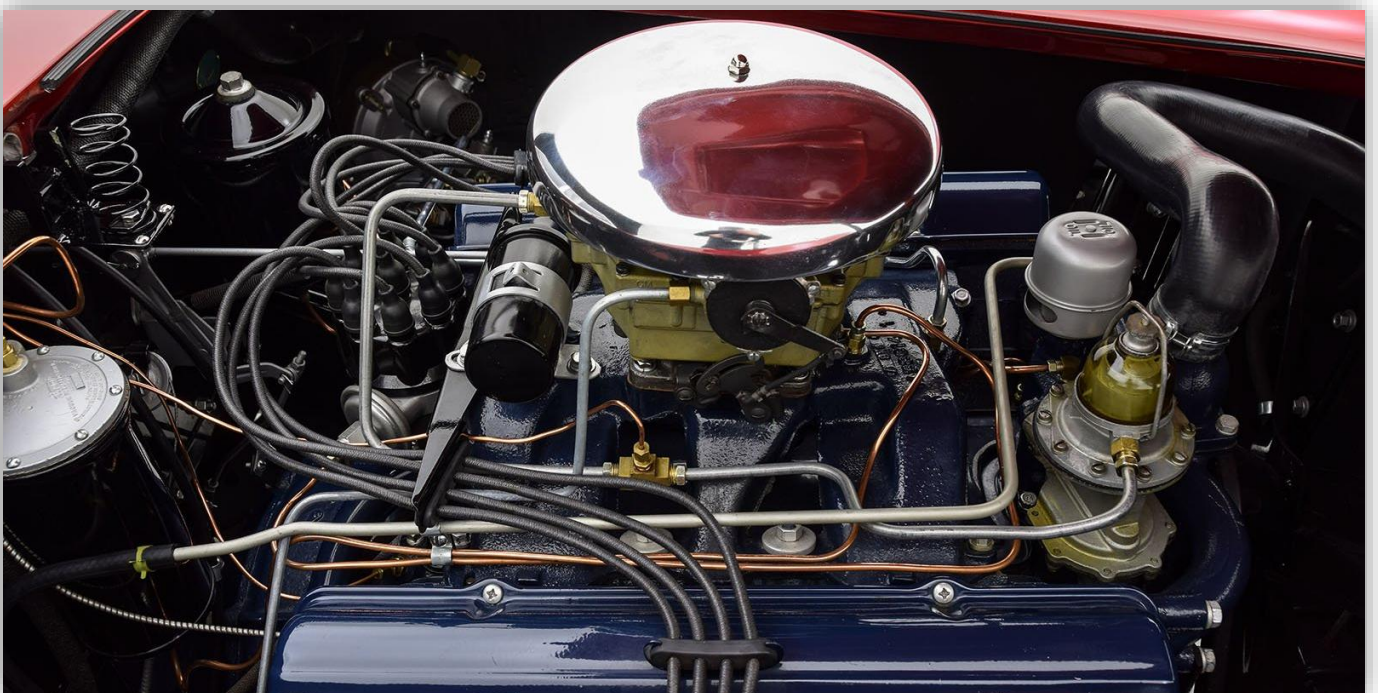


I södra Kalifornien 1949 var flygvapenmajoren Ken Brooks i färd med att bygga sin egen hot rod, precis som otaliga andra på den tiden. Brooks baserade sin bil på en modifierad Willys ram och Willys sexcylindriga motor. Han hade ännu inte kommit på vilken typ av kaross han skulle sätta på bilen när han visade den för sin vän Bill Tritt som hade en briljant idé som skulle göra Brooks bil till en sensation. Tritt, som var marinarkitekt till yrket, övertalade Brooks att bygga en kaross av ett mångsidigt nytt material som kallas glasfiber, som Tritt hade blivit bekant med när han arbetade för Douglas Aircraft, och senare genom att bygga båtar i sin lilla verkstad i Santa Ana. Brooks och Tritt, tillsammans med input från Brooks vänner och familj, arbetade fram en design med både amerikanska och europeiska influenser. Utan begränsningarna för att arbeta med metall kunde vackra sammansatta kurvor enkelt bildas i det nya materialet. Den färdiga bilen, som fick namnet Brooks Boxer, visades på Motorama 1951 där den blev en omedelbar succé, vilket fick Bill Tritt att utöka sin nya båtverksamhet till att även omfatta bilkarosser.





Bill Tritts nya företag hette Glasspar, som snabbt hade blivit den ledande specialisten på glasfiberbåtar och båtdelar. När den första karossen byggdes för Ken Brooks befann de sig plötsligt även i sportbilsbranschen. Bill Tritt skulle fortsätta med att utveckla Brooks Boxer till *Glasspar G2*; en komplett sportbil med ett unikt chassi som kunde rymma en mängd olika amerikanska V8-motorer. Hack i häl på G2 agerade Tritt och hans Glasspar Company som konsult till GM med deras nya Corvette, och han levererade också kompletta karosser till Volvo P1900, Kaiser-Darrin och Willys-baserade Woodhill Wildfire. Trots låga produktionssiffror var *Glasspar G2*:s största framgång att den gav upphov till byggsatsbilsindustrin, som exploderade senare under decenniet som en distinkt amerikansk kombination av hot rodding och sportbilar.





Vår **Glasspar G2** från 1953 är ett spektakulärt, helt restaurerat exemplar av denna banbrytande amerikanska sportbil. Endast 29 Glasspar G2 är kända för att existera, och enligt information från Mr. Tritt är chassinummer G253038 ett av bara 10 som byggdes av Glasspar i deras verkstad i Santa Ana, Kalifornien och såldes som kompletta, monterade bilar. I den medföljande korrespondensen mellan Bill Tritt och den tidigare ägaren identifieras denna bil också som den enda fabriksbyggda G2 som är utrustad med den legendariska Cadillac OHV V8. Nu helt restaurerad och presenterad i fantastiska tidstypiska färger av godisäppelrött över en vit och svart cockpit, är denna G2 ett av de finaste exemplen på denna sällsynta och viktiga amerikanska sportbil vi har stött på.

Till skillnad från senare massproducerade glasfiberbilar var G2:s kaross handlagd, så den var anmärkningsvärt stark och hållbar med tanke på dess låga vikt. Byggkvaliteten är också förvånansvärt bra, med en kaross som ser väldigt rak ut under den högkvalitativa lacken. Den kusliga röda färgskalan passar G2:s 1950-talsstil utmärkt, med kromade trådfälgar och breda vita däck som gnistrar mot den lysande lacken och den krispiga vita interiören. Det exteriöra ljusarbetet, även om det är minimalt, presenterar sig i utmärkt skick med högkvalitativ plätering på stötfångare, grill och vindruteram.

Sätena är klädda i ljusvit klädsel med svarta passpoaler och mattor för en slående effekt. Instrumentbrädan är helt business med en platt panel klädd i motorsvarvad legering och utrustad med ett omfattande utbud av tidsenliga Stewart Warner-instrument. Typiskt för den tiden var att banjoratten kom från en tidig Ford V8. På det hela taget är interiören ganska väl upplöst jämfört med liknande bilar från den tiden, vilket förstärks av den förstklassiga restaureringen.

Med toppventiler och nästan 200 hästkrafter var Cadillac V8:an på 331 kubiktum plötsligt motorn att ha när den debuterade 1949. När Caddy 331 parades ihop med det 1 900 pund tunga Glasspar G2-chassit var resultaten inget mindre än spännande. Den enda bilen som är utrustad så från fabrik går mycket bra, med kraft som skickas genom en 3-växlad manuell växellåda. Även om chassit kanske inte var exotiskt, levererar det bra, balanserat köregenskaper tack vare den tillbakadragna motorn och den låga tyngdpunkten.



Glasspar G2 var en unik sammankomst av Hot Rodder-uppfinningsrikedom med högteknologisk sportbilsteknik. I händerna på sin tidigare ägare har denna G2 visats på många viktiga konserter och skulle säkert vara välkommen vid praktiskt taget alla evenemang i framtiden, särskilt med tanke på den nyfunna uppskattningen av samlare för dessa distinkt amerikanska skapelser. Detta är ett mycket sällsynt tillfälle att förvärva en av de finaste G2:orna som finns; Helt unik i att vara den enda som lämnat fabriken med fabrikslevererad Cadillac-kraft och nu presenterad i vackert skick.

Letar du efter veteranbilar för att köpa och utöka din samling, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt sändningsprogram för klassiska bilar. Vårt [sändningsprogram](#) är en sömlös tjänst utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som letar efter mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.

Tyvärr har denna bil sålts. Funderar du på att köpa eller sälja en sådan här bil? Kontakta en representant

För omedelbar hjälp, ring oss på +1-314-524-6000 eller fyll i följande formulär så kommer en medlem av vårt team att kontakta dig.



## Klassiker

### 11. Grattis Saab Sonett!

Publicerad 27 oktober 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Saab Sonett är en käck liten sprätt. Det är lätt att skriva en snutt om denna trudelutt, just idag när man blir så gla över att Sabina den fina har namnsda. Tralala.



Saab har bara haft ett enda icke numerologiskt modellnamn och det är Sonett. (Nej, jag tänker inte ge mig in i hårklyvningsdiskussioner om Talladega eller Monte Carlo).

Namnet var aktuellt redan vid skapandet av Saab 92 och den som kläckte det var ingen mindre än formgivaren själv, Sixten Sason. Men Saabs militära gener slog igenom och den nya bilen fick helt enkelt behålla sitt lite småtorra projektnummer.

När konstruktören och tävlingsföraren Rolf Melde i mitten av 1950-talet beslutade sig för att bygga en riktig sportbil kom namnet väl till pass, men en inofficiella beteckning krävdes för ordningens skull och eftersom Saab 93 var på väg ut i bilhallarna fick den nya sportbilen heta 94.

I mitten av januari 1955 började Meldes planer omsättas i största hemlighet i en lada i Åsaka utanför Trollhättan. Om Saab hade varit lika stort och mäktigt som Ford (en gång var) skulle ladan vid det här laget vara nedmonterad och uppförd i ett specialbyggt museum där besökare långsamt kunde vandra igenom mellan avspärningar i glas och i speciella hörlurar få följande historia till livs (här googleöversatt från kinesiska):

"Till vänster ser vi en replik av en arbetsbänk varpå det ligger en exakt avgjutning av den 750-kubiks trecylindriga motor trimmad till 57,5 hästkrafter som användes, en motor som i standardutförande gav 33 hästkrafter och snart skulle göra debut i den nya modellen Saab 93. I stor utsträckning använde Melde och hans team standardkomponenter. För viktfordelningens skull monterades drivpaketet bakvänt och för att bilen inte skulle ha fyra växlar bakåt och en framåt vändes helt enkelt rotationsriktningen i motorn, en relativt enkel operation på en tvåtaktsmotor".



"Bilen var framhjulsdriven. Chassit bestod av en nitad lådkonstruktion i aluminium, med en tydlig koppling till flyget. Den vägde bara 70 kilo. Om ni tittar i hörnet ser ni en återskapad gjutform i vilken glasfiberkarossen göts. Karossen gjordes efter ritningar av den berömde designer Sixten Sason. Saab Sonett Super Sport som modellen också kallades klarade den stående kvartsmilen på 19,2 sekunder och hade en toppfart på 160 km/h. Projektet att ta fram Sonett kostade 75 000 kronor och den första versionen kom att byggas i sex exemplar.



Någon framgångrik tävlingsbil blev den aldrig eftersom tävlingreglementet ändrades oväntat. Men bilarna gjorde ovärderlig reklam för Saab i Sverige, men framför allt utomlands. När ni passerar ut genom ladugårdsdörren kan ni till vänster ta del av den fortsatta Sonethistorien. Besök gärna vår souvenirbutik på vägen ut och missa inte erbjudandet om en presentask med ursaab i salt lakrits."



I början av 1960-talet väcktes tanken att utveckla en ny Sonett. Efter att två förslag ställts mot varandra, Sixten Sason Catherina mot Björn Karlströms MFI-13 valde Saab att gå vidare med den senare. Tre förseriebilar visades upp i januari 1966. Efter en inledande tanke på plåtkaross hade man nu återgått till plast. De första 25 bilarna var i princip handbyggda och totalt under 1966-67 byggdes 258 Sonett II med trimmat tvåtaktsmotor på 60 hk.

När styrsnäckan monterades upp och ner var det enklare att placera ratten på höger sida. Och lite tuffare. På de sista fyra bilarna blev växellägena lite omkringkastade då man monterade prototypväxellådor med fyra växlar från Z.F. Istället för rattväxel gjordes en speciell konsol på tröskeln till höger om ratten. Very Saab.

Formen var egensinnig och vacker. Luftintaget gav både italienska associationer men var lika besläktad med flyget, precis som de kaxigt gälade trösklarna.

Väghållningen var vass. Hur Erik Carlsson över huvud taget kunde få plats och även vinna rallyn med den lilla bilen är en gåta.



Sonett II fick under modellåret 1967 i likhet med övriga modeller en V4 under huven. Det krävdes ett ganska brysk ingrepp i flipfronten för att få plats med den nya motorn. Motorn gjorde bilen lite mindre extrem till karaktären. 1 609 Sonett II V4 byggdes och 1969 var sista årsmodellen.



Sonett III kom som årsmodell 1970. Föregångaren hade formgivits av Björn Karlström med assistans av Gunnar A Sjögren när själva huvarrangemagnet skulle slöjdas till i och med motorbytet. När Sonetten skulle moderniseras gick uppdraget till italienska Sergio Coggiola med en tydlig order om att mittenpartiet av bilen skulle hållas intakt. Flipfronten ersattes av en adventkalenderlucka och det blev utfällbara grodögon. Visst använde Saab de italienska skisserna, men återigen fick Gunnar A Sjögren, GaS, rycka in och sätta den slutliga snitsen på bland annat bakpartiet. 1974 blev sista året efter att totalt 10 219 exemplar tillverkats.



Carl Legelius



## 12. Saab 9-3 1998



Att tillämpa det nya namnsystemet på den mindre Saab gick bara ett blygsamt sätt att övertyga människor om att 9-3 var något annat än en uppdaterad 900.

Som uppdateringar går, var den här dock ganska stor. Saab hävdade att mer än tusen förändringar hade gjorts.

Den mest dramatiska 9-3:an i den här generationen var Viggen, döpt efter ett av Saabs stridsflygplan som hade funnits sedan 1970-talet.

Den marknära Viggen hade en 2,3-liters turboladdad bensinmotor som gav 231 hk, nästan tio gånger så mycket som den ursprungliga 92:an.



Roger Warolin