



Unipower GT

1. Kia PV5 Passenger
2. Audi RS 3 sjunger vidare
3. Ferrari Amalfi Spider
4. Ny elbil tar snabbladdning på 9 minuter
5. Renault visar koncept man ska vilja leva i
6. Ny Ford Fiesta
7. Regeringen slopar krav på effektagift
8. Okända orange reg-skylden
9. Snart kan du köpa en Koenigsegg för 5000 kr
10. Scania firar V8-dagen
11. Sverige kan få ny stridsvagn
12. Unipower GT
13. Fiat 1500 Cabriolet
14. Lyxbilmärket som misslyckades
15. Grattis Opel Commodore
16. Rattmuffen



1. Kia PV5 Passenger

Av Christoffer Gullin

11 mars 2026

Kia har lyckats väl med sin första minibuss



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

Jag har kört nya Kia PV5 Passenger, en helt ny typ av bil för Kia. Men den är inte dålig, Kia har lyckats med flera punkter och vi ser nya funktioner i bilen som vi inte sett i en Kia tidigare. Det här är en Kia man blir glad av.



Christoffer Gullin



2. Audi RS 3 sjunger vidare med fem cylindrar

Av John Sempill

2026-03-11

Audi firar 50 år av legendarisk femcylindrig kraft med nya, exklusiva RS 3 competition limited. Endast 750 exemplar av denna samlarbil tillverkas. Se priset här.



Malakitgrön lack och kolfiberdetaljer pryder den limiterade Audi RS 3 competition limited. Men skynda dig, om du ska ha en.

Audi Sport lanserar nu den exklusiva specialmodellen RS 3 competition limited. Detta för att fira 50-årsjubileet av Audis klassiska femcylindriga motor.

Endast 750 exemplar tillverkas och dess design utmärker sig med några unika detaljer för att särskilja den limiterade utgåvan. Bland annat två frontspoilervingar i kolfiber.

Den limiterade RS 3:an kommer med förbättrad kördynamik, inklusive en ny coilover-fjädring och en styvare bakre krängningshämmare. Samt keramiska bromsar för sportig stoppkraft. I stadstrafik lär du inte känna skillnaden, men när du bokar in en bandag får du tillfälle att se vad de går för.



Instrumenteringen refererar till klassiska Audi-vibbar

Exteriört får den kolfiberdetaljer, 19-tumsfälgar i matt neodymguld och för den svenska marknaden en exklusiv malakitgrön kulör, som en hyllning till Audi Sport quattro.

Under huven levererar den vrålande 2,5-liters femcylindriga motorn 400 hk och 500 Nm, vilket ger en 0–100 km/h-tid på endast 3,8 sekunder. Topparten hamnar på 290 km/h.

Interiören osar sportig lyx med RS-skålade säten i svart läder och Dinamica-mikrofiber i neodymguld, samt ett tilldelat utgåvanummer som pricken över i. Digitala instrumentpaneler med vit bakgrund påminner om den ikoniska 1990-talsdrömmen, Audi RS 2 Avant.

Så blir priset för RS 3 competition limited

Priserna börjar på 1 200 000 kronor för Sportback och 1 209 300 kronor för Sedan. De första leveranserna förväntas påbörjas i mitten av 2026.

Läs även: [PROV: Cupra Formentor VZ5 – kvintettens andra andning](#)



Feber

3. Ferrari Amalfi Spider öppnar taket på 13,5 sekunder

Roger Åberg 2026-03-13 kl 08:50

640 hästar och cabriolet är en svårslagen kombination



FILM: https://youtu.be/TY_icXkd0oI

Inte helt oväntat har det nu kommit en öppen version av Amalfi, och det är väl den här man vill ha? Passar ju ypperligt att fälla ner taket och lyssna på V8:an som sitter där fram.

Det mesta är sig likt från coupén. V8:an har dubbla turbos, är på 3,9 liter och levererar 640 hästar och 760 Nm. 0-100 km/h går på 3,3 sekunder och toppfarten når nästan 320 km/h.

Den stora skillnaden är såklart taket. Tygsuffletten öppnas och stängs på 13,5 sekunder i upp till 60 km/h. Det har fem lager, så det lär vara tyst och fint även i höga farter. Men man ska ändå alltid ha det nedfällt. [ferrari.com](https://www.ferrari.com)





4. Ny elbil tar snabbladdning på 9 minuter till Europa

Posted by Kristofer Rask

mars 13, 202



Nu berättar BYD om planerna på att revolutionera snabbladdning av elbilar i Europa med introduktionen av Flash Charging. En ny teknik som ska göra det möjligt att ladda en elbil fullt på nio minuter.

I samband med det kommer BYD att lansera den nya lyxelbilen Denza Z9GT. Lanseringen är planerad till 8 april, och det markerar enligt BYD "starten på en ny era för elbilsaddning".

Vidare skriver BYD att avsikten är att öppna upp de första Flash Charging-stationerna i Europa innan slutet på detta året. Med den är det möjligt att ladda en elbil från 10 till 70 procent på fem minuter. På nio minuter kan batteriet laddas från 10 till 97 procent, alltså praktiskt taget fullt.

Även vid temperaturer ned till -30 °C kan batteriet laddas från 20 procent till 97 procent på omkring 12 minuter, bara tre minuter längre än vid normala förhållanden.

Tekniken bygger på två innovationer uppger BYD. Dels en ny generation av BYD:s ultrasnabbladdare som via en enda kabel kan leverera upp till 1 500 kW laddningseffekt och dels genom andra generationens Blade Battery baserad på litiumjärnfosfatteknologi (LFP).

Genom förbättrad jontransport i batteriet ökar både energitäthet och laddningshastighet samtidig som batteriet kan laddas snabbt över ett större temperaturintervall.

Den första modellen som kommer att få det nya batteriet är alltså Denza Z9GT. Elbilen är byggd på Denzas e3-plattform och presenterades redan förra året i Europa som en "Shooting Brake Grand Tourer" i premiumsegmentet.



Stella Li, i samband med en uppvisning av Z9GT förra året

– Lanseringen av Denza Z9GT i Europa är en viktig milstolpe för vårt varumärke. Z9GT speglar kärnan i Denza, en kombination av avancerad teknologi, elegant design och en dynamisk körupplevelse, säger Stella Li, Executive Vice President på BYD.

Den får ett batteri på 122 kWh och ska erbjuda upp till 800 kilometer i räckvidd på en laddning. Elbilen har över 960 hästkrafter och ska klara 0 till 100 km/h på under tre sekunder.

– Denza Z9GT passar perfekt för att introducera Flash Charging i Europa. Möjligheten att få flera hundra kilometers räckvidd på bara några minuter, även i extrem kyla, visar tydligt vår vision för framtidens mobilitet i premiumsegmentet, säger Stella Li, Executive Vice President på BYD.



FILM: <https://youtu.be/LhBkikwdV9A>

5. Renault visar koncept man ska vilja leva i

Roger Åberg 2026-03-12 kl 11:30

R-Space Lab utforskar voitures à vivre



När Renault tittar fram mot 2030 gör man det under "voitures à vivre", som rakt översatt betyder "bilar att leva i". Renault R-Space Lab har en stor och rymlig coupé och är inte tänkt att bli en bil som går i produktion, mer att lära för framtiden.

Bilen är skapad av en grupp inom Renault som på riktigt heter Futurama. Några intressanta detaljer är att alla dörrar går att öppna i 90 grader och att det bak finns tre individuella säten. Förutom feta skärmar och konstig ratt hittar vi en inbyggd, taktill alkomätare. Kanske behövs i Frankrike, men skulle vi inte bli runtkörda i framtiden? Bil, Renault, voitures à vivre, R-Space Lab, Futurama, coupé, alkomätare, dörrar, säten.





Roger Åberg

Teknikens Värld

6. Ny Ford Fiesta – med hjälp från Renault

Av Peter Klemensberger Publicerad 12 mar 2026 kl 13.30

Fords klassiska småbil gick i graven 2023 – snart kommer den att återuppstå som elbil med teknik från Renault.



Efter 47 år gick Fords småbil Fiesta **i graven 2023** men det tog inte lång tid innan rykten började florerat om att **den skulle göra comeback som elbil**. I och med samarbetet med Volkswagen, som mynnat ut i modellerna **Explorer** och **Capri**, pekade det mesta på att nya Fiesta skulle förlita sig på **MEB-plattformen**.

Nu är det emellertid klart att Fiesta, och ytterligare en modell, i stället kommer att bygga på Renaults plattform AmpR Small – grunden till modeller som **Twingo**, **4** och **5**. Men till skillnad från nya Nissan **Micra**, som mer eller mindre är en Renault Twingo, så kommer Fords bilar ha tydligt Ford-DNA, det berättar Renaults vd François Provost för **Auto Express**.

– Det här kommer att vara Fords bilar. De ordnar formgivningen, de sköter funktionerna. Vi arbetar med dem i utvecklingen eftersom vi kan leverera våra plattformar och delar, säger han.

Nya eldrivna Ford Fiesta, som väntas komma 2028, ska alltså se ut och kännas som en Ford. Fords President för Europa, Jim Baumbick, understryker det för samma publikation.

– Ford kommer att leda utvecklingen av designen och saker som körning, styrning, köregenskaper och bromsar för att injicera Fords unika DNA, för att stödja vår varumärkespositionering, säger han.

Renault har en utvecklingsavdelning i Kina men det ska inte beröra nya Fiesta.

– Det finns ingen koppling till våra kinesiska operationer, vårt tekniska partnerskap med Ford kommer från vår europeiska del, så det finns inga konflikter, säger François Provost.



FILM: Testintro Renault 5 Citroën C3 och Hyundai Inster

7. Regeringen slopar krav på effektagift: "Vi tar ett omtag"

Publicerad 2026-03-13 11:20 (uppdaterad 2026-03-13 11:25) Text Erik Söderholm

De kritiserade effektagifterna som i vissa fall kan göra elbilsaddningen betydligt dyrare ska inte införas som planerat. Nu ska ett nytt förslag tas fram.



Regeringen stoppar kravet på de så kallade effektagifterna som kan göra exempelvis elbilsaddning betydligt dyrare om den görs på "fel" tidpunkt.

Eftersom avgifterna varit svåra att förstå [slopar kravet](#) på att elnätsbolagen ska införa dem senast 1 januari 2027. Kravet ska vara slopat senast den 30 juni 2026, men det blir inte förbjudet att införa avgiften.

Samtidigt får Energimarknadsinspektionen i uppdrag att ta fram förslag på en ny modell. Den ska enligt regeringen vara "transparent, proportionerlig och få liknande utformning i hela landet".

– Effektagifterna har slagit för hårt mot vanliga hushåll. De har varit svåra att förstå samtidigt som de inneburit höga kostnader för många. Regeringen tar nu ett omtag och stoppar kravet på införande, säger energi- och näringsminister Ebba Busch (KD).

Tanken med avgiften var att sprida ut elanvändningen över dygnet. Att exempelvis ladda elbilen klockan 17 när trycket i elnätet är som störst innebar därför en hög merkostnad.

Men olika elnätsbolag har använt olika modeller och avgifterna har därför skiljt sig åt på olika platser i landet, med resultatet att kostnaderna i vissa fall blivit **extremt höga**.

Effektagifter:

- Effektagiften har av vissa beskrivits som en "trängselskatt" för elnätet.
- I dag betalar kunderna en fast avgift för elnätsanslutningen plus en rörlig avgift som baseras på elanvändningen.
- Den nya modellen innebär att kunderna utöver det också måste betala en effektagift som baseras på genomsnittet av de tre högsta effektopparna under månaden.



Så här fungerar den nya prismodellen enligt Ellvio.

Mer från Vi Bilägare:



Tredubblad avgift tvingar snabbladdare att stänga



Ny effektavgift drabbar elbilsägare – hemmaladdning blir dyrare



8. Okända orange reg-skylten – detta betyder den

Av Andreas Jemn 12 mars 2026, 20:22

Vita, gula, blåa och gröna har de flesta sett. Men många vet inte att bilar i Sverige även kan ha orangea skyltar. Men vad betyder en orange registreringsskylt? – Det där är en nymodighet som inte fanns på min tid, säger rallydrottningen Ramona Karlsson.



Vi minns henne från rallycirkusen för snart 15 år sedan. Västgöten Ramona tog motorvärlden med storm tillsammans med sin kartläsare Miriam Walfridsson. Därför tänkte vi på Carup att ingen bättre än Ramona passar att förklara vad orangea registreringsskyltar är för något.

– Det är för tävlingsbilar när de kör på allmän väg. Det kan vara under transportsträckorna eller mellan start och mål.

Orangea registreringsskyltar på tävlingsbilar kom den första januari 2014. Före det hade de samma registreringsskyltar som vanliga bilar.

– De får gå i vanlig trafik mellan sträckorna. Genom att man har orangea registreringsskyltar går de att särskilja mot vanliga bilar, säger Ramona.

Det var Transportstyrelsen som genomförde förändringen. Myndigheten tyckte att det var bäst om vanliga bilister kunde skilja ut tävlingsfordonen.

– Orange skyltar tilldelas en bil eller MC efter registreringsbesiktning där det blir registrerat som ett tävlingsfordon. Det innebär att fordonet endast får framföras på allmän väg mellan specialsträckor i samband med officiella tävlingar, säger Christoffer Kärrdahl på Transportstyrelsens fordonsavdelning.



I Sverige är det möjligt att få en orange skylt på tävlingsfordon för att köra på allmän väg

Rallydrottningen berättar om sin karriär

Det är snart 20 år sedan Ramona Karlsson slog igenom med dunder och brak. Hon var en främmande fågel på rallyhimlen. Visserligen kvinna. Men inte bara det. Hon var inte infödd i sporten.

– Jag har inte haft de där ekonomiska förutsättningarna. Men om man vill riktigt mycket så går det. När jag växte upp var jag mycket med min pappa. Han hade en liten endurohoj som vi körde på skoj och på den vägen blev det, förklarar hon.

Hon började på två hjul väldigt tidigt. Men olyckorna avlöste varandra och mamma och pappa utanför Falköping började bli bekymrade över sin vildhättade dotter.

– Jag ramlade ofta och då undrade mina föräldrar att man inte kunde köra något som hade skydd över huvudet.

Redan som tolvåring började hon vinna tävlingar. Med åren blev Ramona Karlsson allt mer erfaren. Och så duktig att hon fick tävla mot de bästa rallyförarna i hela världen.

– Jag började tävla för Subaru. Men sedan kom finanskrisen 2008 och de lade ner. Då startade jag upp ett eget stall. Vi deltog i VM, körde SM och andra stora tävlingar. Det var mycket arbete, men det var väl värt allt.

Ramona Karlsson vann sin första tävling som 12-åring.

Livet kom ikapp

Sedan kom livet ikapp henne. Längtan efter att skaffa familj blev större än törsten efter att vinna titlar. När Ramona blev mamma för första gången kom familjen iväg för rallysporten.

– När jag fick barn sattes rallykarriären på paus. Sedan har jag jobbat med bilsport i andra former. Bland annat genom att informera barn och unga att man inte behöver komma från en motorfamilj för att kunna utöva sporten.

Hon har svårt att slita sig från motorvärlden. Ramona har fortfarande flera fingrar kvar i syltburken.

– Nu pendlar vi mellan Kil där vi har basen och ett hem i Portugal också. Men visst skulle det vara roligt att köra rally igen. Om någon hade kommit med en bil så hade jag gärna hoppat på.

Ramona Karlsson kan faktiskt göra comeback. Nu när barnen har börjat växa upp kommer tankarna också tillbaka. Det har gått så långt att hon faktiskt börjat diskutera saken med sin eviga routekamrat.

– Jag pratade faktiskt med Miriam om att komma igång igen. Kanske inte på den nivå som vi har varit. Det kräver så enormt mycket tid och hon har också två små barn där hemma.

Till viss del verkar motorintresset ha blivit nedärvd. Den ena halvan av hennes avkommor har en naturlig fallenhet för mammas livsverk.

– Min yngsta verkar tekniskt lagd och tycker om att köra. Men han kraschade nyligen ner i rabatten med sin fyrhjuling. Medan min äldre han verkar tycka om schack, avslutar Ramona Karlsson.

Olika färger på svenska registreringsskyltar:

Vit : Används för de flesta personbilar, lastbilar och bussar.

Gul (Taxi/Provisorisk): Används på taxibilar, vilket gör dem lätta att identifiera för passagerare. Gula skyltar används även som provisoriska skyltar om de ordinarie förlorats

Grön: Används av bilhandlare och tillverkare för bilar som inte är registrerade eller är avställda, exempelvis vid provkörning.

Blå: Används på fordon som tillhör utländska ambassader, konsulat eller internationella organisationer.

Orange: Används för tävlingsregistrerade fordon som får köras på allmän väg endast i samband med tävling eller träning.

LÄS MER:

- [Nya reglerna för reg-skyltar – okända koderna](#)
- [Blå och gröna reg-skyltar – så tyder du dem](#)
- [Så många har fått sina registreringsskyltar stulna i år](#)
- [50 år sedan länsbokstäverna försvann – så fick...](#)
- [Leif-Ivans bilmuseum i graven: "Fruktansvärt"](#)
- [Bilisternas livsfarliga glömska efter vintern](#)
- [Bötesfällan: Ändring av bilen kan kosta 1 500 kr](#)



Andreas Jemn är journalist och författare.

9. Snart kan du köpa en Koenigsegg för 5000 kr

Av Andreas Jemn 13 mars 2026, 08:46

Nya Koenigsegg kommer som Lego Technic. Uppgifter om en begränsad upplaga. Så mycket kommer det att kosta.



FILM: <https://youtu.be/cvu2AxwfOUI>

Förra sommaren lanserade familjen von Koenigsegg sin nya superbil Sadairs Spear. Det är ett banmonster med 1625 hästkrafter som ska tillverkas i endast 30 exemplar. Kön för att köpa den är nog längre än utanför Gekås en sommarmorgon under industrisemestern.

De få som lyckas beställa ett exemplar kan skratta sig lyckliga. De har skaffat en bil som kommer att bli ett historiskt samlarexemplar i framtiden. För vanliga dödliga är det knappt som man vågar drömma om en sådan bil.

Uppgifter på nätet

Men nu dyker det upp uppgifter på nätet hos [Bricksfanatics](#). Enligt en person med insyn ska Lego släppa en Technic-version av Sadairs Spear i en skala 1:8. Enligt den anonyma legofantasten på nätet kommer danska Lego att släppa den här bilen i juli 2026.

Priset kommer att bli förhållandevis högt. Hela 5000 kronor för ett av de nästan 43 000 exemplaren som ska släppas. Lego har en serie inom Technic som heter Speed Champions. Där finns några av världens mest eftertraktade racerbilar. Koenigsegg och Lego har tidigare släppt Jesko som har tagits emot mycket väl.

Lego Technic skiljer sig från traditionellt Lego genom att vara mer tekniskt avancerat. Det är stort fokus på tekniska detaljer och så kallade pull-back funktioner. Det innebär att man kan dra bilen bakåt så att den kör av egen kraft. I alla fall en bit. Nu väntar man på att Lego och Koenigsegg ska bekräfta uppgifterna. Men det finns redan en bild ute på en bronsfärgad Koenigsegg som florerar på nätet.

LÄS MER:



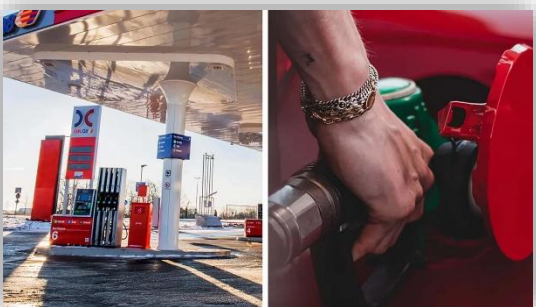
Här testar Koenigsegg nya supermodellen



Koenigseggs nya rekord – med tung ljuddämpare



Bilarna som inte klarar den nya E10-bensinen – lista...



Många köper 98 oktan – helt i onödan



TRAILER**10. Idag firas V8-dagen av Scania****Publicerad: 2026-03-10 10:25****Text: Rutger Andersson**

Idag firas V8-dagen av Scania. Man noterar att detta är en motor som sedan 1969 har varit förknippad med rå styrka, tillförlitlighet och körglädje – och detta med ett karaktäristiskt ljud.



En tidig V8, från debutåret 1969, som sitter i en Scania LB 140. Toppeffekten var då 350 hk.

När V8-motorn lanserades hade den en slagvolym på 14,2 liter och 350 hästkrafter. Det var ett hopp på 100 hästkrafter jämfört med Scantias då tidigare toppmodell som var en rak sexa på 11 liter och en toppeffekt på 250 hästkrafter.

V8-motorn hade från start det då "skyhöga" vridmoment på 1.245 Nm. Scantias V8 har sedan genomgått en kontinuerlig utveckling och resa i 57 år. En av de stora milstolparna var Scantias 100-årsjubileum 1991 då V8:an var den första motorn som bröt den då magiska gränsen på 500 hästkrafter.



En Scania R 700 utrustad med en V8 med dagens toppeffekt på 770 hk

Idag finns V8-motorerna tillgängliga med 530, 590, 660 och 770 hästkrafter med Euro 6-utsläppsklassificering. Dagens toppmodell har 770 hästkrafter och ett vridmoment på 3.700 Nm. Den lanserades 2020, men drivlinan har sedan dess uppgraderats med en ny växellåda (G38) som är särskilt utvecklad för denna motor.

Scania noterar ett fortsatt stort intresse hos åkerier och förare. De berättar att det sedan 2023 har registrerats totalt 1.929 Scania med V8 motor i Sverige, och att det under 2025 satt en V8 i 642 av de 2.550 tunga Scania som då rullade ut i landet.

Scania ser detta som ett kvitto på V8 motorns starka position i detta segment. Och att V8-dagen är därför mer än en hyllning till en motor. Man ser den som en hyllning till alla förare, åkerier och entusiaster som bidragit till att göra Scantias V8 till en ikon.

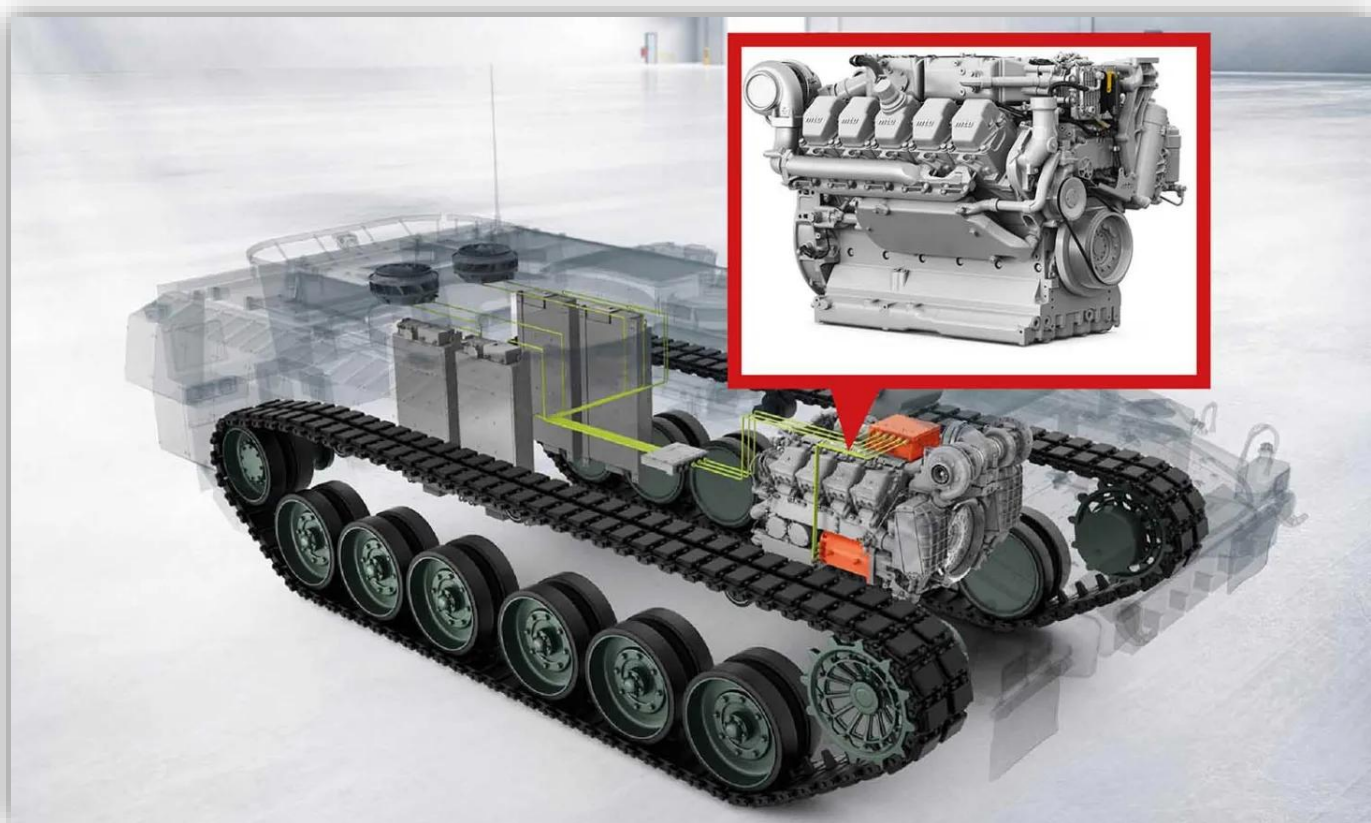


11. Sverige kan få ny stridsvagn: V10-motor på 27 liter

Av Kevin Neemé

12 mars 2026, 21:05

Europas nästa stridsvagn får en monstermotor. En ny V10 på runt 27 liter kombineras med hybridteknik. Och Sverige har visat intresse.



Stridsvagnar har varit en central del av krigföring sedan de rullade ut på slagfälten i stora mängder under andra världskriget. Men dagens teknik har förändrat spelplanen. Moderna drönare och avancerade missiler har gjort de tunga fordonen mer sårbara än tidigare. Trots det fortsätter många länder att utveckla nya modeller och i Europa planeras nu en helt ny generation. Även Sverige har visat intresse för projektet.

Europas nästa stridsvagn kan få en drivlina som påminner mer om modern bilteknik än om klassiska stridsfordon. Den nya modellen får en gigantisk V10-motor på hela 27 liter – men kombineras samtidigt med ett hybridsystem. Bakom tekniken står Rolls-Royce som utvecklar själva drivpaketet. Projektet kallas Main Ground Combat System, ofta förkortat MGCS.

Den nya stridsvagnen är tänkt att ersätta två av Europas viktigaste modeller: tyska Leopard 2 och franska Leclerc. Leopard 2 introducerades redan på 1970-talet och Leclerc i början av 1990-talet. Båda anses fortfarande kapabla men börjar bli tekniskt åldrade. Projektet drivs gemensamt av Tyskland och Frankrike tillsammans med europeiska försvarsindustrier.



Redan 2024 visade Rolls-Royce en konceptbild på den nya V10-motorn i mtu-serien 199 som ska driva framtidens stridsfordon.

Tanken är att den nya stridsvagnen ska börja tas i bruk omkring år 2045. Men redan nu börjar flera detaljer om tekniken bli kända. Den största nyheten sitter i drivlinan. Rolls-Royce utvecklar hela motormodulen, den så kallade powerpacken, till stridsvagnen. Kärnan är en ny 10-cylindrig V-motor som på cirka 27 liter. Motorn bygger på den så kallade mtu-serien 199, en familj av kraftiga dieselmotorer som används i bland annat militärfordon och fartyg.

Den nya versionen är anpassad för stridsfordon och kan leverera runt 1 100 kilowatt, vilket motsvarar ungefär 1 475 hästkrafter. Men motorn arbetar inte ensam. Drivlinan är en hybrid där dieselmotorn samarbetar med elektriska system. Tillsammans ger systemet över 1 400 kilowatt, vilket motsvarar nästan 1 900 hästkrafter totalt. Hybridlösningen innebär flera fördelar. Den elektriska delen kan ge extra kraft när stridsvagnen accelererar eller kör i svår terräng.

Samtidigt kan systemet återvinna energi och lagra den för senare användning, vilket gör drivlinan mer effektiv. Den elektrifierade växellådan och styrningen utvecklas av den tyska leverantören ZF. Systemet gör det möjligt att både förstärka motorns effekt och ta tillbaka energi när fordonet bromsar eller manövrerar. En annan viktig detalj är att motorn kan köras på flera olika typer av bränsle, även sådant av sämre kvalitet. Det är viktigt i militära sammanhang där tillgången på rätt bränsle inte alltid är säker.

Konstruktionen är också relativt kompakt i förhållande till effekten. Samtidigt är kylsystemet byggt för att klara den stora mängd el som moderna sensorer, datorer och kommunikationssystem kräver i framtidens stridsfordon. Den nya stridsvagnen är dessutom tänkt att vara mer än bara ett enskilt fordon. Systemet ska kunna arbeta tillsammans med andra markfordon, sensorer och obemannade plattformar på slagfältet. Plattformen väntas därför också få avancerade digitala system och nya typer av skydd.



När stridsvagnen väl tas i bruk väntas den främst användas av Tyskland och Frankrike. Men flera andra europeiska länder har visat intresse. Bland annat Sverige, Italien, Polen, Spanien, Norge och Storbritannien. Planen är dessutom att bygga flera varianter av plattformen. Förutom huvudstridsvagnen diskuteras bland annat en version som bär missiler och en obemannad sensorplattform.

De första prototyperna av drivlinan ska börja testas innan slutet av detta decennium. Om utvecklingen går enligt plan kan serieproduktionen starta i början av 2030-talet. Det är dock just drivlinan som väckt störst uppmärksamhet. En 27-liters V10-motor kombinerad med hybridteknik har aldrig tidigare använts i ett tungt bandfordon – och kan bli en helt ny riktning för hur framtidens stridsvagnar byggs.

LÄS MER:

- [Biljättens världsrekord: 94 återkallelser bara i år](#)
- [Polisens nya drönare: Tar ditt körkort direkt](#)
- [Polisen börjar använda drönare i trafikkontroller](#)
- [Bilmodellerna som inte klarar vanlig bensin](#)
- [Dömer ut dyr 98 oktan: "En stor lögn"](#)
- [BMW premiärvisar förnyade 5-serien och 6-serien](#)
- [Många köper 98 oktan – helt i onödan](#)



Kevin Neemé

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.

12. Förflutna varumärken – Unipower GT

Från Unique Cars #305, nov/dec 2009

Mini-baserade brittiska micro GT hade ett kort och ospektakulärt liv



En touch av Lotus Europa, en gnutta MGB och till och med GT40 – Unipower hade många designinfluenser.

Bland de bilrelaterade egenheter som dök upp under 1960-talet fanns den kvasi-baserade 'GT'. Brittiska biltillverkare och deras australiska samarbetspartners var bland de mest skickliga på att förvandla vardagliga modeller till något marginellt eftertraktat genom att lägga till ränder, en extra förgasare och en 'GT'-märkning på bagageutrymmet.

Tänk då på den vilt exotiska maskinen som stirrar tillbaka på dig från dessa sidor. Den Mini-motoriserade Unipower är också en GT, men ännu mer ifrån den traditionella europeiska 'grand tourern' än en märkesförstärkt Hillman Imp eller Ford Escort någonsin var.

Designingenjören Ernie Unger hade arbetat för Rootes Group när BMC:s revolutionerande framhjulsdrivna sedan lanserades. Som en del av teamet som tog fram Rootes svar – som 1963 blev Hillman Imp – insåg Unger Mini-drivlinans potential för användning i en lågkostnads sportbil med mittmotor.

I början av 1965 hade två prototyper byggts av Ungers motorsportvän Val Dare-Bryan, med karosser som enligt uppgift var inspirerad av **Ford GT40**.



Den enkla interiören ser vågad ut men notera 'omvänd' växelmönsterklistermärke till vänster på instrumentbrädan; knepigt

Karossen till den namnlösa tvåsitsiga bilen var handgjord i aluminium och i denna form demonstrerades bilen för Tim Powell, en deltidspilot och verkställande direktör för Universal Power Drives. UPD grundades på 1930-talet för att tillverka gaffeltruckar och terrängbilar, men hade överskottskapacitet och Powell såg fram emot att ha en sportig bil för att stärka den stilsamma bilden av sitt kommersiella fordonsföretag.

Kostnaden för handbyggande karosser täcktes genom att anlita resurser från Specialised Mouldings: en glasfibertillverkare som varit involverad i Lola, Brabham och **Lotus**.

Dess senaste uppgift hade varit att bygga prototypkarosser för den mittmotoriserade **Lotus Europa**. Med tillräcklig finansiering och tillverkningsanläggningar för att säkerställa leveranser flyttade Unger och Dare-Bryan snabbt den nu namngivna Unipower GT från prototypscen till centrum på London Racing Car Show 1966.

Bilder från Unipowers hyllade debut visar ett naket chassi med ratt och pedaler nästan centralt monterade, plus en färdig bil som står på enkla stålfälgar av Mini.

En flod av beställningar följde, men det visade sig svårt att få bilen från handgjord displayform till full produktion. En plan för att förbättra ventilationen genom att erbjuda en utfällbar takpanel lades på is när dess effekter på karossstyvheten undersöktes och den bakmonterade kylaren flyttades till bilens front för att underlätta viktfordelning och kylning. Dock behölls GT40-liknande luftintag.

Produktplacering spelade en viktig roll i Unipowers tidiga marknadsföring; en av de tidigt byggda bilarna som förekommer i BBC TV:s oljeindustridrama Troubleshooters.

Intresset kom från hela världen. Flera bilar såldes till Europa och en leverans av 12 vänsterstyrda Unipowers (inklusive vår utvalda bil) skickades till USA.



Unipower vägde bara 650 kg så Cooper S-motorns 58 kW var mer än tillräcklig

När vi testade fabriken 'demonstrator' 1968 för Motor Manual, fann vår egen M. Browning (uppenbarligen fortfarande på sina 'P'-skyltar) vissa aspekter av den mittmotoriserade coupén charmiga och andra djävulskt frustrerande. Högst upp på Brownings lista över klagomål var växelspaken, listigt monterad i den breda fönsterbrädan för att göra in- och utgång svår. För designers som är bekanta med öppna hjulbilar kan högväxlingen verka som en andra natur, men att flytta Mini-lådan gav en oförutsedd bieffekt – växlingsmönstret var omvänt, med först där andra borde vara och så vidare.

Denna bil var också utrustad – som många andra – med ett hopfällbart Webasto-tak som tillät kupévärme att läcka ut samtidigt som större delen av tornstyrkan som skulle ha gått förlorad om 'targa-topp'-planen hade fortsatt.

Försöken att tävla med Unipower var i princip förgäves. En bil som anmäldes till Le Mans 1969 rapporterades ha mätts till 135 mph (218 km/h) men lyckades inte kvalificera sig till loppet. Bättre tecken hade kommit tidigare samma år under träningen inför Targa Florio-banan, men bilen kraschade av en mekaniker efter att ha kvalificerat sig på 12:e plats.

Ledande förare på Le Mans var märkets andra ägare, Piers Weld-Forester. UPD, som hade kämpat sig igenom bilens barnsjukdomar och lyckats leverera omkring 60 bilar på två år, gav upp kampen 1968 och sålde till Weld-Forester.

Som Browning beklagade; "Varje växel kräver ständig tanke tills den omkullkastade situationen blir andra natur."

Mer tillmötesgående var bilens välbalanserade väghållning som "gjorde en nonsens av rådgivande hastighetstecken" och styrning som krävde lite mer än att tänka på vilken riktning bilen behövde för att reagera.



Med en olastad vikt under 650 kg och en 58 kW Cooper S-motor som morrade under lift-up-karossen, påstods GT:n klara 190 km/h. Ingen av bilarna som släpptes för mediatestning klarade av denna hastighet, och Motor i Storbritannien presterade bäst med 172 km/h.

Olika slututväxlingar fanns tillgängliga; den som monterades på Motor Manuals testbil gav 0-80 km/h på 7,5 sekunder och en maximal tredjväxelhastighet på 130 km/h.

Ern Unger övergick från företaget – som nu är känt som UWF (Unger Weld-Forester) Automotive – och övervakade utvecklingen av en Mark 2-modell med förbättrad fjädring och ventilation. Nya bakljus och dubbla backljus placerade lågt i bakpanelen hjälper till att identifiera bilar som tillverkats under UWF:s ägande.

Trots prisökningar som satte GT i direkt konkurrens med **Lotus Europa** var beställningarna rikliga och 15 Mark 2-bilar byggdes. Kostnaden för att försöka ge Unipower en konkurrensprofil absorberade dock all vinst som produktionsbilarna kunde ge och Weld-Forester stoppade plötsligt projektet i slutet av 1970.



13. Fiat 1500 Cabriolet 1966



Den blomstrande sportbilsmarknaden under 1950- och tidiga 1960-talet fick många tillverkare att snabbt börja rita för att ta fram bilar som kunde tilltala unga köpare, särskilt de på den heta amerikanska marknaden. Britterna verkade ha listat ut formeln med sina enkla och robusta små sportbilar som såg fantastiska ut, kostade inte mycket men kanske saknade lite förfining. Tyskarna hade sina egna idéer, även om Porsche 356 fortfarande sågs som något av en udda figur med sin luftkylda motor slängd bakom bakaxeln. Italienska bilar sågs som ömtåliga, exotiska juveler avsedda för rika, våghalsiga racerförare eller charmiga playboys. Även Alfa Romeo Giulia/Giulietta ansågs vara lite för exotisk med sin tvåkamliga, helt aluminiummotor. Även om Fiat var en stor aktör i Europa, blev de i stort sett helt utanför sportbilsmarknaden i Nordamerika. De hade en framgångsrik relation med Fiat-tunaren och racinglegenden Abarth, men erbjöd lite i form av bekväm, prisvärd grand touring-sportbil som kunde tilltala den genomsnittlige konsumenten. Tack vare lanseringen av den 1500 cc överliggande ventilfyr cylindriga motorn 1962 var Fiats sportbilstorka på väg att ta slut.





Baserad på den nya 80 hästkrafters motorn (83 hk från 1966) var **Fiat 1500 Cabriolet** en konventionell sportbil med motorn längs placerad, drivande bakhjulen, med skivbromsar på framaxeln. Standardversionen Fiat 1500 var en enkel, mellanklass sedan, men coupé- och cabrioletvarianterna fick elegant karosseri från Pininfarina. Designen verkade låna mycket från Ferrari 250GT – vilket verkligen inte är något dåligt. Rena, skarpa linjer kompletterades av en rymlig hytt, generös bagagelucka och en lätt fällbar cabriolet-tak. Den fullt trimmade kupén hade uppfällbara fönster, belysning, fint detaljerad instrumentering, justerbara bucket-säten, låsbar rattstång, klocka, cigarettändare och många andra funktioner gav lilla Fiat en tydlig exklusiv känsla jämfört med den brittiska konkurrenten. Trots sina fördelar var Fiat sen till mässan och försäljningen var inte så snabb som de hoppats; 1500:an ersattes av dubbelkam 124 1967.





Vi är mycket glada att kunna presentera ett så underbart exempel på denna sällsynta och ovanliga sportiga Fiat. Denna äkta och äkta kaliforniska svartplåts-Cabriolet 1500 har överlevt anmärkningsvärt väl när så många andra föll offer för rost i hårdare klimat. En bil som byggdes i små antal från början, bara ett fåtal av dem finns kvar idag, och ännu färre är lika fina som denna. Denna modell från 1966 har den uppgraderade 83 hästkrafters motorn kopplad till en mjukt växlande femväxlad manuell växellåda, som ger 160 km/h. Den presenteras i härligt fint skick både invändigt och utvändigt, i en fantastisk färgskala av melangrån över rött läder med en slående röd cabriolet-tak, en färgschema som passar perfekt till den skarpa Pininfarina-stilen. Exteriören är mycket väl detaljerad med pannlampor som stenskydd, mycket bra krom- och rostfria detaljer, ordentligt polerade hjulkapslar på korrekta stålfälgar och korrekt Pirelli-gummi.

I den lyxiga kupén är läder och matta i mycket gott skick, underbart restaurerade och välbalanserade mot utmärkta originalinstrument och brytare. Bakom det tråkantade Nardi-hjulet är det lätt att gå vilse i fantasin att detta på något sätt kan vara en liten 250 PF Cabriolet – äggglådrillen och de subtila PF-märkena på sidorna bidrar bara till dagdrömmen.

Under den framåtgående motorhuven finns den robusta 1500 cc överliggande ventilmotorn. Denna motor drev Fiats och deras varianter över hela Europa och visade sig vara en tuff liten enhet som levererade bra prestanda, enkel service och massor av karaktär. Genom att andas genom en Weber-förgasare och med sportavgassystem får den en mild sportig prägel och levererar mycket respektabel prestanda. Motorutrymmet är prydligt och mycket väl presenterat, med några ursprungliga ytor fortfarande intakta och en charmig, enkel känsla.

Ärlig, anmärkningsvärt rak och oerhört charmig, denna lilla Fiat kommer garanterat att behaga. Den är noggrant presenterad och utan tvekan ett av de finaste och mest vackra exemplen av sitt slag som finns.



14. Lyxbilmärket som misslyckades



Merkur (1985 - 1990)

År 1983 stod det alltmer klart att de yngre bilköparna i USA, som fokuserade på image, var förtjusta i snygga tyska kompakta sportbilar som BMW 3-serien och Mercedes 190E. Fords svar som förespråkades av verkställande **Bob Lutz** var att ta tyskproducerade fordbilar och anpassa dem till den amerikanska marknaden med ett nytt varumärke, Merkur.

Först ut i sortimentet var Merkur XR4Ti, som var en Ford Sierra XR4i undertill, även om den ursprungliga 2,8-liters V6:an byttes ut mot en 2,3-liters fyracylindrig på grund av amerikanska regler. Nästa var Scorpio, som producerades i Västtyskland och förblir en av de kortlivade fordbilarna, överlevande för bara två modellår. Än värre var att den tyska valutans styrka gjorde bilarna dyra i USA, samtidigt som nya amerikanska säkerhetsbestämmelser tvingade fram dyra förändringar. Ford skrotade Merkur 1990.



Klassiker**15. Grattis Opel Commodore!**

Publicerad 20 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Joakim och Kim har namnsdag passar vi på att hylla Commodore!



Commodore betyder helt enkelt kommandör på engelska, en befälhavareöver en flottstyrka. Tre bilmärken har genom åren döpt bilar till Commodore och det faller sig naturligt att namnet getts till **prestigemodeller**. Hudson Commodore introducerades 1941 och var den största och lyxigaste



Hudson Commodore 1946



Hudson Commodore 1952

Hudsonmodellen. 1942-45 producerade Hudson krigsmateriel och i augusti 1945 kunde åter den civila produktionen tas upp. Commodore fanns som två- och fyrdörrars sedan och som öppen kupé. 1952 var den sista årsmodellen för Hudson Commodore.



Opel Commodore GS/E Coupe (A) 1967–71

1967 introducerades Opel Commodore, i princip en *upplyxad Rekord* med sexcylindrig motor. *Commodore A* fanns till en början med en 2,2 l stor rak sexa på 95 hk eller en 2,5 liter stor rak sexa på 115 hk.

Commodore A fanns som två- och fyrdörrars sedan och som hardtop kupé.

Commodore A tillverkades i totalt 156 497 exemplar fram till 1971.



Opel Commodore GS Coupe (B) (1972–78)

Med årsmodell 1972 kom *Opel Commodore B* som baserades på Rekord D. Commodore Byggs i totalt 140 827 exemplar 1972-1977.



Opel Commodore 1978

Opel Commodore C introducerades 1977. Modellen baserades på Rekord E och fanns till och med 1982. Den tillverkades i 82 820 exemplar.



Holden VB Commodore (1978–80)

Den första generationen Holden Commodore kom 1978 och baserades på Opel Rekord E. Till skillnad från sin europeiska förlaga så fanns den förutom med sexcylindrig motor även med **V8**.

De senare Holden Commodore generationerna baserades på Senator B, Omega A och Omega B. 2006 presenterades Holden VE Commodore, det är den första generationen Commodore som utvecklats i Australien.



Holden Commodore Evoke (VF) (2013)



16. Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff. Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: <https://youtu.be/7QplcbLkNP8>.

