



Ford Comète (1953)

1. Här är Leapmotors nya el-suv
2. Mexikos eldrivna pickup
3. Hyundai Santa Fe får räckviddsförlängare
4. Volkswagen väcker liv i Up
5. 2CV återvänder 2028
6. Nya Yugo som fyrdörrars cabriolet
7. Elbilen ger bara 41 procent lägre utsläpp
8. Då får du böter på elsparkcykel
9. Hemliga koden på ditt körkort
10. Ford Comète
11. Peugeot 402 Eclipse
12. Grattis Nissan Micra
13. De viktigaste bilarna
14. Varför heter bilmärkena som de gör



1. Utmanar med lågt pris: Här är Leapmotors nya el-suv B03X

Av John Sempill

2026-08-31

Nu öppnar Leapmotor orderböckerna för kompakta el-suven B03X i Sverige. Bilen får 382 km räckvidd och ett generöst lanseringspris.



De första svenska kundleveranserna av Leapmotor B03X väntas ske i början av oktober

Bilmärket Leapmotor breddar sitt utbud på den svenska marknaden och startar nu försäljningen av den kompakta el-suven B03X.

B03X är en framhjulsdreven suv i det mindre segmentet med en längd på 4 270 mm, bredd på 1 810 mm och höjd på 1 635 mm, samt en hjulbas på 2 605 mm. Den hoppar därmed in i segmentet som nu uppehålls av bilar som **VW ID. Cross**, **Kia EV3** och **Skoda Eniq**.

Bilen bygger på tillverkarens elbilsarkitektur med Cell-to-Chassis-teknik (CTC2.0 Plus), vilket innebär att batteriet blir en bärande del av bilens konstruktion. Fördelar blir bland annat en mer kompakt utformning.



Invändigt är flexibilitet i fokus genom bland annat anpassningsbara säteslösningar och ett plant lastgolv.

LFP-batteriet på 53,0 kWh ger en beräknad räckvidd på upp till 382 kilometer enligt WLTP, och snabbladdning (DC) stöds med upp till 133 kW. Detta ska enligt Leapmotor ge en laddtid från – observera: 30–80 – procent på cirka 16 minuter. AC-laddning sker via en ombordladdare på 11 kW.

Drivlinan består av en frontmonterad elmotor med en effekt på 197 hästkrafter (145 kW) och 200 Nm i vridmoment. Summa summarum är en 0–100 km/h-tid på respektabla 8,6 sekunder, med toppfarten är 160 km/h.

B03X är anpassad för Sverige

I Sverige erbjuds B03X i en fast utrustningsnivå där bland annat värmepump, adaptiv fart-hållare, 360-graderskamera, parkeringssensorer fram och bak, uppvärmd ratt samt info-tainmentsystemet Leap OS 4.0+ ingår som standard.

I lanseringserbudandet ingår även tre års service och vinterhjul. Priserna startar på 319 900 kronor och de första leveranserna till kund beräknas starta i början av oktober.



John Sempill



2. Här är Mexikos eldrivna pickup – kostar 80 000 kronor

Posted by Kristofer Rask augusti 30, 2026



Mexiko satsar på att bygga upp en egen elbilsindustri. Tidigare i år visade Mexiko den statligt uppbackade eldrivna småbilen Olinia Uno med sex sittplatser. Den är byggd för lokala resor och skulle kosta under 80 000 kronor.

Nu visar Olinia också upp en transportversion i form av den lilla eldrivna pickupen Carga. Denna är tvåsitsig och ska kunna lasta 650 kg på flaket. Räckvidden ska överstiga 120 kilometer på en laddning.

Någon batteristorlek eller laddeffekt nämns inte. Däremot har passagerarversionen Uno ett LFP-batteri på 14,7 kWh och en elmotor på 13 kW. Det batteriet kan laddas från ett vanligt hushållsuttag på mellan fyra och åtta timmar. Vi kan anta att Carga får snarlika specifikationer.

Även på transportbilsversionen ska prislappen hamna på ungefär 80 000 kronor. Lanseringen är planerad till slutet av 2027.

Ska bli betydligt billigare att köra

Målgruppen är framför allt småföretagare, handlare och leveransföretag som kör kortare sträckor i städer. En viktig del av projektet är därför att hålla nere kostnaderna. Enligt den mexikanska regeringen ska driftkostnaden för Olinia Carga bli omkring en fjärdedel jämfört med ett motsvarande konventionellt lätt transportfordon.

Nästa steg blir att hitta någon som faktiskt kan bygga bilen. Mexiko ska inleda en upphandling i slutet av september och räknar med att ha valt en industripartner före årets slut. Kravet är att samarbetspartnern ska vara ett företag med mexikansk majoritetsägare och att tillverkningen sker i landet.



FILM: https://youtu.be/eGSSkn1_kBA?t=1

Planen är att bygga 10 000 exemplar under det första produktionsåret. Redan nu uppges det finnas åtaganden för omkring 8 000 bilar. På längre sikt är målet att skala upp produktionen till 50 000 fordon per år.

Dessutom planeras Olinia Van med ett helt täckt lastutrymme.

Relaterad läsning:



Mexiko visar egen elbil – sexsitsig folkbil från 80 000 kronor.



3. Hyundai Santa Fe får räckviddsförlängare – över 96 mils räckvidd

Av Andreas Bergsman, testredaktör M3, 2026-08-30 19:20 CEST

Hyundai breddar elektrifieringen med EREV-teknik och de första modellerna ska lanseras redan under nästa år.



EREV står för Extended Range Electric Vehicle och innebär att bilen i första hand drivs elektriskt, medan en förbränningsmotor används för att förlänga räckvidden genom att generera elektricitet.

En av modellerna som får tekniken är Hyundai Santa Fe. Hyundai uppger att den kommande EREV-versionen ska få en total räckvidd på över 600 miles, motsvarande drygt 960 kilometer, på en kombination av batteri och bränsle.

Tanken är att erbjuda mycket av känslan och fördelarna hos en elbil utan samma beroende av laddinfrastruktur på längre resor. När batteriets energi börjar ta slut kan förbränningsmotorn producera elektricitet och på så sätt låta bilen fortsätta betydligt längre.

Santa Fe EREV är planerad att lanseras under första halvåret 2027 och blir en del av Hyundais bredare satsning på flera olika elektrifierade drivlinor. Företaget kommer alltså att fortsätta med såväl rena elbilar och hybrider som EREV-modeller.

Om eller när Santa Fe EREV kommer till Sverige är ännu inte bekräftat.



Andreas Bergsman



4. Uppgifter: Volkswagen väcker liv i Up som billig elbil

Posted by Kristofer Rask augusti 30, 2026 [1 kommentar](#)

Volkswagens billigaste elbil blir snart verklighet och den kan få ett välbekant namn. Konceptbilen ID. Every1 ska visas som produktionsklar elbil 2027 och får ett riktpreis på 20.000 euro.



Nu kommer uppgifter om att produktionsmodellen kan få namnet Volkswagen ID. Up erfar spanska [Motor.es](#). Därmed skulle Volkswagen återuppliva Up som försvann ur modellprogrammet 2023. Den modellen fanns också som elbil under namnet e-Up.

Volkswagen har ännu inte själva bekräftat namnet ID. Up. Däremot har tillverkaren påbörjat en namnstrategi där märkets elbilar får klassiska modellnamn. Ett exempel är [nya ID. Polo](#) som just nu är märkets minsta elbil.

Konceptet ger en ganska tydlig bild av vad vi kan förvänta oss. ID. Every1 är 3,88 meter lång, 1,82 meter bred och 1,49 meter hög. Trots de kompakta yttermåttarna finns det plats för fyra personer och bagageutrymmet rymmer 305 liter.

Det gör modellen 28 centimeter längre än gamla Volkswagen Up men fortfarande kortare än dagens Polo.

Minst 25 mils räckvidd

ID. Every1 bygger på en ny version av Volkswagens MEB-plattform med framhjulsdraft. Konceptet har en elmotor på 70 kW (95 hk) och en toppfart på 130 km/h. Volkswagen har inte avslöjat batteristorlek men lovade vid konceptpremiären en räckvidd på minst 250 kilometer.

Enligt nya obekräftade uppgifter kan produktionsmodellen få ett LFP-batteri med en kapacitet på mindre än 40 kWh.

En låg prislapp är samtidigt en central del av projektet. Volkswagen ska återanvända så många komponenter som möjligt från sina andra mindre elbilar för att få kalkylen att gå ihop. Bland annat uppges den använda bakaxeln från ID. Polo. [Tillverkningen kommer att ske i Portugal.](#)



ID. Every1 testas, maskerad som en ID.3.

Den lilla elbilen blir också tekniskt viktig för Volkswagen. Redan när ID. Every1 presenterades berättade Volkswagen att produktionsmodellen blir den första bilen i koncernen med en helt ny mjukvaruarkitektur utvecklad tillsammans med Rivian.

– ID. Every1 representerar den sista pusselbiten på vår väg till det bredaste modellutbudet i volymsegmentet. Därefter erbjuder vi varje kund rätt bil med rätt drivning inklusive prisvärd helt eldriven instegsmobilitet, sa Volkswagens vd Thomas Schäfer när konceptet presenterades.

Volkswagen får samtidigt allt fler konkurrenter i den billigaste delen av elbilsmarknaden. Renault har nya elektriska Twingo på gång medan Citroën ë-C3 och Leapmotor T03 redan konkurrerar om kunder som söker billigare alternativ.



FILM: <https://youtu.be/ttU4-1Gjlig>

QUATTORUOTE**5. 2CV återvänder 2028**

Av Claudio Todeschini Uppdaterad 2026-07-24 [63 kommentarer](#)

Det finns också ett annat historiskt namn i Citroëns planer



Hur kommer den nya elektriska 2CV:n att vara? Siktar Double Chevron på att återvända till MPV-segmentet med Picasso? Hur många fler modeller kommer att komma under de kommande åren? Från presentationen av [FaSTLAne 2030-planen](#) presenterad av Antonio Filosa framträdde [Citroëns](#) nya roll som regionalt varumärke, det vill säga aktiv endast i vissa geografiska områden som Europa. Det kommer dock många **nya funktioner mellan nu och 2030**: här presenterar vi dem alla.



Det börjar med 2CV

Den mest efterlängtade av alla är **den elektriska 2CV:n**, som i alla avseenden påminner om originalmodellens anda, som tillverkades från 1948 till 1990 i över fem miljoner exemplar, med dess **egenskaper som tillgänglighet, praktisk användbarhet och mångsidighet**. Den lilla franska bilen kommer att presenteras som prototyp på nästa [Paris Motor Show](#) i mitten av oktober (och som du kan se här i vår rekonstruktion), och kommer ut på marknaden 2028.

De nya "två hästarna" är en **del av Stellantis familj av E-bilar, lågkostnadskompakta elbilar**: för dessa modeller har Stellantis satt upp som mål att ha kostnadsparitet mellan termiska och elektriska motorer, med priser runt **15 000 euro**. Liksom Fiat-motsvarigheten, vars namn vi ännu inte känner till, kommer den att produceras i **Pomigliano d'Arco** (med hypotesen att lägga till en alternativ plats om efterfrågan är mycket hög, som Stellantis toppledning hoppas).



Tillräckligt liten

E-Car-plattformen, utvecklad av Stellantis, syftar till att minska kostnaderna **utan alltför mycket prydad**: liksom gruppens andra små elbilar kommer den nya 2CV inte heller att ha rekordhög autonomi eller kraftfulla motorer, utan precis tillräckligt för att **kunna röra sig lätt i stadstrafiken**. Måtten kommer att vara lägre än nuvarande C3 (**399 cm**), men överstiga den gamla C1, som var nära tre och en halv meter. Baserat på teasern som Stellantis släppte under presentationen av sin nya strategiska plan, har 2CV i vår rekonstruktion **rundade former, LED-strålkastare** som delvis integreras i stötfångaren men sticker ut högst upp, samt den stora **Double Chevron-logotypen**.

För närvarande finns inga officiella bekräftelser, men vissa **rykten** som cirkulerat de senaste veckorna antyder en möjlig återkomst av **Picasso MPV**, med en stil hämtad från **Elo-konceptet**, som presenterades förra året på Bryssel Motor Show: en **410 cm lång MPV** Kan rymma sex platser. Layouten är original, vilket med största sannolikhet inte kommer att återskapas i en möjlig produktionsmodell: **centralt förarsäte** med två mindre sidosäten och en andra rad med tre enkelsäten. Passagerarutrymmet är **modulärt**, med skåpdörrar och ett plant golv (tack vare den elektriska arkitekturen).



Finns det plats för att återvända Picasso?



Arvtagaren till Ami anländer också

Bland de projekt som är på gång hos Citroën finns också **arvtagaren till Ami**, den elektriska mikrobilen som kom 2020 och som har rubbat **stadens mobilitetskanoner**. För närvarande finns ingen information om den nya modellen: precis som Fiat gör med Topolino och **Mul-tiplina** kan dock en större **fyrsitsig** variant inte uteslutas.

Andra nyheter från nu till 2030

Totalt inkluderar Citroëns program lansering av **sju modeller till 2030**: bland dessa även en **crossover** med slanka linjer, coupé (i stil med C4 X och C5 X) och minst **tre nya SUV:ar**, inklusive en i D-segmentet, där den franska tillverkaren inte har varit närvarande på flera år.



Feber

6. Nya Yugo som fyrdörrars cabriolet

Bobby Green 2026-08-31 kl 18:00

En designstudie för framtiden



Förra våren visades en modell av pånyttfödda Yugo upp. Sedan dess har det dock varit ganska tyst, fram tills nu. AI-renderingar som visar den nya bilen som en fyrdörrars cabriolet har publicerats och **företaget hävdar att detta kan ses som en designstudie** för framtiden. Man berättar även att en körbar prototyp av den första bilen som visats är planerad till maj nästa år. I samma veva förnekar man att den nya bilen bara ska vara en kinesisk modell med ny logga på **Yugo fanns som cabriolet förr i tiden**, men då hade den som sig bör bara två dörrar. carscoops.com

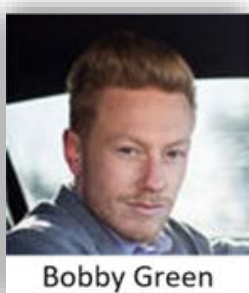




Så här kommer nya Yugo att se ut
Liten modell uppvisad



Zastava Yugo kanske gör comebacka
Här är första skisserna



7. Ny studie visar att elbilen bara ger 41 procent lägre utsläpp

Av Mikael Gullström Publicerad 30 aug. 2026 Uppdaterad 31 aug. 2026

EU:s hela plan för bilarna bygger på ett antagande. Elbilen räknas som utsläppsfri, och därför ska bensin- och dieslbilar bort från nybilshallarna om nio år. Nu har forskare vid Tekniska universitetet i München gått igenom 19 studier och 47 scenarier och kommer fram till en helt annan siffra än den regelverket vilar på.



Inget som helst utsläpp vid avgasröret. Men samtidigt har det klimatomässigt kostat med att tillverka än en fossil bil. Detta är grunden till studien som nu räknat in hela utsläppet för en elbil.

Slutsatsen har på några dagar landat mitt i den tyska striden om förbudet 2035, och den kan avgöra vilka bilar som får säljas i Europa.

En siffra som ändrar debatten

När batteri, råvaror, produktion, elmix och återvinning räknas in minskar elbilen koldioxidutsläppen med i genomsnitt 41 procent jämfört med en bensin- eller dieslbil. Inte 100 procent, som EU:s klimatregler utgår från.

Studien presenteras i München på tisdag. Universitetets rektor Thomas Hofmann säger att resultaten måste in i den politiska debatten före överläggningarna i Bryssel. I november röstar EU-parlamentet och ministerrådet om det så kallade bilpaketet.

Så räknar EU och så räknar forskarna

Kärnan i kritiken handlar om vad EU mäter. Dagens regelverk räknar koldioxid vid avgasröret, ingenting annat. En elbil får därmed nollutsläpp på papperet oavsett hur batteriet tillverkats eller vilken el som laddas i den.

TUM-forskarna avfärdar den metoden som vetenskapligt ohållbar. De vill i stället se en livscykelanalys som räknar in råvaruutvinning, produktion av stål, aluminium och battericeller, elmixen under drift och slutligen återvinning.

Med den räknemetoden krymper elbilens klimatvinst från 100 procent på papperet till 41 i genomsnitt.

78 procent bensin och diesel om fyra år

Forskarna varnar också för en tidsfälla. Om fyra år väntas fortfarande 78 procent av fordonsflottan ha förbränningsmotor.

Ett regelverk som bara styr nybilsförsäljningen når därmed inte den befintliga flottan, vilket enligt studien gör att EU missar sina egna klimatmål med bred marginal.

Siffran krockar med tidigare forskning

Resultatet ligger klart under vad andra livscykelstudier visat. Den amerikanska forskningsorganisationen ICCT har räknat fram att **européiska elbilar släpper ut 66 till 69 procent mindre** än bensinbilar sett över hela livslängden, även med kolkraft i elmixen.

Forskare vid University of Michigan kom förra året fram till att **elbilar har lägsta utsläppen under livscykeln**, med 75 procent lägre utsläpp än bensindrivna pickuper.

Skillnaden ligger sannolikt i urvalet. TUM-siffran är ett genomsnitt av 47 scenarier, och hur stort spannet är mellan bästa och sämsta fall har universitetet ännu inte redovisat.

ICCT räknar på ett typiskt fordon i EU:s elmix. Vad som gäller för en svensk bilist med nära utsläppsfri el i uttaget säger den tyska studien inget om ännu.

Glappet har varit känt sedan 2023

Att avgasröret inte berättar hela sanningen är inte nytt. Redan dagen efter att parlamentet klubbade 2035-förbudet stod det klart att **tillverkningsfasen inte räknas alls** i EU:s modell.

Det nya är att ett av Europas tyngsta tekniska universitet nu sätter en siffra på glappet, veckor före en avgörande omröstning.

Tyskland kräver att förbudet 2035 rivs upp

Politiskt kunde tajmingen knappast vara bättre för bilindustrin. Bayerns delstatschef Markus Söder kallar TUM Europas bästa universitet och kräver "ett riktigt slut på EU:s förbränningsstopp"

Han vill också pausa flottgränsvärdena, straffavgifterna för personbilar och lastbilar och de fasta elbilskvoterna.

Bilbranschorganisationen VDA:s ordförande säger att varje teknik kan bidra till klimatvänlig trafik, och CDU-parlamentarikern Jens Gieseke kallar beslutet att räkna elbilar som nollutsläppsfordon "en ideologisk villoväg"

Kommissionen har redan öppnat dörren

Tyskland har redan flyttat positionerna. Förbundskansler Friedrich Merz har lovat att göra allt för att **2035-förbudet ska falla**, och EU-kommissionen har föreslagit att kravet sänks från 100 till 90 procents utsläppsminskning.

Resterande tio procent skulle kompenseras med e-bränslen, biodiesel och koldioxidsnålt stål, vilket i praktiken öppnar för laddhybrider och räckviddsförlängare efter 2035.

Sverige, Frankrike och Danmark har hittills motsatt sig ytterligare uppmjukning. Med TUM-studien i handen får Berlin och Rom ett vetenskapligt argument som blir svårt att vifta bort i november.

Vad det betyder för bilköparen

För den som funderar på elbil ändrar studien ingenting i det korta perspektivet. Även TUM:s genomsnitt visar att elbilen släpper ut klart mindre än förbränningsbilen, och med svensk el i uttaget talar det mesta för att utfallet blir bättre än det europeiska snittet.

Men studien flyttar debatten från om elbilen är bättre till hur mycket bättre, och den frågan avgör vilka bilar som får säljas om nio år.



Läs även: **Laddade elbilen en halvtimme – kostnaden skenade till 165 000 kronor – E55**



Mikael Gullström

Chefredaktör och ansvarig utgivare för Dagens PS och Realtid. Bevakar främst politik, världshändelser och makro. Har drivit Dagens PS sedan 2018.

8. Okända lagarna – då får du böter på elsparkcykel

Av Kevin Neemé 1 september 2026, 07:08

Många känner inte till de svenska lagarna för elsparkcyklar. Många tror att det är lagligt att skjutsa – men det blir böter direkt. Här är de viktigaste lagarna och trafikreglerna för elsparkcyklar som du behöver känna till i Sverige.



Elsparkcyklarna har förändrat gatubilden i hela landet. Barn och vuxna susar fram bland [bilar](#) och fotgängare. Många kör som om fordonet vore en leksak och känner inte till att samma trafikregler i stort sett gäller som för vanliga cyklar. Ett av de vanligaste misstagen är att åka två personer på samma elsparkcykel. Kompisar delar på färden och föräldrar skjutsar sina barn. Ibland syns till och med tre personer trängas på samma lilla fotplatta.

Men det är förbjudet. Elsparkcykeln är byggd för en person och den som tar med en passagerare riskerar 500 kronor i böter. Det fick två tonåringar i Östersund nyligen erfara. På fredagsmorgonen kom de körande tillsammans på en elsparkcykel genom centrum. Då upptäcktes de av en polispatrull och stoppades. Föraren fick böter för att ha skjutsat den andra tonåringen. Polisen kontaktade även bådass vårdnadshavare, skriver [Östersunds-Posten](#). Skjutsningen är dock långt ifrån den enda vanliga missen som kan kosta pengar.

Här bryter många mot lagen varje dag

För att elsparkcykeln ska räknas som en vanlig cykel får den vara konstruerad för högst 20 kilometer i timmen. Motorns kontinuerliga märkeffekt får samtidigt vara högst 250 watt. Det räcker inte nödvändigtvis att välja ett långsammare körläge. Om elsparkcykeln är konstruerad för att kunna gå fortare kan den ändå falla utanför cykelreglerna. Carup skrev tidigare hur [elsparkcyklar enkelt kan trimmas med en app](#). Med några knapptryck i mobilen kan fartspärren på vissa modeller flyttas eller utraderas helt. Konsekvenserna kan då bli betydligt värre än en ordningsbot.



*Oavsett om elsparkcykeln är hyrd eller privat-
ägd ansvarar föraren för att följa trafikreglerna.*

Att köra elsparkcykel på trottoaren är en annan vanlig fälla. Det är förbjudet och kan ge 500 kronor i böter. Fordonet ska i första hand köras på cykelbana. Saknas en sådan får föraren använda vägrenen eller körbanan. Även trafikljus, stoppskyltar och väjningsregler gäller. Den som kör mot rött riskerar 1 500 kronor i böter. Att strunta i stopplikten eller högerregeln kostar 1 000 kronor. På en gångata eller i ett gångfartsområde får elsparkcykeln inte köras snabbare än gångfart. Annars kan böterna bli 1 000 kronor.

Krav på hjälm för alla under 15 år

En annan vanlig syn är barn som kör utan hjälm. Alla under 15 år måste enligt lag använda hjälm på en elsparkcykel som räknas som cykel. Barnet kan stoppas av polisen men inte själv bötfällas för den saknade hjälmen. Elsparkcykeln måste dessutom ha fungerande broms och ringklocka. När det är mörkt krävs framlyse, baklyse och reflexer. Den som kör utan rätt utrustning kan få 500 kronor i böter.

Även parkeringen kan bryta mot reglerna. Elsparkcykeln får inte lämnas på en gång- eller cykelbana om det inte finns en särskild uppställningsplats eller anordning för cykelparkering. Trots det ligger eller står fordon dagligen mitt på trottoarer, utanför entréer och på andra platser där de hindrar gående. Den allvarligaste fällan syns däremot inte alltid på utsidan.

Då kan föräldern förlora körkortet

En för snabb eller för stark elsparkcykel kan omfattas av reglerna för moped eller motorcykel. Föraren kan då misstänkas för olovlig körning, samtidigt som krav på behörighet, trafikförsäkring och godkännande av fordonet kan gälla. I Malmö stoppades nyligen en 12-årig pojke på en elsparkcykel som kördes i 45 kilometer i timmen. Nu har hans **mamma åtalats för tillåtande av olovlig körning**. Några dagar senare stoppades en högstadi pojke i Håbo på en elsparkcykel som bedömdes gå i 60 kilometer i timmen. **Även hans vårdnadshavare misstänks för brott.**

Det här gäller för elsparkcyklar

- **Högst 20 km/h:** För att räknas som cykel måste elsparkcykeln vara konstruerad för en hastighet på maximalt 20 kilometer i timmen.
- **Högst 250 watt:** Motorns kontinuerliga märkeffekt får vara högst 250 watt. Det är den kontinuerliga effekten – inte en tillfällig toppeffekt i reklamen – som räknas.
- **För snabb eller stark modell:** Om elsparkcykeln överskrider någon av gränserna räknas den inte längre som cykel. Den kan i stället ligga närmare moped klass II, moped klass I eller motorcykel, beroende på hastighet, effekt och konstruktion. Men en snabb elsparkcykel blir inte automatiskt en laglig moped. Den måste vara godkänd för sin fordonsklass, vilket många modeller saknar. Annars får den bara köras inom inhägnat område.
- **Föraren måste kontrollera fordonet:** Det är föraren som ansvarar för att elsparkcykelns hastighet och effekt följer reglerna. Samma trafikregler gäller oavsett om den är hyrd eller privatägd.
- **En person per elsparkcykel:** Det är förbjudet att skjutsa någon. Fordonet är byggt för en person och överträdelsen kan ge 500 kronor i böter.
- **Hjälm för barn:** Alla under 15 år måste bära hjälm. Barnet kan stoppas av polisen men kan inte självt bötfällas för att hjälmen saknas. För personer från 15 år är hjälmen frivillig på en elsparkcykel som räknas som cykel.
- **Cykelbanan gäller:** Elsparkcykeln ska i första hand köras på cykelbana. I vissa fall får den köras på vägrenen eller körbanan.
- **Trottoaren är förbjuden:** Att köra på gångbana eller trottoar kan ge 500 kronor i böter.
- **Trafikreglerna gäller:** Föraren måste följa rödljus, stopplikt, högerregel och väjningsplikt. Rödljuskörning kan ge 1 500 kronor i böter och brott mot stopplikt 1 000 kronor.
- **Gångfart på gågata:** På gågator och i gångfartsområden får elsparkcykeln endast köras i gångfart. Föraren har väjningsplikt mot gående.
- **Krav på utrustning:** Elsparkcykeln måste alltid ha fungerande broms och ringklocka eller annan ljudsignal. I mörker krävs framlyse, baklyse och reflexer.
- **Parkera rätt:** Elsparkcykeln får inte parkeras på en gång- eller cykelbana, om det inte finns en särskild uppställningsplats eller anordning för cykelparkering. Den får inte blockera trottoarer, entréer eller vägen för andra.
- **Alkohol kan bli ett brott:** Det finns ingen fast promillegräns för en elsparkcykel som räknas som cykel. Det är ändå förbjudet att köra om alkohol, droger, sjukdom eller trötthet gör att fordonet inte kan framföras säkert. Om elsparkcykeln räknas som moped eller motorcykel gäller reglerna om rattfylleri.
- **Trafikförsäkring kan krävas:** Försäkring krävs om elsparkcykeln är konstruerad för mer än 20 km/h. Det gäller också om den väger över 25 kilo och är konstruerad för mer än 14 km/h. Det är ägaren som ska teckna försäkringen.
- **Olovlig körning:** Den som kör en för snabb eller för stark elsparkcykel utan rätt behörighet kan misstänkas för olovlig körning. Ett barn kan få sitt framtida körkort uppskjutet. En vårdnadshavare som känt till och tillåtit körningen kan få dagsböter och sitt eget körkort provat.

LÄS MER:



Elsparkcykel-olyckor chockökar – barn struntar i lagen



Farliga fällan med elsparkcyklar: "Inte lagliga"



Elsparkcykel kan ge fängelse: "De flesta olagliga"



Polisens jättesatsning: "Vi ser små barn utan hjälm"



Nya trenden kan ge dagsböter och indraget körkort



Cyklister fick 250 böter – okända regelfällorna



Kravet: Körkort för elsparkcykel



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

9. Hemliga koden på ditt körkort – får inte lämnas ut

Av Andreas Jemn

31 augusti 2026, 05:29

Det här betyder hemliga koden som står på ditt körkort. Detta får du aldrig lämna ut till någon. Referensnumret omfattas av särskilda sekretessbestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen, står det i sekretesslagstiftningen.



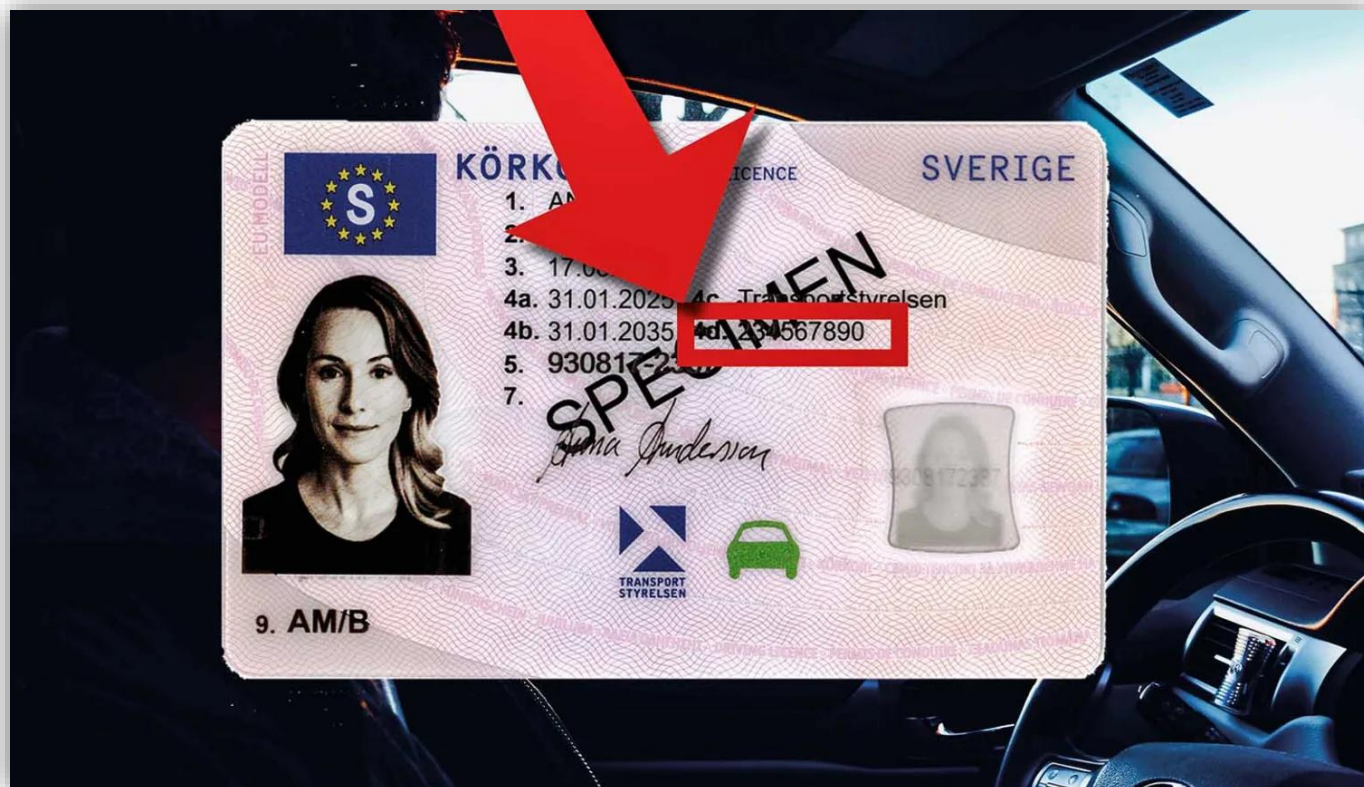
Alla körkort har flera fält med ifylld information. De flesta är lätta att förstå. Men rad 4d är det inte många som känner till. Det är ett referensnummer som är unikt för ditt körkort och är kopplat till Transportstyrelsen. Genom detta kan man hitta ägaren till körkortet och visa att det är äkta och ingen förfalskning.

Referensnumret är känslig information. För din egen skull ska du skydda det för att försvara din identitet. Ditt körkort kan förfalskas, men referensnumret ska bara du och Transportstyrelsen ha tillgång till.

– Referensnumret är ett unikt nummer för varje svenskt körkort. Det finns på alla svenska körkort, även AM-körkort (moped klass I). Numret innehåller 9 siffror. Man ska inte lämna ut referensnumret till någon annan person, skriver Transportstyrelsen.

Sverige har en lång tradition av öppenhet. Här är till och med bilregistret offentligt. Däremot omfattas referensnumret på ditt körkort av sekretess.

– Sekretess gäller i verksamhet som avser förande av eller uttag ur vägtrafikregistret för uppgift om körkorts referensnummer, om det inte står klart att uppgiften kan röjas utan fara för att kontrollen av körkorts äkthet motverkas.



Fältet 4d skyddas av svensk sekretesslag. Exempelbild

Från den första januari i år har det börjat utfärdas nya körkort. Den nya versionen med hologram har kommit för att höja säkerheten.

– Teknik utvecklas och det är rimligt att vi regelbundet uppdaterar säkerheten för att försvåra för den som vill försöka förfälska svenska körkort, säger Peter Andersson, verksamhetsutvecklare på avdelning Körkort.

Körkort som utfärdats tidigare kommer inte att bli ogiltiga.

– Körkortet fortsätter vara giltiga i enlighet med det utgångsdatum som står på körkortet. De gamla körkortet fasas ut successivt i samband med körkortsförnyelser, säger Peter Andersson.

Så här tolkar du ditt körkort på framsidan:

1. Efternamn.
2. Förnamn.
3. Födelsedatum och födelseland. Födelseland anges med ett streck (–).
- 4a. Datum för utfärdande av körkortshandlingen (DD.MM.ÅÅÅÅ).
- 4b. Datum då körkortshandlingen upphör att gälla (DD.MM.ÅÅÅÅ).
- 4c. Utfärdande myndighet.
- 4d. Referensnummer. Detta nummer är unikt för ditt körkort och är kopplat till Transportstyrelsen för att kunna verifiera dess äkthet och vem som är ägare. Får inte lämnas ut enligt den svenska sekretesslagen.
5. Körkortsnummer. Anges med personnummer eller samordningsnummer.
6. Välliknande fotografi.
7. Namnteckning.
9. Innehavarens körkortsbehörigheter.

13. 

12. 

9.	10.	11.	12.
AM 	31.01.15	---	---
A1 	---	---	---
A2 	---	---	---
A 	---	---	---
B1 	---	---	---
B 	31.01.15	---	---
C1 	---	---	---
C 	---	---	---
D1 	---	---	---
D 	---	---	---
BE 	---	---	---
C1E 	---	---	---
CE 	---	---	---
D1E 	---	---	---
DE 	---	---	---

1. Efternamn 2. Förnamn 3. Födelsedatum 4a. Datum för utfärdande
 4b. Upphör att gälla 4c. Utfärdande myndighet 4d. Referensnummer
 5. Körkortsnr 9. Behörigheter 10. Första utfärdande DD.MM.AA
 11. Behörighet upphör att gälla DD.MM.AA 12. Villkor

Baksidan visar hur du tolkar din behörighet. Men symbolerna kan vara lite svåra.

Baksidan på ditt körkort: Behörigheter:

AM: Betyder att du har behörighet att köra moped klass 1, också kallad EU-moped som får framföras i högst 45 kilometer i timmen. Du får också köra A-traktor. Körkortet går att ta från det att du fyller 15 år.

A2: Betyder att du får köra en mellanstor motorcykel med högst 35 kilowatt, detta körkort kan du ta från 18 år.

A1: Det här är körkortet för lätt motorcykel, de klassiska 125 kubikarna med en maximal effekt på 11 kilowatt, körkortet går att ta från att man fyller 16 år.

A: Detta är behörigheten för tung motorcykel. Den egentliga åldern är 24 år, men man kan ta detta körkort från 20 år om man har haft ett A1 körkort i minst två år.

B1: Det nya Bettankortet, är tänkt att ersätta det gamla mopedkortet för att köra A-traktor. Du kan ta det från 15 år.

B: Det här känner de flesta till, det vanliga B-kortet för personbil och lätta lastbilar. Du kan börja övningsköra från 16 år och kan sedan köra upp när du fyllt 18 år. Med detta kort får man köra fordon upp till 3,5 ton och släpvagnar med 750 kilos last.

C1: Det här ger behörighet att köra medeltunga lastbilar upp till 7,5 ton och släpvagnar till 750 kilo. Det här kortet kan man ta från 18 år.

C: Körkort för tung lastbil. Du ska ha ett B-kort redan och vara 21 år gammal. Om du genomför en utbildning på till exempel transportgymnasium går det att redan från 18 års ålder.

D1: Du får rätt att köra en mellanstor buss som är högst åtta meter och har plats för maximalt 16 personer.

D: Med behörigheten D får du köra bussar oavsett antal passagerare. Du får också dra en lätt släp med totalvikt på högst 750 kg.

BE: Det ger dig rätt att köra personbil med tungt släp. Maxlasten är 3,5 ton.

C1E: Körkort för medeltung lastbil upp till tolv ton. Du måste ha ett C1 körkort som grund tidigare och kan vara 18 år gammal.

CE: Körkort för tung lastbil med tungt släp. Här släpper hämningarna och du behöver inte tänka på viktbegränsningar som med andra körkort. För att kunna ta detta kort behöver du ha ett C1 kort sedan tidigare.

D1E: Denna behörighet innebär mellanstor buss med tungt släp. Bussen får vara max åtta meter lång och ta 16 passagerare. Du ska vara 21 år, eller om du genomgått en fordons-teknisk utbildning kan det göras från 18 år.

DE: Du får köra alla typer av bussar med ett tungt släp.

LÄS MER:



CarUp avslöjar: Kungens nya hemliga liv – har fått...



Hemliga bilregister kan göra bilköp mer otryggt



Körförbud på 1,7 miljoner bilar – hotar med böter



Svenska körkort har gömda ord som få ser



Lista: Körförbud för över 100 bilmodeller – farlig airbag



Så vill regeringen strypa bilregister på nätet



Okända koden på fartkameran – detta är innebörden



Andreas Jemn är journalist och författare.

L'Automobile Ancienne

10. Ford Comète (1951–1954)

24 september 2015

I början av 1950-talet började den franska bilmarknaden återhämta sig, nya bilar dök upp mer och mer år efter år och vi började se bilar som inte var populära. Ford Vedette dök upp 1948 och var tänkt att vara en lyxsedan, den färdigställdes från 1951 av Ford Comète...



Många har glömt det, men Ford har länge funnits på franskt territorium som en "nationell" tillverkare, sedan det amerikanska företaget grundade ett dotterbolag i Frankrike 1916, som öppnade en fabrik nära Bordeaux för att montera Ford T-chassin importerade från andra sidan Atlanten. Vid den tiden duplicerade Ford sin produktionsmodell i många länder för att sälja sin berömda bil. Detta franska dotterbolag omorganiserades 1929 till Ford SAF (Société française des Automobiles Ford) och kom under den engelska dotterbolaget till den amerikanska tillverkaren, och överlevde till mitten av 1950-talet innan det togs över av Simca.

Det är därför en av de senaste skapelserna från Ford SAF som vi kommer att fokusera på i denna artikel: Ford Comète. Denna bil presenterades hösten 1951, det var en lyxig coupé baserad på Vedette-sedanen, och som fick en specifik kaross baserad på Stabilimenti Farina tillverkad av Giovanni Farina, som då tillverkades och monterades hos Facel-Metal-lon (som senare blev [Facel-Vega](#)). Comète är tänkt att vara en återupplivning av fransk billyx och fullbordar Vedette-serien som konkurrerar med den berömda Citroën Traction 15-Six. När det gäller Comète saknades coupéer fortfarande på den franska marknaden i början av 1950-talet, förutom de stora tillverkarna som Talbot-Lago, men som låg ett snäpp över när det gällde lyx...



På den mekaniska sidan ärver Ford Comète 2,2-liters V8:an med sidoventiler som utrustar Vedette, som levererar 66 hk, en blygsam effekt med tanke på bilens vikt: från 1 180 kg till 1 400 kg. Därför är prestandan en besvikelse, med en liten topphastighet på 130 km/h... Kunderna förväntade sig mycket mer av en coupé. Motorn höjdes dock till 74 hk för att nå 140 km/h. Därefter utrustades Comète för modellåret 1953 med en 2,3-liters V8 på 80 hk, vilket nu tillät en acceleration på 145 km/h.





I januari 1954 kompletterades Comète-serien med Monte Carlo-versionen, som presenterades på bilsalongen i Bryssel. Bilen var utrustad med en 3,9-liters V8 direkt från USA, samma motor som redan hade monterats i Vendôme-versionen av Vedette från oktober 1953. Ursprungligen utvecklade denna motor 95 hk, men Ford SAF lyckades öka den till 105 hk tack vare att kompressionsförhållandet ökade från 6,7 till 7,2. Ford Comète Monte-Carlo kan nu stoltsera med 150 km/h, vilket är mycket mer attraktivt för kunderna.

Utöver den förbättrade prestandan utnyttjade Ford SAF också situationen för att göra bilen lättare att köra genom att använda en fyrväxlad synkroniserad växellåda utvecklad av Pont-à-Mousson (tillgänglig som tillval, dock); Och för att markera förändringen korrigerades bilens front något: ett korsförstärkt grillgaller och luftintag på motorhuven dök upp det året.

Tyvärr kommer denna förändring för sent i denna coupés liv, eftersom försäljningen redan är mycket låg på grund av högt pris, dålig prestanda och hög bränsleförbrukning. Försäljningen återhämtade sig inte med Monte-Carlo-versionen, och i vilket fall som helst plågades Ford SAF av många svårigheter som slutade med att Simca köpte det franska dotterbolaget i slutet av 1954. Marknadsföringen av Ford Comète stannar där, efter att 3.064 enheter har tillverkats, fördelade på 2.265 Comètes och 799 Monte-Carlo. Men Simca kommer att ta upp den här modellen i några månader till...

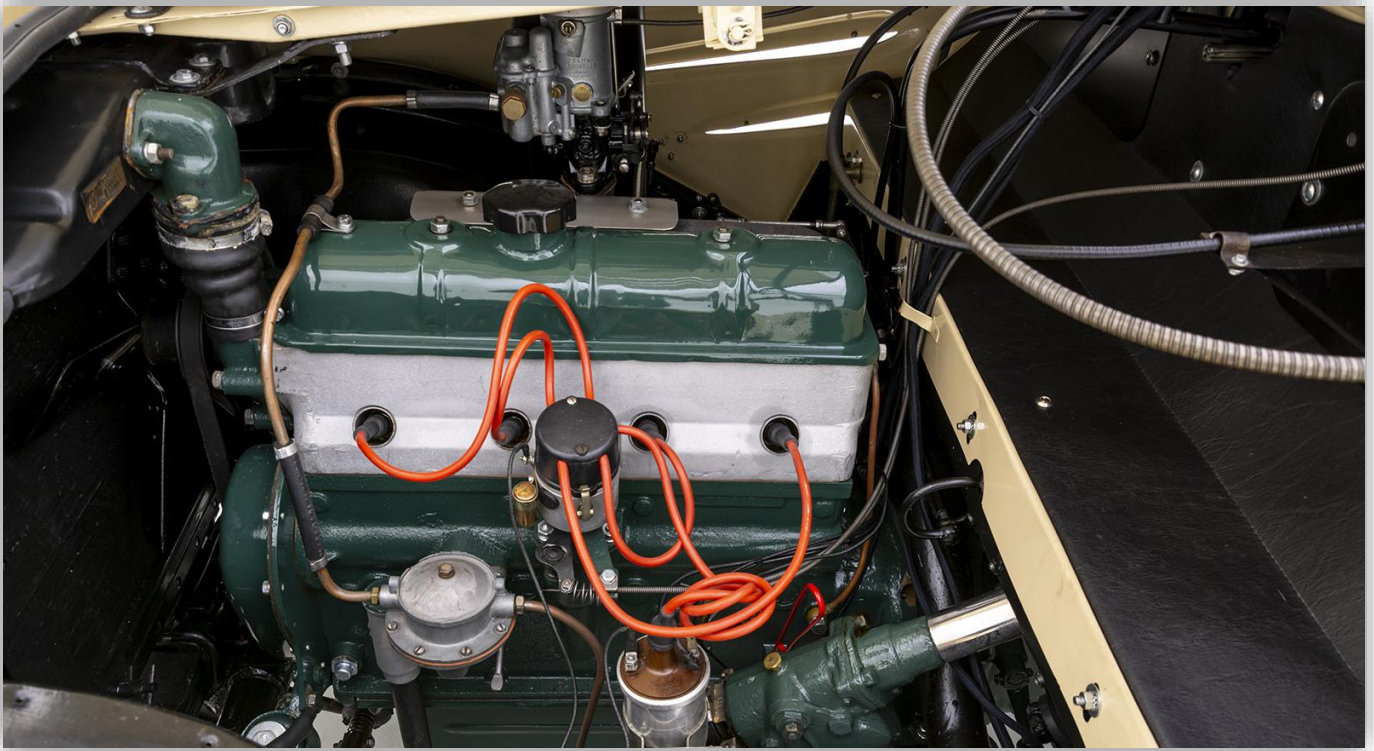


11. Peugeot 402 Eclipse Cabriolet 1936

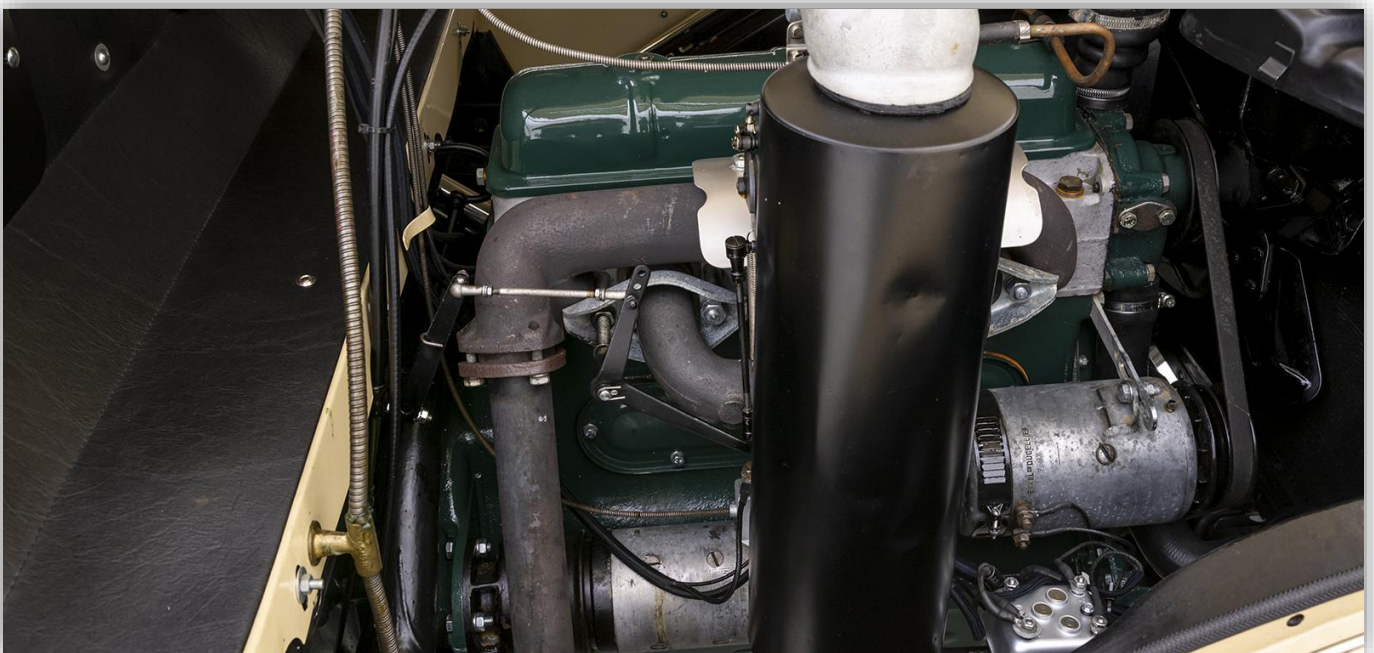


I mitten av 1930-talet var Peugeot bland de mest respekterade namnen inom den europeiska bilindustrin. Genom ett konservativt, avvägt förhållningssätt till innovation producerade Peugeot bilar som var förfinade, säkra och välbyggda, med en tyst sofistikerad i sin design. 402:an från 1935 var Peugeots mångsidiga stora familjebil och ersatte den relativt stillsamma 401:an. I standardform hade 402:an en slående strömlinjeformad kaross, utmärkt av sin brant lutande, flödande grill med infällda strålkastare, elegant välvda skärmar och en ren, odekorerad kaross. Kraften kom från en 1991cc OHV rak fyrcylindrig, medan senare bilar fick en liten ökning till 2142cc. Även om det inte var en ladugårdsdrivare var det en robust och kraftfull motor som var lätt att justera och bevisade sig väl i tävling. Utan tvekan påverkad av Chrysler Airflow mottogs 402 mer positivt av franska köpare, då cirka 75 000 byggdes mellan 1935 och 1942.





Tack vare sin separata chassikonfiguration kunde 402:an erbjudas med ett brett utbud av karossstilar, med specialanpassad kaross som tillval för mer välbärgade kunder, och Peugeot anlätade ofta Marcel Pourtout Carrossier, en av de främsta parisiska karossbyggarna under perioden. Under ledning av sin gåtfulle huvuddesigner George Paulin producerade Pourtout maskiner som Embiricos Bentley, Delage D8 AeroCoupé och den slående Peugeot 402-baserade Darl'Mat. Paulin var tandläkare till yrket, men han var också en mästare på linje och proportioner och en produktiv uppfinnare – faktiskt en renässansmänniska. En av hans mest innovativa och inflytelserika designer var en infällbar hårdtopp skapad för Peugeot 1934. Döpt till "Eclipse" och baserad på ett 401-chassi, var det en smart design som kombinerade det bästa från en hardtop-coupé med en öppen cabriolet, utförd med enastående proportioner som till och med överträffar vissa moderna försök – vi tittar på dig, Chrysler Sebring!





Även om Peugeot licensierade designen för 402-serien, användes den även på andra märken, såsom Lancia. Den komplexa designen krävde en hel del handbyggande, så det var föga förvånande en dyr modell som bara stod för en bråkdel av den totala produktionen av 402. Uppskattningar tyder på att några hundra gjordes, men idag finns så få som 29 kvar. En hisnande uppvisning av Art Deco-design och innovation, det är en passande spegling av sin briljanta skapare.

Här erbjuds chassi 616372, ett sällsynt bevarat exemplar av Peugeot 402 Eclipse. Bilen tros ha levererats till sin första ägare 1936, och att den förblev i deras ägo till 1968. Mellan 1968 och 1971 var bilen registrerad i Finistère, i den västra delen av Bretagne. I juli 1971 tros det ha förvärvats av herr Gernard Bouet från Nançay i centrala Frankrike. Han var ytterligare en långvarig förvaltare, som innehavare av registret i 35 år, men verkade göra lite med bilen under sin tid. När den upptäcktes av en tysk Citroën-återförsäljare 2006 var Peugeotten färdig, men i "ladugårdsfynd"-skick, redo för restaurering.





Den nya tyska ägaren påbörjade vad som sades vara en omfattande restaurering, där karossen, interiören och motorn noggrant demonterades och lackades om för att återställa Peugeots ursprungliga prakt. År 2011 återvände Eclipse i sitt nyrestaurerade skick, vackert avslutad i krämfärgad färg med ett subtilt kontrasterande beige tak. Restauratorns insatser belönades med en välförtjänt förstaplats i klassen vid den tävlingsinriktade Schloss Bensberg Classic concours i Tyskland. År 2015 förvärvade den senaste ägaren den för sin omfattande USA-baserade samling av sällsynta och betydelsefulla Art Deco-bilar. Sedan dess har Peugeot stolt visats upp tillsammans med flera andra sällsynta och viktiga klassiker och har sällan visats offentligt. Som förberedelse för försäljning har lätt återkommissionering genomförts, även om mer kan krävas om nästa vaktmästare vill ge sig ut på turnéer eller rally. Oavsett om det gäller körning, concours-display eller båda, kommer denna exceptionellt sällsynta, stilfulla och innovativa Peugeot utan tvekan att väcka uppmärksamhet när den sömlöst förvandlas från coupé till cabriolet.



Klassiker

12. Grattis Nissan Micra!

Publicerad 9 september 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en bilnamnsdag hämtad ur Klassikers almanacka. Idag när Anita och Annette är på tapeten tittar vi närmare på en japansk entusiastbil vid namn Nissan Micra (och dess halvsyskon Be-1, Pao, Figaro och S-Cargo).



Nissan Micra har sina entusiaster. En av dem dök upp på Träffpunkt 80 och det riktigt lyste vitt vitt vitt åttiotal om det nyinköpta blocket-fyndet. En och annan åskådare yppade ordet "Folksam" i dess närhet och det har sin förklaring.

Micra var årtiondets mest utskällda bil efter att på tårkartongens vis vikt ihop sig i allehanda hemska krockar. Rubrikerna blev därefter och svenskarna kramade ännu hårdare om sina Volvo- och Saabrattar.

Trots larmrapporterna såldes första generationen (K10) riktigt bra i Sverige när den kom 1983. Driftsäkerheten var i topp och inköpspris och ägandekostnader var extremt låga.

Micra (March på andra marknader, ett namn som tillkom efter en namngivningstävling) fanns i Japan i flera versioner, bland annat med turbomotor efter 1985, då bilen dessutom fått lite större baklampor. I begynnelsen såldes den under namnet Datsun (och på vissa marknader som Datsun-Nissan) trots att namnet definitivt var på väg att fasas ut.



... som man får när ögat vilar på en sån här timid skapelse.



Tänk att japanska gäspbilar alltid blir så mycket tuffare med den inhemska placeringen av backspeglar. Den lite oväntade kulörkombinationen ger lite schysst träningsoverallskänsla, men bäst allt är nummerplåten på vilken det står Micr-a. Eller om det nu var Mar-ch.





Ordlekar och skojfordon var Nissans melodi i skiftet mellan 1980- och 90-tal. Be-1 markerade en ny individuell stil och skojig retroform. Långt innan Beetle och Mini kom till skott.

Mellan 1987 och 1989 gjorde Nissan en knasrolig retrobil på Micrabasis, Nissan Pao. Den föregicks av en lite tamare variant kallad Be-1. Båda skapade köphysteri i ett Japan som var på väg att bryta sig ur den traditionella konformismens tvångskostym. Individualitet var det nya ordet och Nissan tajmade skiftet helt perfekt. Efterfrågan var enorm och för att öka uppståndelsen men också för att hantera köerna ordnades lotterier för att vaska fram de lyckliga köparna.

Lägligt nog gick ett antal kändisar före kön och sågs köra Folksams hatobjekt utan tanke på krockegenskaperna.

1989 tog man fram Figaro som kom att säljas från och med 1991. Lika serietidningsläcker som driftsäker var S-Cargo, ytterligare en retrobil som även den var inspirerad av fransk 1950-talsform. K10 lades ner 21 december 1992 och därefter har Micra förnyats i flera nya generationer. Nu är likhetetecknet mellan Micra och dödsfälla borta, precis som med de flesta andra småbilar av idag.



*En specialare byggd på Be-1.
Användes vid idrottsevenemang och står idag på Nissans museum.*



Pao tog ut svängarna ännu mer. En skön blandning av lite Renault 4 och allmän safari-känsla. Pao utlöste akut habegär hos trendfolket i Tokyo och de få exemplar som syntes i Europa skapade stor uppståndelse. Men mer än en Micra var den inte att köra.



Nog anade man att 1990-talet skulle bli lite knäppt när Nissan spottade ur sig knasbil efter knasbil. En formsöt sak inte helt olik en Gutbrod från 1950-talet: Nissan Figaro!



En 2CV Forgounette som käkat fel sorts svamp. S-Cargo är som gjord för leverans av sushi, det trendigaste av trendigt 1990.

13. De viktigaste bilarna som någonsin tillverkats



Ford Model T 1908

©Ford Motor Company

Model T var inte någon särskilt revolutionerande bil. Men sättet den producerades på ändrade helt reglerna. Den tillverkades med hjälp av en rörlig produktionslinje, bilar som långsamt rörde sig från station till station medan arbetarna monterade delar på bilen.

Detta gjorde bilarna billigare att producera och därmed billigare att köpa. Vid ett tillfälle var **över hälften** av bilarna på USA:s vägar av modell Ts.



14. Varför heter bilmärkena som de gör?



Mercedes-Benz

Dottern gav namn åt de nya bilarna

Affärsmannen Emil Jellinek gillade verkligen de snabba bilarna från Daimler. Han tävlade ofta och körde då under teamnamnet Mercedes, som hans lilla dotter hette. När han gjorde en stororder på 36 nya kärror, strax före år 1900, fick han Daimler att döpa om dem.

