12 okt MOTOR-NYTT 2026



Unipower GT (1967)

1. Prov Lotus Emira V6 SE Racing Line
2. Volkswagen ID. Tiguan
3. Provkörning av Leapmotor B10 EREV
4. Det här är nya BMW 3-serie
5. Denza Bao 5 kommer till Sverige
6. Geely köper in sig i Nio
7. Kamp om Ducati
8. Möt Unipower GT
9. ISO Fidia
10. Grattis Buick Wildcat
11. Superbilen som världen glömde bort
12. Framtida klassiker

1. Recension: Lotus Emira V6 SE Racing Line

Av Jan Horn och Mirko Menke

03 oktober 2026, 09:00

Talangfull kurvstjärna med sex attraktionskraft



Proportioner outspädda, lätt konstruktion, felfri mittmotorkoncept:
Den är sällan lika ren som i Lotus Emira V6. AUTO BILD gör testet.

Så extrem som Emira verkar, gör den det också lätt för oss. För när det gäller sportbilar tittar vi alltid snett på vardagsfärdigheter. Nåväl, vi är snabbt klara med det ultraradikala.

Flundran har några assistanssystem (till och med en nödvarning) förvarade i elektroniken ombord, det finns en hylla bakom bucketsätena utöver bagageutrymmet på 151 liter, och ett KEF-ljudsystem finns som standard i bilen.

Översikt: Vem är Louts Emira till för?

- **För puristiska sportbilsfantaster:** Om du vill klara dig utan överdrivet mycket digitala effekter och elektrisk assistans och uppskattar en direkt koppling mellan förare och fordon, är den manuella Emira rätt plats för dig.



Emira kan också sköta vardagslivet

Och dessutom fjädrar supersportbilen ganska artigt i långsamt läge, du kan sätta dig i den platta bilen utan ovärdiga vridningar, och upp till 160 km/h är V6-motorn som flåsar i andra raden inte ens lika högljudd.

Så om vi redan hade utforskat den praktiska naturen hos denna griniga maskin vid det här laget. Det är bra. Nu finns det fortfarande gott om utrymme för den rena sportbilsgalenskapen som finns i denna Lotus.

Lotus fokuserar på lättviktskonstruktion

Det börjar med konceptet. Stretchfria limmade aluminiumstrukturer utgör chassit, fiberplast skalet. På begäran kan kolmaterial stödja, stödja och dekorera kroppen. Lätt metall används i massor på axlar och styren.

Motorn är traditionellt placerad tvärs över bakaxeln, sex växlar växlas för hand och kopplas torrt. Upp till 295 millimeter bred skrynklar Emira med vägunderlaget, och den valbara sportfjädringen styr den mittmotoriserade sportbilen genom valfri kurvkombination via en känslig, tät anslutning.

Lotus har kombinerat hela bilen till ett enormt aktivt fordon med tydlig hjullastfördelning bakåt och har lyckats skapa en spinkig karaktär trots den relativt klumpiga V6-motorn med kompressor. Kort sagt: Konceptuellt har britterna gjort sin hemläxa noggrant och packat väl för etappen på Contidrom (vår bana för sportiga bilar).

Körprestanda som inte riktigt motsvarar förväntningarna

Men: Tvärtemot vad prestandadata antyder, går Emira egentligen inte in i pottarna. Å ena sidan visas detta av vårt uppmätta värde från 0 till 100 km/h. Istället för de utlovade 4,3 sekunderna för denna övning tar Lotus 4,8 sekunder. Emira klarar bara toppfarten med en lååång uppåtgång, femte och sjätte växeln är väldigt långa.



FORDONSDATA

Modell	Lotus Emira V6 SE Racinglinje
Motortyp/cylinder	V6, kompressor
Installationsposition	Centrum longitudinellt
Ventiler/Kamaxel	4 per cylinder / 4
Kamaxeldrift	Kedja
Förflyttning	3456 cm³
kW (hk) på 1/min	298 (406)/6800
Nm vid 1/min	420/3000
Vmax	290 km/h
Växellåda	Sexväxlad manuell
Kör	Bakhjulsdrift
Fram-/bakbromsskivor	370/350 mm
Testbilsdäck	235/35–295/30 R 20 Y
Däcktyp	Goodyear Eagle F1 SuperSport
Hjulstorlek	8,5–10,5 x 20"
Avgas-CO2	258 g/km
Konsumtion*	10,9 l SP/100 km
Tankkapacitet	60 l
Bränsletyp	Super Plus
Bensinpartikelfilter	Serie
Förbipasserande ljud	73 dB(A)
Stamvolym	151–208 l
Längd/bredd/höjd	4413/1896–2010**/1235 mm
Hjulbas	2575 mm
Baspris	117 500 euro
Testbilens pris (kommer att utvärderas)	121 500 euro

* kombinerat enligt WLTP-standard;
** Bredd med ytterspeglar

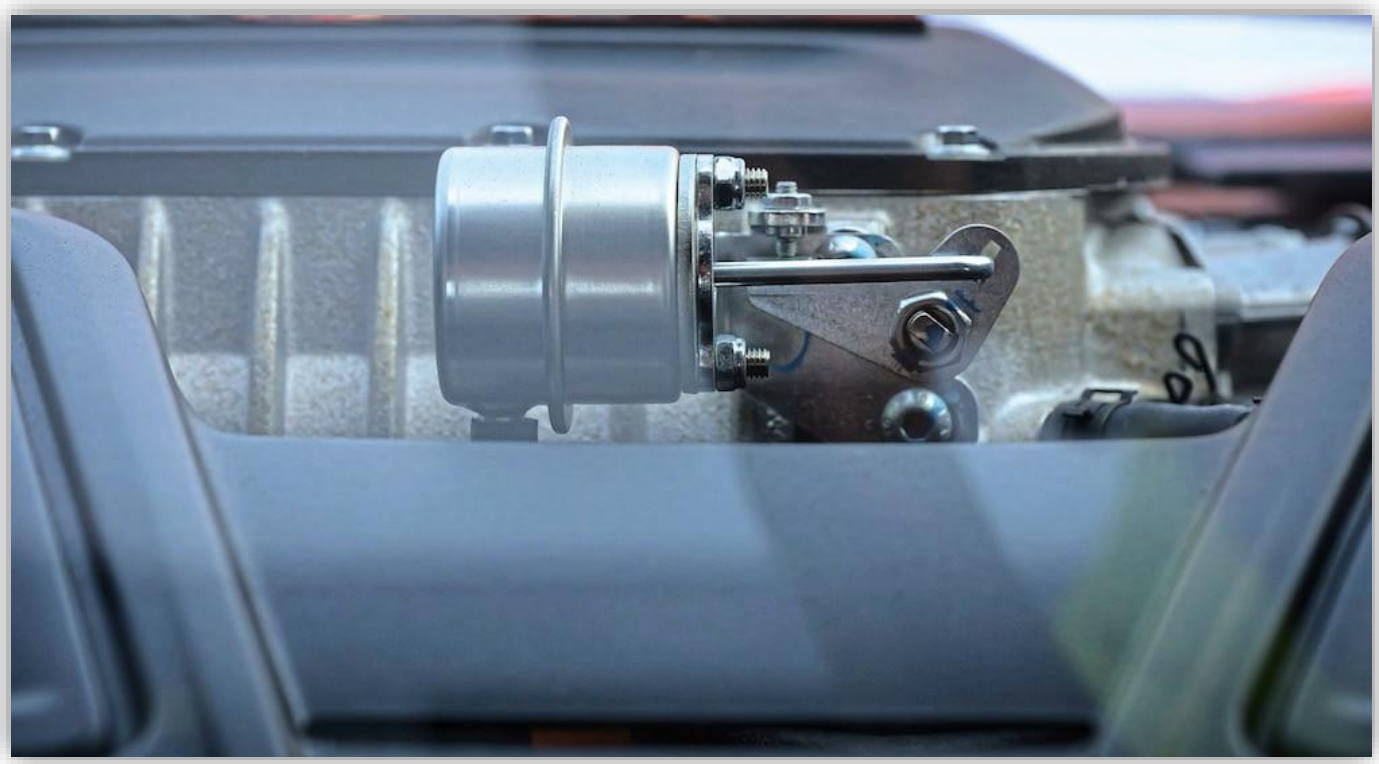
Mätvärden

Modell	**Lotus Emira V6 SE Racinglinje**
Acceleration	
0–50 km/h	1,6 s
0–100/0–130 km/h	4,8/7,6 s
0–160/0–180 km/h	11,1/13,8 s
0–200 km/h	16,8 s
Kvartsmilen	13.09 s
Mellansprint	
60–100 km/h	5,0/7,9 s (4:e/5:e växeln)
80–120 km/h	7,2/9,1 s (5:e/6:e växeln)
Körvikt/nyttolast	1492/271 kg
Viktfördelning v./timme.	38/62 %
Vändring vänster/höger	11,5/11,6 m
Säteshöjd	425 mm
Bromsväg	
från 100 km/h kallt/varmt	34,7/33,9 m
från 200 km/h	131,8 m
Interiörbuller	
vid 50 km/h	65 dB(A)
vid 100 km/h	73 dB(A)
vid 130/160 km/h	75/78 dB(A)
Konsumtion	
Sparande konsumtion	9,7 l SP/100 km
Testförbrukningens genomsnitt för det 155 km långa testvarvet (avvikelse från WLTP-specifikationen)	11,5 l SP/100 km (+5,5 %)
Konsumtion av sport	16,3 l SP/100 km
CO2 (testförbrukning)	273 g/km
Räckvidd (testförbrukning)	521 km

Å andra sidan är det mycket roligt att följa den kantiga, direkt plöjande maskinen, känna de snabba växlarna mellan belastning och rullning, lyssna på det autentiska ljudlandskapet av kompressorns surrande, insugningsslurpning och ventilstyrningens ticker. Den ärligt överförda växeln i sexväxlad växellåda och den förvånansvärt mjuka kopplingen passar bra ihop med den.

Fin detalj i motorutrymmet

Bra gjort: Tryckbehållaren som sitter på toppen av sexcylindermotorn, och som styr en bypass-klaff på turboladdaren, syns i backspegeln genom den transparenta motorutrymmesväggen. Det lilla konstverket reagerar på varje gaspedalrörelse, vilket gör laddningsluftstyrning till en visuell upplevelse.



Hot sight: Föraren uppfattar denna vakuumbehållare (för bypass-kontroll) i innerspegeln – detta gör gaspedalens kommandon synliga.

Något annat har erfarenhetsvärde: Emiras korta nos nosar nästan själv upp apex, och Lotus designers har perfekt matchat den extremt känsliga styrningen med direkt växelutväxling till flundran. Dessutom leder den nästan stretchfria anslutningen av fjädringslänkarna till en sensationellt exakt körupplevelse.

Dessutom finns det en hög greppnivå. Tack vare aerodynamik och däckval (Goodyear Eagle F1 SuperSport) suger Emira sig tätt mot marken, förblir stabil under centrifugalkrafter och klöser sig fast i marken utan att slira vid acceleration.

Bromsarna kunde vara bättre

Brist: Vid gränsen kan bilen egentligen inte bestämma sig mellan understyrning och överstyrning, från höga hastigheter och vid hårda bromsmanövrar kommer rastlöshet in i bilen.

Hur som helst hade vi velat se bromsar av högre kvalitet. Pedalkänsla och värmestabilitet stämmer. Men stoppavstånd på runt 34 meter är mer kompakta än sportbilar. Här vill Emira framstå som mer extrema.

De viktigaste frågorna om Lotus Emira
Hur är körupplevelsen i Emira?
Vilka är Emiras köregenskaper?
Är Emira också lämplig för vardagsbruk?
Hur mycket kostar Emira?
Bildgalleri

Slutsats av AUTO BILD

En enormt fascinerande bil. Med en mittmotor och lätt konstruktion, kompromisslöst trimmad för körglädje, en fantastisk kraft när det gäller smidighet. Men: dyrt! Dessutom är den utrustad med måttliga bromsar. **AUTO BILD-testresultat: 2,7**

Idrottsklassificering

Modell	Lotus Emira V6 SE Racinglinje
Kaross (max. poäng: 15)	6
Kvalitet (max. poäng: 20)	15
Säten/sittställning (max. poäng: 30)	19
Utrustning (max. poäng: 15)	8
Motoregenskaper (max. poäng: 30)	20
Prestation (max. poäng: 37)	31
Effekt-till-vikt-förhållande (max. poäng: 30)	19
Växellåda/växelspak (max. poäng: 20)	10
Ljud (max. poäng: 20)	18
Körkomfort (max. poäng: 20)	13
Körsäkerhet (max. poäng: 20)	14
Hantering (max. poäng: 50)	35
Varvtid (max. poäng: 50)	28
Styrning (max. poäng: 30)	28
Bromsar (max. poäng: 40)	18
Förbrukning (max. poäng: 20)	12
Fascination (max. poäng: 10)	9
Pris (max. poäng: 30)	19
Sammanlagd ranking (max. poäng: 500)	**322**
AUTO BILD-provresultat	**2,7**

2. Volkswagen ID. Tiguan med 600 km WLTP

28 sep. 2026

Här är efterträdaren till Volkswagen ID.4



FILM: https://youtu.be/U9ig7Zn0j2M

Jag har provkört nya Volkswagen ID. Tiguan. Den tar över efter ID.4 och satsar på komfort och trygghet snarare än att vara snabb och sportig. Riktiga dörrhandtag och fysiska knappar på ratten sticker ut, och bilen följer samma designspråk som Volkswagens senaste elbilar.

I videon går jag igenom exteriören, interiören och specifikationerna och tar en första tur bakom ratten. Bilen är fortfarande folierad inför premiären i oktober, så en del får jag inte visa än men en kort provkörning hann jag ändå med.



Teknikens Värld

3. Provkörning av Leapmotor B10 EREV

Av Peter Klemensberger Publicerad 2 okt 2026 kl 10.54

Velar du inför ditt första elbilsköp? Nykomlingen Leapmotor kan ha svaret med B10 EREV, en elbil med räckviddsförlängare. En billig suv i C-segmentet som bjuder på det mesta – förutom en bra körkänsla.



Vi har kört den med eldrift, nu kör vi B10 EREV med laddhybriddrift.

En eldriven bil som tankas med bensin. Så förklarade jag på enklast möjliga sätt för en granne vad det var för en bil jag körde. Extended Range Electric Vehicle, bukar de kallas på engelska vilket blir ”elbil med räckviddsförlängare på svenska”. En elmotor driver hjulen och får sin kraft från ett batteri som i sin tur får sin energi från en förbränningsmotor som drivs med något man fyller på i bränsletanken.

I fallet Leapmotor **B10** EREV, en kompakt suv i C-segmentet, ger det en systemeffekt på 218 hästkrafter, drivning på bakhjulen, en batterikapacitet på 18,8 kilowattimmar och en elräckvidd på 8,6 mil.

DET HÄR ÄR NYTT

Märke. Leapmotor är en ny kinesisk aktör i Sverige.

Plattform. Plattformen LEAP 3.5 är främst framtagen för eldrift.

Drivlina. Vi har tidigare kört modellen B10 som elbil, denna tankas med bensin.

Är bilen bekant? Jodå, vi har kört modellen B10 förr, senast i nummer **14 och 15/2026** men då var det den helt eldrivna versionen med ett batteri på 67,1 kWh och en räckvidd på 43,4 mil. Vill du åka långt utan stopp är det ändå EREV som gäller, den totala räckvidden är nämligen 90 mil om du kör slut på el och bensin. Priset för bilarna är de samma, 369 900 kronor, vilket är riktigt lågt med tanke på vad som ingår – i princip allt. Det enda som går att välja till är dragkrok och en extra uppsättning hjul.

Det är Stellantis-koncernen som erbjuder kinesiska **Leapmotor** i Europa via sitt nätverk. Det kan verka lite farligt för egna märken som **Citroën**, **Peugeot** och **Opel**, i alla fall på papperet – men hur är det bakom ratten?



Fina material invändigt. Tjock ratt med ”Teslaknappar”. Det mesta sköts via pekskärmen.

Materialvalen i B10 är överlag bra och saker känns väl ihopskruvade. Jag har kört ”finbilar” med sämre känsla i detaljerna. Design är en smakfråga men man kan inte kalla bilen för annat än ren invändigt. Speciellt i provbilens grå kulör, som är så ljus att jag tvekar att ta med mig såväl kaffe, snus som choklad in i kupén.

Det mesta sköts via pekskärmen som är hyfsat enkel att hitta runt i. Värre är det med körställningen. Ratten tror jag först inte är justerbar i längsled, det är den men det går trögt. Justermånen hade kunnat vara bättre och det gäller även stolen. Det känns som jag sitter lite framåtlutad vilket i och för sig är bra då mätarhuset är litet med små siffror och symboler. Själva stolens vaddering och form funkar dock utmärkt för mig, jag kan köra många timmar innan ryggen börjar protestera.



Baksätet är det bästa med B10. Bekvämt och rymligt.

Ratten är en ganska tjock sak med rullknappar som i en **Tesla**. Bakom finns två spakar, den vänstra för vindrutetorkare och helljus, den högra är växelväljare och aktiverar även farthållare och filhållare genom att trycka den neråt. Båda spakarna döljs av ratten och det tar ett tag innan funktionerna sitter i ryggen. Att pilla på växelväljarspaken i motorvägsfart utan att titta känns vanskligt.

Att den sitter vid ratten har öppnat upp för rejäla avlastningsytor på och under mittkonsolen. Bilen kan skötas med en app men vi har ett tunt kort som måste placeras där man laddar telefonen trådlöst för att kunna starta – och det efter att du har väckt bilen till liv utvändigt med kortet vid ytterbackspegeln på förarsidan. Kupén är luftig och glasytorna föredömligt stora, synd bara att bakrutan saknar torkare. Den geggar snabbt igen vid regn.

Få bilar klarar svensk grov asfalt, inte heller B10 EREV. Bullernivån får ändå anses som normal för klassen men här finns även ett vindbrus vid toppen av A-stolpen. Komfortmässigt brukar jag ofta klaga på att moderna bilar går för hårt, här är det snudd på tvärtom. Rakt fram går bilen härligt mjukt i såväl fjädring som dämpning men när vägen svänger lutar karossen betänkligt. Det hade inte varit hela världen om inte styrkänslan varit så diffus. Att filassistansen både puttar och drar en från och till linjer på ett bryskt sätt gör att man inte riktigt är herre över sitt lok. Med fil- och farthållaren påslagna på motorväg håller bilen bättre kurs.

Som att köra en elbil

Fyra körlägen finns: EV+, EV, Bränsle till Kraft+ där EV är aktivt per automatik vid start och bilen väljer att köra på batteriet till 25 procent av kapaciteten innan förbränningsmotorn går i gång och börjar ladda.

Motorljudet kan skönjas men upplevelsen är som att köra en elbil: smidigt och avslappnat. Prestandasiffrorna är kanske inte allt för skräckinjagande men B10 EREV känns alert. Möjligtvis kunde gaspedalen varit lite mer finkalibrerad.



Att B10 EREV vill vara elbil blir tydligt när du ska tanka bensin. Att låsa upp (det vänstra) tanklocket görs via pekskärmen under fliken ”laddning”. Under det andra tanklocket kan du ladda batteriet med 6,6 eller 46 kilowatt via sladd. Även på rull i körläget Kraft+ laddas batteriet upp och i läget Bränsle kan du själv välja din minimala batteriprocent.



B10 har skapligt bagageutrymme sett till volym men saknar finesser



Knappen till bakluckan är gömd till höger i ljusrampen. Bakrutan saknar torkare.

När vi ändå är här bak kan vi ta bilens höjdpunkt – baksätet. Golvet är helt platt, jag har gott om benutrymme ”bakom mig själv” och fötterna får ledigt plats under förarstolen. Skjuter jag fram fötterna så får jag även stöd för låren. Takhöjden är bra, trots att bilen har panoramaglastak och här finns de saker man behöver: mittarmstöd med mugghållare, laddportar (USB-C och A), kurvhandtag, förvaringsfack och låda samt ventilation. Dynan är av det plattare slaget och överlag infinner sig en skön känsla här, mycket tack vare glastaket och fin sikt åt sidorna och framåt.

Gömd knapp

Ännu längre bak hittar vi ett medelmåttigt bagageutrymme sett till funktion som bara har tvådelad baksätesrygg, saknar genomlastningslucka och bara har en golvnivå. Bakluckan är eldriven men knappen är gömd i ljusrampen vilket ger skitiga fingrar när man letar efter den i mörkret. Med tidigare nämnda kort måste du först gå fram till vänster ytterbackspegel och dutta för att låsa upp luckan innan du kan öppna och ställa in matkassarna i bagageutrymmet.

Leapmotor är ett nytt märke som är svårt att sätta en etikett på. Designen utvändigt går i samma liga. Kanske är det här en bra bil att begå ett bankrån med. Bak påminner den lite om en smal Porsche och fram… om mycket annat som finns på marknaden. B10 har många rätt på papperet, helrätt på prislappen, men i verkliga livet når den inte hela vägen fram. I alla fall inte om du sitter i förarstolen.

Leapmotor International

Samriksföretaget Leapmotor International grundades 2025 och ägs till 51 respektive 49 procent av Stellantiskoncernen och kinesiska Leapmotor. Europa var den första uttalande marknaden med en vidare expansion i Asien, stillahavsområdet, Mellanöstern, Afrika och Sydamerika.

Elbilen B10 ska börja tillverkas i Stellantis fabrik i spanska Figueruelas där även en kommande Opel-suv med Leapmotorteknik ska byggas. Leapmotor T03, Europas billigaste elbil, tillverkades under en tid i Polen.

Leapmotor B10 EREV Design
Pris: 369 900 kr.
Motor: Bensin-el, laddhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression i.u. Borrning/slag i.u./i.u., cylindervolym 1 499 cm3. Max effekt 68 hk (50 kW), max vridmoment i.u.. Elmotor, max effekt 218 hk (160 kW), vridmoment 240 Nm. Max systemeffekt 218 hk (160 kW), sammanlagt vridmoment 240 Nm. Batteri 18,8 kWh. Laddeffekt AC/DC 6,6 kW/46 kW.
Kraftöverföring: Motorer fram och bak, bakhjulsdrift. Reduktionslåda.
Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.
Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,4 meter.
Bromsar: Skivor fram (ventilerade) och bak.
Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum fram, 7,5 tum bak. Däck 225/50 R18 fram, 235/50 R18 bak
Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 274, längd 452, bredd 189, höjd 166, spårvidd f/b 162/161. Markfrigång 17. Tjänstevikt 1 785, maxlast 445, max släpvagnsvikt 750. Tank 50. Bagage-volym (VDA-liter) 330–1600 liter.
Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 7,5 s, toppfart 170 km/h.
Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,26 l/mil. CO2 59 g/km. Räckvidd el 86 km.
Garantier: Nybil 4 år/10 000 mil, rostskydd 8 år, lack 4 år/10 000 mil, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.
Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Honda HR-V Advance
Snäppet mindre än B10. Liknande drivlina men med 131 hästars systemeffekt. Fastare fjädring men bullrigare än B10. Bra baksäte med finurlig fällning. Kom 2021, uppdaterad 2025. Mer traditionell interiör.
Pris: 369 900 kronor.



Nissan Qashqai E-Power Tekna
Storsäljare men här med mer avancerad drivlina jämförbar med B10. Storlek mellan B10 och HR-V. Lastar mer än B10 med sätesryggen uppe, mindre med det nere. Kom 2021 och uppdaterades milt under 2024.
Pris: 405 250 kronor.

Feber

4. Det här är nya BMW 3-serie med förbränningsmotor

Bobby Green 2026-09-30 kl 08:30

Rak sexa ftw!



Den eldrivna versionen av nya 3-serien med Neue Klasse-teknik var först ut, nu är det dags att presentera modellerna med förbränningsmotor. Det handlar om 330, 330 xDrive och M350 xDrive men dessa baseras alltså på en annan plattform, och det är gamla CLAR som används. I övrigt är dessa hyfsat lika de eldrivna versionerna så om man är lite osäker får man gå bak och kika efter avgasrör.

Den nya serien mäter 4,75 meter på längden, 1,84 på bredden och är 1,45 meter hög. På insidan ser det ut som i i3 vilket innebär en knasigt formad ratt och en infotainmentskärm i mitten som inte heller ser ut som alla andra. Denna får sällskap av den smala Panoramic iDrive-skärmen nedanför vindrutan.

Innan nya M3 dyker upp så är M350 xDrive vassast i gänget. Den har en rak sexa på 3,0 liter med turbo och ett 48-voltssystem. Effekten anges till 443 hästar och 580 newtonmeter i vrid. Med åttastegad automatlåda och fyrhjulsdrift gör bilen 0-100 km/h på runt fyra sekunder och toppar 250 km/h. 330 och 330 xDrive har istället en turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 259 hästar och 400 newtonmeter. Dessa tar sig till 100 km/h på sex sekunder. Något dieselalternativ kommer inte att erbjudas. Adaptiv M-fjädring är standard på M350 och den får även funktionen "Drift Moment". I detta läget blir bilen bara bakhjulsdriven så att du enklare kan sladda runt. Kommer skickas ut som en mjukvaru-uppdatering någon gång under nästa år.

Priset för M350 xDrive börjar på 829 900 kronor och den går att beställa från och med idag. Fler versioner utöver de som står med här kommer att erbjudas framöver, bland annat en laddhybrid. En instegsversion av i3 har även presenterats och den kallar man för i3 40 xDrive. Den har en elmotor på vardera axel, effekt på 374 hästar, räckvidd på upp till 71 mil och kostar från 619 900 kronor. **press.bmwgroup.com**




M CI 4773


Bobby Green



FILM: https://youtu.be/C21eCSLygXU



FILM: https://youtu.be/wRaOVsnEUaQ



FILM: https://youtu.be/6Ym-r0VYc_Y



Vi har kollat in BMW M Concept Neue Klasse
Ännu bättre i verkligheten!



Det här är BMW i3!
Räckvidd på 90 mil



Nya BMW i3 går att beställa redan nu
Flera månader tidigare än planerat



Serietillverkningen av BMW i3 igång
Dags för ny klass att ta plats



BMW i3 som kombi testas på Nürburgring
Alla nya bilar behöver inte vara suvar

5. Denza Bao 5 kommer till Sverige – 544 hästar och fyrhjulsdrift

Av Andreas Bergsman

30 sep. 2026

BYD premiummärke Denza tar sin terränginriktade laddhybrid Bao 5 till Sverige. Första chansen att se den blir på eCar Expo.



Denza har hittills främst gjort sig känt här hemma genom Z9GT, men nu breddas det svenska modellprogrammet med något helt annat. Bao 5 är en fyrhjulsdriven suv byggd på DMO-plattformen, som är särskilt utvecklad för laddhybrider med terrängegenskaper.

Drivlinan består av en 1,5-liters turbomotor och två elmotorer som tillsammans levererar 544 hästkrafter. 0–100 km/h går på 4,8 sekunder och på enbart el anges räckvidden till 90 kilometer. Med full tank och laddat batteri ska Bao 5 kunna ta sig upp till 835 kilometer.

För att klara mer än asfalt får bilen elektroniska differentialspärrar både fram och bak. Den bakre elmotorn är särskilt anpassad för terrängkörning och Denza uppger ett hjulmoment på upp till 8 000 Nm.

På insidan finns fyra skärmar, däribland en 15,6-tums pekskärm med Google Built-in och en separat skärm för passageraren. Ett ljudsystem från Devialet med 18 högtalare och framsäten med massage finns också på utrustningslistan. Bao 5 kommer i versionerna Elegance och Ultimate, där den senare bland annat får nappaläder samt värme och ventilation även i baksätet.



Svensk premiär blir på eCar Expo 2026 och bilen börjar säljas i Sverige under hösten. Den kommer även att finnas i Denzas första svenska showroom i NK-kvarteren i Stockholm. Svenska priser och exakt försäljningsstart presenteras senare.


Andreas Bergsman

Andreas är testredaktör för M3 och bevakar främst områden som ljud, smarta hemmet och motor. Han brinner för ny teknik och testar ständigt nya hörlurar, högtalare, städrobotar och luftrenare. Förutom när han är ute på vägarna och testar en ny elbil.

Mer från skribenten:



BMW M på flaska – nu kommer tre egna dofter

6. Volvos ägare Geely köper in sig i Nio

Posted by Kristofer Rask

september 30, 2026Kommentera

Satsar på batteribyten



Den kinesiska biljätten Geely Holding Group och elbilstillverkaren Nio fördjupar sitt samarbete kring laddning och batteribyten. De två kinesiska biljättarna ska koppla samman sina laddnätverk, utveckla gemensamma standarder för batteribyten och investera i varandras energiverksamheter.

Den största affären innebär att Geely köper 30 procent av Nio Power som driver Nios omfattande nätverk av laddstationer och **stationer för automatiska batteribyten**. Investeringen sker genom Geelys befintliga batteribytesverksamhet Yiyi Power till en kostnad av 640 miljoner yuan (motsvarande omkring 850 miljoner kronor).

Samtidigt går Nio åt andra hållet och köper en tioprocentig andel i Geelys laddbolag Haohan Energy. Det innebär att de båda företagen ska koppla samman sina laddnätverk och på så sätt ge kunderna tillgång till ett betydligt större gemensamt nätverk.

Geely ska lansera elbilar med batteribyte

Samarbetet går däremot längre än vanliga snabbladdare. Geely och Nio ska också tillsammans utveckla gemensam teknik och standarder för batteribyten. Det innebär också att Geely ska utveckla elbilar för privatkunder som är kompatibla med tekniken medan Nio Power ska stå för själva batteribytestjänsten.



Det hela bygger vidare på ett samarbete som Geely och Nio inledde redan 2023 men som nu blir betydligt mer omfattande. Nio har byggt upp ett av världens största nätverk för batteribyten. Företaget har totalt 4 126 stationer för batteribyten och 5 307 laddstationer i Kina. Laddstationerna omfattar drygt 30 000 laddpunkter. En hundratal batteribytes- och laddstationer finns också i Europa.

Totalt berättar Nio att man genonfört fler än 125 miljoner batteribyten. Fram till 2030 är målet att bygga ut nätverket till 10 000 stationer för batteribyten.

Även Geely satsar stort på laddinfrastruktur. Dotterbolaget Haohan Energy har idag omkring 2 500 laddstationer med fler än 12 000 laddpunkter i 232 kinesiska städer. Planen är att växa till fler än 22 000 stationer och 100 000 laddpunkter redan till slutet av 2027.
Hur satsningen kommer att spilla över på den europeiska marknaden återstår att se.


Kristofer Rask

PS Motor

7. Efter VW-krisen: Kamp om Ducati, Italien lägger sig i

Av Emil Karlsson Publicerad 29 sep. 2026 Uppdaterad:29 sep. 2026

Italien mer eller mindre kräver att få vara med i en Ducatiaffär – ägaren, VW, konstaterar att försäljningen inte ligger på bordet.



I våras kunde vi rapportera att ”Ducati inte är till salu” efter att ett nationalromantiskt investmentbolag gjort närmanden mot det Volkswagen-ägda motorcykelbolaget.

Bolaget Patritalia – vilket direkt översätts till patriotism – hade då skickat ett **mejl-bud till flera personer inom Audi**, som är den direkta ägaren, samt representanter i moderkoncernen. Tanken var att köpa Ducati i sin helhet, städa bort icke-italiensk personal på viktiga poster och på så sätt återinföra det helitalienska ägarskapet.

Svaret blev dock tydligt, någon affär var man inte intresserad av från varken Audis eller VW:s håll.

Nu är försäljning av Ducati på tapeten igen, och den italienska staten klargör att en eventuell affär inte kommer att få göras med vem som helst. Om de faktiskt har något att säga om saken, det återstår att se.

VW:s kris eldar på spekulationerna

Den ekonomiska kris som Volkswagenkoncernen brottas med verkar vara vad som fått en Ducatiaffär att hamna på radarn igen. VW har gått ut med att man de närmsta åren ska kapa med stora sågen i sin varumärkes- och modellportfölj: Hälften ska bort.

Redan nu verkar det som att Seat kommer att läggas ned, men att systerbolaget Cupra ska få bära den spanska flaggan vidare. Strax efter sommaren färdigställdes också en affär som gav koncernen, via Porsche, en hel del klirr i kassan – lyxtillverkaren Bugatti bytte ägare.

Nyheterna om försäljningar och nedläggningar är möjligtvis det som fått Italiens näringsminister att tycka till om Ducatis ägarskap. I flera uttalanden ska **Adolfo Urso**, bland annat vid ett fabriksbesök, deklarerat att italienska staten ska ha inflytande över hur en eventuell Ducati-affär ska gå till.

Italien hotar med ”gyllene makt”

Trots det tyska ägarskapet är Ducati en stolthet för Italien. Vidare ligger bolagets högkvarter fortfarande på italiensk mark, vilket innebär både arbetstillfällen och skatteintäkter – att vem som helst skulle få köpa loss den anrika motorcykeltillverkaren från Audi, det vägrar Urso helt enkelt att gå med på.

Till tidningen **Ansa** konstaterar han att ”Vi är redo att använda alla verktyg vi har till vårt förfogande för att skydda denna symbol för ’Made in Italy’.”

Och ett specifikt verktyg är vassare än de andra.

Den ”gyllene makten” ger italienska staten möjlighet att ingripa i affärer som rör företag eller tillgångar som bedöms vara strategiskt viktiga för landet. Staten kan bland annat ställa villkor på en affär och i vissa fall stoppa den.

Veto på Pirelli-affär

Italien har redan visat att man är berett att använda verktyget mot utländskt inflytande i landets fordonsindustri. 2023 ingrep regeringen i Pirelli efter att kinesiska Sinochem, som då ägde omkring 37 procent av däcktillverkaren, ville förnya ett aktieägaravtal som skulle ge bolaget större inflytande över styrelsen och framtida vd-val.

Rom använde då sitt veto för att begränsa Sinochems inflytande. Bland annat reserverades möjligheten att utse Pirellis vd och kontrollera företagets strategiska beslut för den italienska sidan. Sinochem fick behålla sitt stora aktieinnehav, men kunde inte använda ägandet för att få samma kontroll över bolaget.

I en eventuell Ducati-affär verkar ett liknande tillvägagångssätt inte vara främmande för näringsministern, skriver bland annat **fransk motormedia**.

Ska Ducati säljas?

Officiellt sätt är det inget som för tillfället pekar på att Ducati ska säljas. I fredags ska Audi till och med ha meddelat den italienska regeringen via videolänk att det inte tagits några beslut kring förändringar i ägandeskapet. Om det ska ha lugnat den italienska ministern framgår inte ur **rapporteringen**.

Än är det inte heller klargjort om den så kallade ”gyllene makten” är applicerbar i fallet Ducati.



Emil Karlsson

Deskreporter på Dagens PS och har tidigare arbetat med lokaltidningsjournalistik, kommunikation och marknadsföring. Han skriver gärna om vardagsämnen men ser hela världen som sitt bevakningsområde. Gillar: Saab (bilarna), att bada och att bo på landet.

8. Möt Unipower GT

Av Vlad Radu Publicerad 20 sep 2023, 12:51 UTC

Utrustad med en Mini-motor och inte mycket större än en modern Kei-bil var Unipower GT en utmärkt brittisk sportbil som inte riktigt blev ikonisk



Skapad av entusiaster för entusiaster bevisade Unipower GT att en liten, till synes svag motor och ett lätt chassi kunde resultera i en spännande men ändå prisvärd sportbil.

Jag är säker på att de flesta som läser den här artikeln aldrig har hört talas om Unipower GT. Därför är det bara rättvist att fråga hur det kan vara en fantastisk **sportbil med mitt-motor** om nästan ingen har hört talas om den.

Tja, precis som många andra fantastiska bilar byggda av entusiaster genom åren, saknade personerna bakom Unipower GT budgeten, ledarskapserfarenheten och faciliteterna för att utveckla och marknadsföra den ordentligt.

Så bara för att detta lilla glädjepaket aldrig blev känt betyder det inte att det inte var speciellt.

En entusiasts strävan att förverkliga sin dröm

Historien om Unipower GT börjar med Ernie Unger, en före detta Lotus-mekaniker och racerbilsspecialist som ville utveckla en prisvärd, lättvikt sportbil med mellanmotor.

Unger började skriva ner sin idé under slutet av 1950-talet när utvecklingen av lättvikts-sportbilar tog fart i Storbritannien och fastlands-Europa, men han insåg snart att han behövde hjälp.



1963 presenterade Unger sin idé för designern Valerian "*Val*" Dare-Bryan, som han träffade under ett evenemang på **Goodwood.**

Dare-Bryan, som tidigare arbetat för Lotus och även funderat på att bygga en prisvärd sportbil, blev imponerad av Ungers entusiasm och erbjöd sig att hjälpa till att utveckla chassit.

För att designa karossen rekryterade de två entusiasterna sedan Ron Bradshaw, en annan talangfull stylist som vid den tiden arbetade för Ford med **GT40-projektet**.

Medan Unger och Dare-Bryan utvecklade stålrörsramen med integrerad bur och helt oberoende fjädring, designade Bradshaw karossen.

Ford-stylisten verkade ha tagit några intryck från **första generationens Mustang fastback** (vilket framgår av formen på sidofönstren och bakdelen) och kombinerat dem med en lågt beväpnad, aerodynamiskt effektiv front.

De första karosserna tillverkades av aluminiumlegering av karossbyggaren Robert Peel and Company, under Bradshaws ledning, och hade bakljus, strålkastare eller blinkers hämtade från befintliga produktionsbilar.

Som bilens hjärta valde entusiasterna den lilla, **prisvärda** och förvånansvärt svaga drivlinan från BMC Mini.

Med en cylindervolym på 998 cc (60,9 ci) gav den lilla gjutjärnsmotorn med två överliggande ventiler per cylinder och en fyrväxlad manuell växellåda inuti sumpen ett kompakt paket.

Precis som i originalet Mini gav den endast 55 hk och 77,3 Nm (57 lb-ft) och var **monterad tvärs**, men eftersom den placerades mitt på skeppet bakom den lilla tvåsitsiga kabinen skickade den kraft till bakhjulen.



Powered by a surprisingly mundane engine

Som bilens hjärta valde entusiasterna den lilla, **prisvärda** och förvånansvärt svaga drivlinan från BMC Mini.

Med en cylindervolym på 998 cc (60,9 ci) gav den lilla gjutjärnsmotorn med två överliggande ventiler per cylinder och en fyrväxlad manuell växellåda inuti sumpen ett kompakt paket.

Precis som i originalet Mini gav den endast 55 hk och 77,3 Nm (57 lb-ft) och var **monterad tvärs**, men eftersom den placerades mitt på skeppet bakom den lilla tvåsitsiga kabinen skickade den kraft till bakhjulen.

Övergången till serieproduktion

Med smeknamnet "Mini Miura" (efter Lamborghinis flaggskepp) av Sport Auto-magasinets journalist och racerförare José Rosinski, gick Unipower GT i produktion några månader efter sin debut.

Till skillnad från prototyperna hade produktionsversionen en **kaross i glasfiber** som var fastsydd i rumsramen för att öka styvheten och sänka produktionskostnaderna.

Med en längd på 139 tum (3 531 mm), en bredd på 57,5 tum (1 460 mm) och endast 40,5 tum (1 029 mm) var den mindre än en modern Kei-bil.

Men med en mittmonterad motor, ett nästan felfritt justerat oberoende **fjädringssystem** och en tjänstevikt på endast 508 kg (1 120 pund) kändes den som en större, mycket kraftfullare sportbil.

Förutom 998 cc Mini-motorn fanns produktionsversionen även tillgänglig med en valfri 1 275 cc (77,8 ci) fyrpotare med femväxlad växellåda från den sportigare Mini Cooper S.

Med en kapacitet på 75 hk och 107,1 Nm (79 lb-ft) vridmoment hjälpte den till att driva Unipower GT till en topphastighet på 182 km/h (113 mph).



En besvärlig produktionsperiod

Kort efter att **glasfiberproduktionsversionen** presenterats fick UPD ett överväldigande antal beställningar.

Priset var £950 ($2 660) eller £1 150 ($3 220), beroende på motorval, men den var inte lika prisvärd som ursprungligen planerat, men det hindrade inte entusiaster från Storbritannien, fastlands-Europa och till och med USA från att lägga in handpenning för en.

Tyvärr hade UPD svårt att möta efterfrågan, och trots försök att sänka produktionskostnaderna var bilen inte lika lönsam som ursprungligen planerat.

År 1968 hade Powells UPD tappat intresset för att producera GT efter att ha slutfört endast cirka 40 enheter.

Unger samarbetade med den förmäktige affärsmannen Piers Weld-Forester, och efter att ha köpt en monteringslinje från UPD bildade de ett nytt företag kallat UWF för att fortsätta producera GT.

Även om bilen gjordes lätt omarbetad ledde dålig förvaltning av företaget till konkurs i slutet av 1969, med endast omkring 30 ytterligare GT-bilar byggda.

Unipower GT idag

Trots den besvärliga produktionsperioden som avbröts av misskötsel etablerade sig Unipower GT som en av de bästa lättviktssportbilarna under sin tid – åtminstone i ögonen på dem som fick köra den.

Om den hade utvecklats ännu mer och annonserats korrekt, hade den lilla sportbilen med mittmotor alla ingredienser för att bli en ikon.

Tyvärr byggdes endast 75 bilar (eller 73, enligt vissa källor) mellan 1966 och 1969.

Under de följande åren överskuggades modellen av andra **budgetvänliga,** lätta sportbilar som Lotus Elan och glömdes snabbt bort.

Idag tror man att omkring 40 har överlevt. En av dem är den första produktionsbilen i glasfiber som du kan beundra i följande YouTube-video av Below the Radar Cars.



HYMAN LTD. ™
INTERNATIONAL MERCHANTS OF EXCEPTIONAL MOTOR CARS

9. 1970 ISO Fidia Sedan



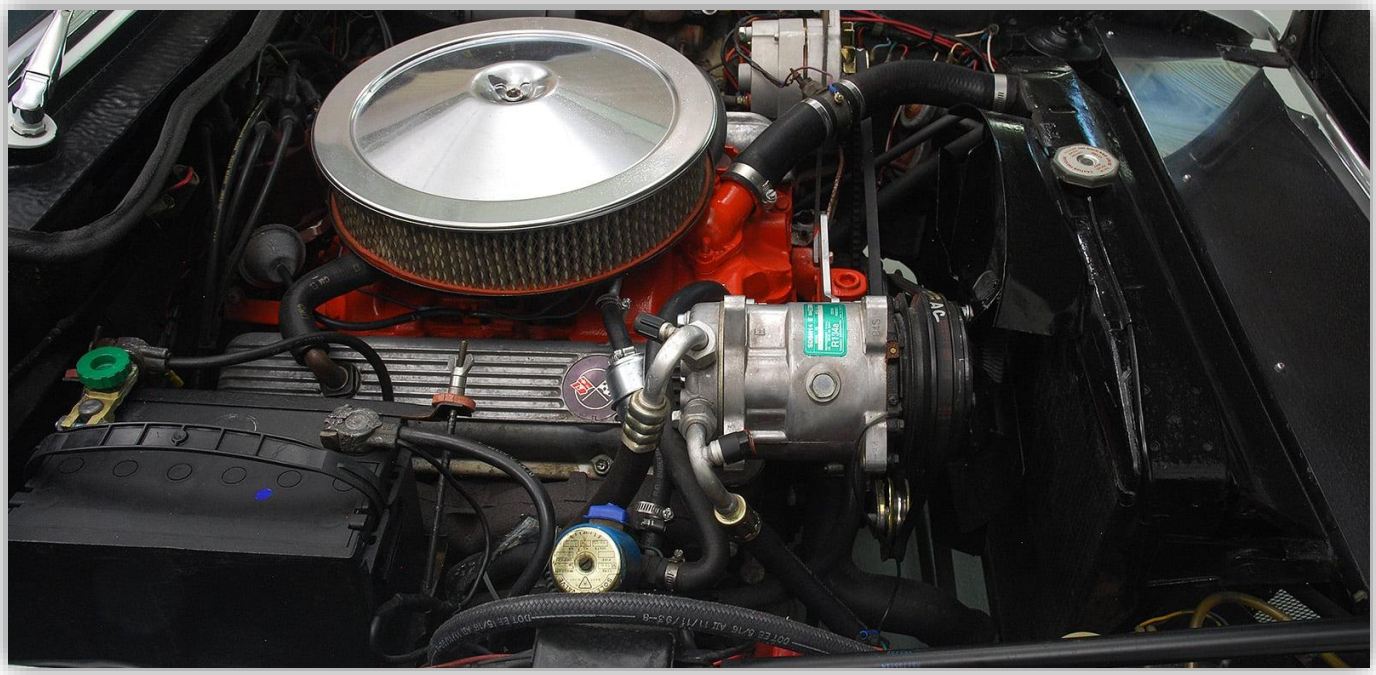
Fyrdörrars **Fidia** är den ultimata Iso-Rivolta, tillsammans med Lele den sista bilen i den amerikanska V8-drivna serien som började med GT men som härstammar från företagets Isothermos-värmare och kylskåp, efterkrigsscootrar och motorcyklar samt den berömda Isetta bubblecar. Fidias Giugiaro-designade fyrdörrarskaross var luftig, graciös, målmedveten och elegant, och fortsatte Isos ledarskap inom bildesign. Omfattande omdesign och montering i Isos egen fabrik efter problem med S4:s karosskonstruktion och trimning av Ghia ledde till att Fidia erkändes som den ultimata inom högpresterande fyrdörrars- och fyrsitsiga bilar.





Kraften kom från Chevrolets legendariska 327 och 350 kubiktums Corvette small block V8 fram till sent i produktionen då Fords 351 Cleveland-motor ersatte den och förlitade sig på Isos beprövade oberoende framfjädring, deDion bakaxel, fyrhjulsdrivna skivbromsar (inåt bak) och en förlängd version av plattformschassit som framgångsrikt användes med svetsade karossdelar under Isos historia. Cirka 10 cm kortare än en Chevrolet Chevelle fyrdörrars sedan packade Iso Fidia så effektivt att den lätt rymde fyra 6-fotare i komfort. Med Corvettens 350 hk starka motor hade den en topphastighet på över 240 km/h och kunde enkelt köra tresiffrigt i bekvämlighet och tystnad.

Italiens ekonomiska mirakel efter kriget slutade dock i en våg av arbetsprotester, arbetsnedläggelser och till och med våld. Även om Fidia var Renzo Rivoltas drömbil, byggdes endast cirka 146 under sju års produktion från 1968 till 1974.





Denna 1970 Iso Rivolta Fidia är en av endast cirka 104 som byggts med Chevrolet-motorer, en av endast 26 med ZF 5-växlad manuell växellåda och en av endast 12 som byggdes för den amerikanska marknaden 1970. Den drivs av den högpresterande 350 hk 327 kubiktums Corvette-motorn som inkluderar Isos egna smidda vevstänger och en högkapacitets aluminiumoljetråck på dess ursprungliga Iso-stansade cylinderblock. Andra funktioner inkluderar 3,31:1 bakaxel, 15x7 Borrani centerlock-trådhjul, elhissar, luftkonditionering (uppdaterad med modern roterande kompressor), Corvette-ventilkåpor och MSD elektronisk tändning.

Den har haft ett underbart liv, är rostfri och har kört under 30 000 miles från ny, en vacker, välunderhållen och mycket originell bil med elfenbensfärg, attraktivt kontrasterande medelblå läderklädsel, solid original inredning och nya mattor. Det är en bil som aldrig har restaurerats eller behövt den, bara underhållits och bevarats av sympatiska ägare. Motorutrymmet är prydligt och ordnat och klädseln har den patina som bara år av begränsad användning och noggrann uppmärksamhet kan ge. Detta är en fantastisk, ärlig Fidia, varken trött eller kantig, som är mer än tillräckligt bra för att användas med stolthet och med förtroendet att fortsatt försiktig användning inte kommer att försämra dess kvalitet och attraktionskraft. Det är kungen av europeiska sportsedaner.

Om du vill utöka din samling av veteranbilar, kontakta oss idag och lär dig mer om vårt **program för klassibilar**.



Klassiker

10. Grattis Buick Wildcat!

Publicerad 12 oktober 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när Valfrid och Manfred har namnsdag uppmärksammar vi Buick Wildcat!



Buicks första vildkatter var tre konceptbilar som visades på GM:s utställningar Motorama 1953, 1954 respektive 1955. Från 1959 kallade Buick sin V8 för Wildcat och mitt i säsongen 1962 kom det en prestandamodell som döptes till Wildcat. Det var en variant av Invicta hardtop med bucket seats, vinyltak och golvväljare.

Redan året därpå blev Wildcat en egen modellserie placerad mellan Electra och Invicta. Den lades ned 1970 men cirkeln slöts 1985 då Wildcat återkom som namn på ännu en konceptbil.

I denna hyllning av Wildcat får vi chansen att frossa i 1960-talets reklamspråk. Buicks broschyrer var under denna tid både påkostade och innovativa.

Varje år hade man en ny sentens eller tema som komplement till Buicks alltsedan 1911 välbekanta slogan *“When better automobiles are built, Buick will build them"*. På den syftar naturligtvis 1967 års kortfattade budskap *"Still True!"*



… med exklusiv "Advanced Thrust Design" (1962)



Buick´s livligaste… the Wildcat (1963)



Framför allt är de Buicks! (1964)



… Värt mer! (1966)



Året du upptäcker den trimmade bilen! (1966)



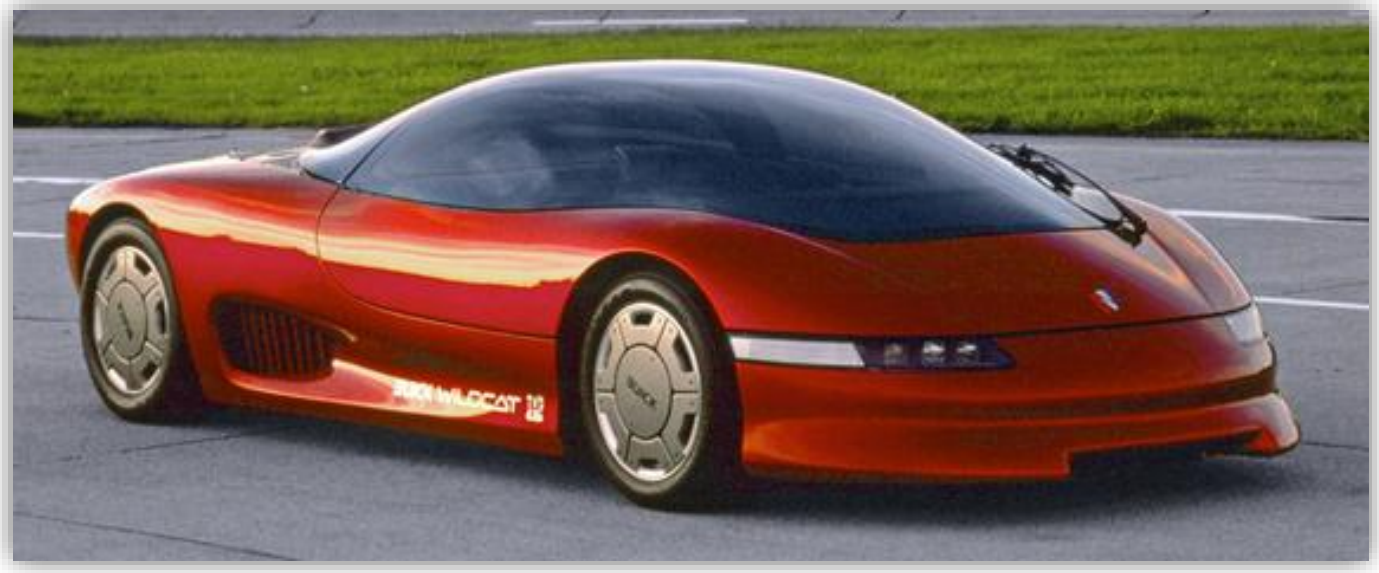
Buick talar ditt språk 1968! (1968)



Skulle du inte hellre vilja ha en 1969 Buick? (1969)



Inte konstigt att Buick-ägare fortsätter sälja Buicks åt oss! (1970)



Buick Wildcat Concept 1986

AUTOCAR

11. Superbilen som världen glömde bort: Jiotto Caspita (1989)



När Jiotto presenterade Caspita 1989 hävdade man att detta var en bil som skulle innebära en återgång till att folk körde till en racerbana, tävlade och sedan körde hem igen, allt i samma bil. Till en början var det en V12-motor från Formel 1 som användes, men 1990 monterades istället en Judd V10-motor, som båda skulle klara över 320 km/h. Men inga bilar levererades någonsin till kunder.



CASPITA
JIOTTO

ViBilägare

12. Framtida klassiker: Infiniti FX var långt före sin tid – sportbil i suv-kostym

Publicerad 2026-10-04 6:30

Text Anders Helgesson

När Infiniti FX dök upp i början av 2000-talet såg den ut som ingenting annat på vägarna – och under skalet fanns en av världens mest prisbelönta motorer. Två decennier senare känns designen fortfarande förvånansvärt modern.



Rätt proportioner är grunden till allt.
Suven från Nissans lyxbilsmärke har formerna på rätt ställen.

BAM! Tre år in på det nya millenniet planterade sig Infinitis FX som en rak höger in i Stockholms bilflora. Var den ett långfinger åt formpryda tyskar, den blygsamme narcissistens alternativ till Cadillac Escalade eller en högoktanig vaskning till den lokala mackägarens favör?

Vem vet, men för den samtida hedonistiska eliten i huvudstadens skyddande ankdamm var Infiniti FX lika självklart ”rätt” som truckerkeps och Canada Goose-jacka.

Som första Infiniti utvecklad under Carlos Ghosn mötte FX publiken 2003. Mjuka karossformer, sportbilslång motorhuv, korta karossöverhäng.

Infiniti hade tagit bokstaven ”S” i suv på största allvar. Pr-avdelningen sprutade ur sig oneliners: ”Linjen mellan suv och sportbil.” ”Inspirerad av sportbilar men inte deras utrymmen.” ”När du har sett den, ser du inget annat.” Påståenden som inte helt saknade grund. Under skalet vilade inte någon överjäst Nissan Murano utan FM-plattformen från Nissan Skyline och 350Z.



Inredning som anknyter till plattformen – sportvagnsgener!

Plattformsvalet ger FX en sportbilsmässig viktfördelning på nära 50/50. Fyrhjulsdriften är en vidareutveckling från Skyline GT-R. För spänstigt steg på kurviga asfaltsstigar kan upp till 100 procent av drivkraften skickas till bakhjulen medan framaxeln aldrig kan tilldelas mer än 50 procent.

FX kan stoltsera med en av världens mest prisbelönta motorer, Nissans VQ3. I FX 35 ger V6:an 280 hästkrafter. I FX 45 basar 4,5 liter V8 på 320 hästkrafter. Oavsett motorval är det bestämda toner som bubblar ur de dubbla och väl synliga avgasutblåsen.

I dag känns formen fortfarande modern. Interiörens välvda plastytor, knappintensiva mittkonsol och aluminiumglans bär inte åren med samma värdighet. Men en stramt hållen instrumentgrupp som dessutom följer rattens höjdjustering går aldrig ur tiden.

Alltså: Drag en stadig klick Dax Wax genom håret, hoppa i J. Lindeberg-hoodien, på med Von Dutchen och ila ut på annonssajterna. Ingen vill veta var du har köpt din tröja, men på bilträffen 2033 kommer alla vara nyfikna på hur du lyckades klippa en så klockrent fräsch Infiniti FX.



Anders Helgesson



Roger Warolin