



Unipower GT 1966-1969

1. Det här är sista Jimny med förbränningsmotor
2. Säljstart för Mercedes eSprinter med koboltfria batterier
3. Vi har känt på Polestar 4!
4. Tyskland överger elbilar
5. Behövs ett förbud mot att ladda bilen i vanligt eluttag
6. Säkraste bilarna 2023 enligt Euro NCAP:s krocktest
7. Volvos vinstmarginal på elbilar är nu 13 procent
8. BYD ger sig in i priskriget och sänker med upp till 195 000 kr
9. Elon Musk vill flytta Tesla till Texas
10. Musk knarkade med sina direktörer
11. NIO börjar erbjuda ET7 till Taxi Stockholm
12. Hedin Bil i ny storaffär
13. Bilmodellerna som chockade världen
14. Dual Ghia
15. Unipower GT

Feber

1. Det här är sista Jimny med förbränningsmotor

Bobby Green 2024-02-02 kl 08:20

Nu tillgänglig i Sverige



FILM: <https://youtu.be/jHj-ORhH8O4?t=160>

Nu är det möjligt att köpa specialversionen Rhino Edition av Suzukis sköna modell Jimny här i Sverige. Det här blir också den sista som kommer erbjudas med förbränningsmotor innan det är dags för en helt eldriven ersättare. Versionen säljs i en begränsad upplaga och det som skiljer är bland annat en annan grill som ska påminna om dåtiden, större däck från BF Goodrich, vindavvisare runt sidorutorna, tonade bakrutor och Rhino-emblem. Blir din för 299 900 kronor.

[suzukibilar.se](https://www.suzukibilar.se)



Bobby Green





Så här ser Suzukis framtid ut Eldriven Jimny på väg



Suzuki visar retroversion av Jimny Sköna klistermärken!



Suzuki Jimny nu även med fem dörrar 34 centimeter längre



Nu kommer Suzuki Jimny utan baksäten Plats för mer prylar



G-Klass mot Jimny och Wrangler Hur klarar de sig mot varandra i terräng?



Gör om din Suzuki Jimny till en G-class En lillebroder?



2. Säljstart för Mercedes eSprinter med koboltfria batterier

Posted by Kristofer Rask februari 2, 2024

Nu startar Mercedes försäljningen av den andra generationen eldrivna transportbilen eSprinter. Med det största batterier kan den leverera upp till 530 kilometer i räckvidd vid stadskörning. Den har också en helt ny batterityp som är fri från kobolt.



Den koboltfria batteritekniken som Mercedes använder är ett så kallat litumjärnfosfatbatteri (LFP). Det går att få i tre olika storlekar från 56, 81 till 113 kWh. WLTP-räckvidden vid blandad körning med det största batteriet är 440 kilometer. Snabbladdning är möjlig med upp till 115 kW medan AC-laddning har en maximal effekt på 11 kW.

Mercedes erbjuder eSprinter med två olika motoreffekter, antingen 100 kW (134 hk) eller 150 kW (201 hk). Som skåpbil går den att få i två längder och två höjder med en lastvolym på upp till 14 kubikmeter. Släpvagnsvikten är upp till 2000 kg.

Räckvidden var förövrigt något som sattes på prov förra året i ett räckviddstest, där en lång och förhöjd förserie-eSprinter körde på motorvägen mellan Stuttgart och München, tur och retur. **Den klarade då 475 kilometer på en laddning.**

Föraren kan styra bromskraftåtervinningen i flera steg med hjälp av paddlar bakom ratten. Genom att sätta bilen i D-auto-läget kan dessutom bilen själv avgöra lämplig nivå på regenereringen med hjälp av data från radar, kamera och navigationen.

Mercedes har också förenklat konstruktionen. Genom att placera all elektronik och högspänningsstyrning i fronten, batteriet mellan axlarna och motorn på bakaxeln ska det vara enkelt att få till påbyggnader på chassimodellerna.



Mercedes eSprinter som chassibil.

Första ut är försäljningen av eSprinter som skåpbil. Priserna startar på 658 000 kronor exklusive moms. Senare under året kommer också försäljningen av chassimodellen att komma igång.



Kristofer Rask



3. Vi har känt på Polestar 4!

Roger Åberg 2024-02-05 kl 0700

Fullt fokus framåt.



FILM: https://youtu.be/hVY5_r20zQU

Maximilian Missoni Polestar har inte haft det lätt på senaste tiden. För vd Thomas Ingenlath har den senaste veckan nog varit extra kämpig. I torsdags gick Volvo ut och sa att man skulle sälja aktierna i Polestar - och Volvos aktie stack iväg som en raket på börsen. Kan inte ha känts bra att bli dissad av sina gamla vänner. Trots att han borde ha miljoner saker att göra var Thomas på plats på eCarExpo i Stockholm i fredags. Anledningen var Europapremiären av Polestar 4, märkets kanske viktigaste bil någonsin.

Med sig hade Thomas chefsdesignern Maximilian Missoni som skötte sin presentation utmärkt. Thomas däremot stakade sig och var inte alls så lugn och fylld med självsäkerhet som han brukar vara. Det var faktiskt rätt underligt framträdande av honom, något som andra jag pratade med också reagerade på.

Men strunta i cheferna nu. Det är bilen som är viktig. Och oj vad viktig den är för Polestar. Polestar 2 börjar bli en riktigt gammal bil och man skänker bort paket och prissänkte den med 65.000 kronor alldeles nyss. Tanken var att Polestar 3 skulle rullat ut ur fabriken för länge sedan och fylla kassan hos bolaget. Så har det inte blivit och Polestar 4 har därför gått från att vara en möjlig trumf till bilen som inte får misslyckas. Som sista kort på hand, just nu, har Polestar en bil utan bakruta och riktigt rejäl prislapp. Gambling på hög nivå, och det är inte alls säkert att det lyckas.

Polestar 4 byggs på SEA-plattformen och om Polestar 3 är ett nära syskon till Volvo XC90 är Polestar 4 ett nära syskon till Zeekr 001. Ett betydligt bättre sådant enligt mig. Dels så levereras Zeekr 001 redan och dels är det en riktigt bra bil. Vissa saker är plockade rakt av, som framstolarna. Andra saker måste man vara lite mer skarpsynt för att se. Jämför man de två så är Zeekr 001 en större, bättre utrustad och billigare bil medan Polestar 4 är snyggare, matchar min personliga smak betydligt och är nog lite för dyr.



Fronten är riktigt läcker tycker jag och den första med Polestars egna lysen, som har en gnutta arv från Volvo men som är sin egen. Frunken fram är liten, men finns där. En udda sak är att den sensorrad som man började med på Polestar 3 och nyss gav till Polestar 2 inte har fått plats på Polestar 4.

Hela grejen med den här bilen är avsaknaden av bakruta. Polestar säger att det beror på att man velat flytta den balk som ofta hamnar över huvudet på de i baksätet så att det blir mer plats där. Det är ett smart drag, det blir verkligen mer plats i baksätet och ger en härlig rymd. Kolla in videon för att se mer.

Men med balken så långt bak blev bakrutan larvigt liten, så man beslöt att helt enkelt ta bort den helt. Det var nog ett bra beslut, den hade nog inte alls varit användbar ändå. På köpet fick man en rolig story att berätta om bilen. Något som finns i många andra bilar idag är digitala backspeglar, något som är bra för de som kan använda dem. För det kan inte alla göra. Problemet med de digitala backspeglarna är främst att man måste fokusera om ögonen och det kan vara riktigt stökigt och tar faktiskt lite tid. Vissa typer av glasögon fungerar inte alls och det är faktiskt en helt del som inte alls kan använda dessa.

Polestar har också missat att göra en grej av detta på riktigt. Istället för att tänka till själva så har man köpt en backspegel från en underleverantör som troligen finns i en hög med andra modeller. Den är helt ok, men knappast fantastisk och gjorde mig lite besviken.

Förutom det är förarmiljön riktigt trevlig. Man har försökt få till en cockpit-känsla med en bred sak mellan framsätena, det känns dock mest som yta och volym som man inte riktigt har tagit hand om. Skärmarna imponerar dock och gränssnittet är riktigt vackert och verkar faktiskt användbart. Det är återigen byggt på Google och man kan göra flera saker samtidigt. Till och med bestämma hur stor del av skärmen olika saker ska få tag. Lovande!



Framstolarna är sköna och riktigt, riktigt snygga. Det gör att det är visuellt trevligt för de i baksätet. Och i baksätet sitter man också bra. Den där flytten av balken är som sagt bra och det känns snyggt och lyxigt. Bagaget känns mindre än i Zeekr 001 men på pappret är det bara några få liter som skiljer - bagageutrymmet på Polestar 4 är på 526 liter varav 100 liter finns under golvet. Räkna inte med att lasta in några barnvagnar dock...

Polestar 4 väcker habegär. Men prislappen är svettig. 700.000 kronor får man betala för grundversionen, 760.000 kronor kostar fyrhjulsdreven som går betydligt snabbare. Sen kommer lite paket som man kanske inte måste ha, men vill ha. Med alla paket kryssade är man uppe i 900.000 kronor och det går att få den över miljonen. Det ska bli väldigt intressant att se om Polestar lyckas sälja Polestar 4 för den pengarna eller om man tvingas sänka priset. Om de kan behålla priset och leverera en herrans massa bilar så kan Polestars framtid vara säkrad.

Polestar 4 är intressant, lovande och har en bra känsla. Men det är verkligen ingen given succé.



Roger Åberg



4. Från boom till bakslag: Tyskland överger elbilar

Uppdaterad 04 feb. 2024 Publicerad 04 feb. 2024

Målet sattes högt och ambitiöst. Nu skrotar Tyskland målet för elbilsmarknaden. Här är orsakerna till att elbilarna krisar.



BMW-märket fortsätter skina men inte på kylaren till så många elbilar, är vd:n Oliver Zipses försiktiga kalkyl.

BMW:s vd **Oliver Zipse** är en av de som kritiserats för sin försiktiga strategi när det gäller elbilar.

I flera år har han kritiserats för att inte agera nog aggressivt mot, i första hand, Tesla. Istället har Zipse varnat för minskad efterfrågan på elbilar i Tyskland – och istället förespråkade satsningar på förbränningsfordon, hybrider och även vägasdrivna bilar.

Sjunker i år

Nu ser det ut som om Zipse ska kunna kosta på sig ett ”vad var det jag sa”.

”I Tyskland ser efterfrågan på elfordon inte bra ut i år”, säger **Jan Burgard**, chef för fordonskonsulten Beryll, till **Bloomberg**.

”Den övre delen av elbilsmarknaden är nästan mättad, och det finns lite att erbjuda i det lägre segmentet på 25 000 euro”.

Efter flera år av kraftig tillväxt är det helt enkelt svårare att sälja elbilar på Europas största bilmarknad.

Försäljningen beräknas sjunka 14 procent i år, bland annat sedan regeringen i december drog in subventioner för elbilar.

Första svackan på åtta år

Stämmer prognosen blir det den första nedgången i tysk elbilsförsäljning sedan 2016.

En del av det tyska problemet är laddningsdelen.

I oktober 2022 presenterade transportminister **Volker Wissing** en strategi för att investera motsvarande drygt 71 miljarder på att öka antalet laddstationer i Tyskland till en miljon år 2030.

Måste tredubbla

I september 2023 fanns 105 000 fungerande offentliga laddstationer och en lobbygrupp konstaterade att Tyskland behöver öka byggtakten tre gånger om för att nå målet.

Europa möter andra problem när det gäller laddstationer, konstaterade Oliver Zipse i en intervju.

Alla som är beredda att fimpa förbränningsmotorn borde se vilka problem elbilar möter i olika delar av Europa, menade BMW-chefen.

”Tror du att regioner som södra Italien kommer att ha laddstationer i varje by inom tolv år”, var Zipes retoriska fråga hos Handelsblatt.

Klarar inte målet

Om laddningen är den ena stora utmaningen är priset den andra.

Utan de subventioner som försvann före jul når Tyskland inte det tidigare målet för 2030, menar analytiker.

”Jag tror att det är orealistiskt ur dagens perspektiv att nå 15 miljoner elbilar på tyska vägar till 2030”, säger fordonskonsulten Jan Burgard.

I november 2023 var 1 miljon fordon i Tyskland helt elektriska – 2 procent av alla bilar.

Reagerar och drar ned

Det har fått industrin att reagera. BMW håller fast vid sin försiktiga linje och får sällskap i den.

Audi håller på att skära ner sin elbilsatsning och VW har just tagit ett steg tillbaka från sina planer på området.



Torbjörn Karlgren

Reporter på Dagens PS.

Läs även:

[BMW stänger inte dörren för vätgas](#)

[Kinas främsta elbilsexpert: Vätgas är framtiden](#)

[General Motors vd kliven över elbilarna](#)

5. Behövs ett förbud mot att ladda bilen i vanligt eluttag?

31 jan 2024

Regeringen bör arbeta fram ett förbud mot att ladda sin elbil genom ett vanligt eluttag.



Kravet lyfts upp i en [debattartikel i Göteborgs-Posten](#) och avsändaren är Axel Philipson, vd för laddboxföretaget Zaptec. Han talar alltså inte helt utan egenintresse, men har ändå flera poänger.

Elsäkerhetsverket och Brandsskyddsföreningen avråder från att ladda sin elbil genom ett vanligt eluttag. Enligt en undersökning från Sifo på uppdrag av Zaptec uppger 16 procent av de tillfrågade elbilisterna att de ändå laddar genom vanligt schukouttag. Något som motsvarar upp till 90.000 elbilar.

”Schukouttaget uppfanns på 1920-talet och har inte uppdaterats nämnvärt sedan dess. Det klarar av att leda ström till exempelvis vattenkokare men får det betydligt tuffare med elbilsladdning under en längre tid”, skriver Axel Philipson i sin debattartikel.

På grund av riskerna det innebär vill han därför se ett förbud mot att ladda sin elbil genom vanligt elluttag. Något som redan finns i elbilslandet Norge och att det inte finns i Sverige jämför han med att ”åka bil utan bälte”.



Carl Undéhn

6. Säkraste bilarna 2023 enligt Euro NCAP:s krocktest

Publicerad 2024-02-02 kl 0857

(uppdaterad 2024-02-02 kl 0904)

Text Erik Söderholm

Volkswagen smiter före Nio med minsta möjliga marginal när Euro NCAP utser bilarna med bäst resultat i krocktestet. Hyundai och Honda når inte hela vägen.



Euro NCAP krocktestade 17 nya bilmodeller förra året, varav 14 fick toppbetyget fem stjärnor. Det är slutsatsen när organisationen nu sammanfattar året.

De tre modellerna som inte lyckades nå toppbetyg var Honda ZR-V, Hyundai Kona och Vinfast VF8. Samtliga fick fyra stjärnor.

Den nyutvecklade Hyundai Kona var faktiskt nära ett trestjärnigt betyg men **slutade med en fyra**. Resultatet är ingen större förbättring jämfört med gamla Kona och beror främst på de olika förarassistanssystemen, men också på resultatet vid en krock med oskyddade trafikanter.

Även Honda får bakläxa för assistanssystemen. Vinfast fick kritik för veka säkerhetsbälten. Allra bäst gick det för Volkswagen ID.7 som får mycket höga betyg i alla kategorier, inte minst eftersom den bedöms vara relativt "snäll" mot andra trafikanter vid en olycka. Den smiter före Nio ET5 med en hårsman.

Euro NCAP uppmärksammar också att trenden mot högre och tyngre bilar fortsätter. "Elektrifieringen har adderat omkring 200 kilo till den genomsnittliga tjänstevikten, vilket förvärrar oron kring säkerheten för utsatta trafikanter", skriver organisationen.



Nya Hyundai Kona fick inte så mycket bättre resultat än den utgående modellen i Euro NCAP:s krocktest.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Volvo snuvas på viktiga klassvinsten – av Tesla



Många nya toppbetyg i senaste krocktestet

7. Volvo ökar vinstmarginalen på elbilar – nu 13 procent

Publicerad 2024-02-05 kl 0722

Text Erik Söderholm

Volvo har lyckats öka vinstmarginalen för elbilar. Men den är fortfarande mer än dubbelt så hög för avgasbilarna.



Volvo har visat upp rekordsiffror för förra året, och lyckades öka både försäljningen och rörelseresultatet. Antalet levererade elbilar ökade med nästan 70 procent.

Men Volvo tjänar fortfarande betydligt mer pengar på bilar med förbränningsmotor än elbilar. Vinstmarginalen för Volvos elbilar ökade från åtta till nio procent mellan 2022 och 2023, och under fjärde kvartalet 2023 ökade den till 13 procent.

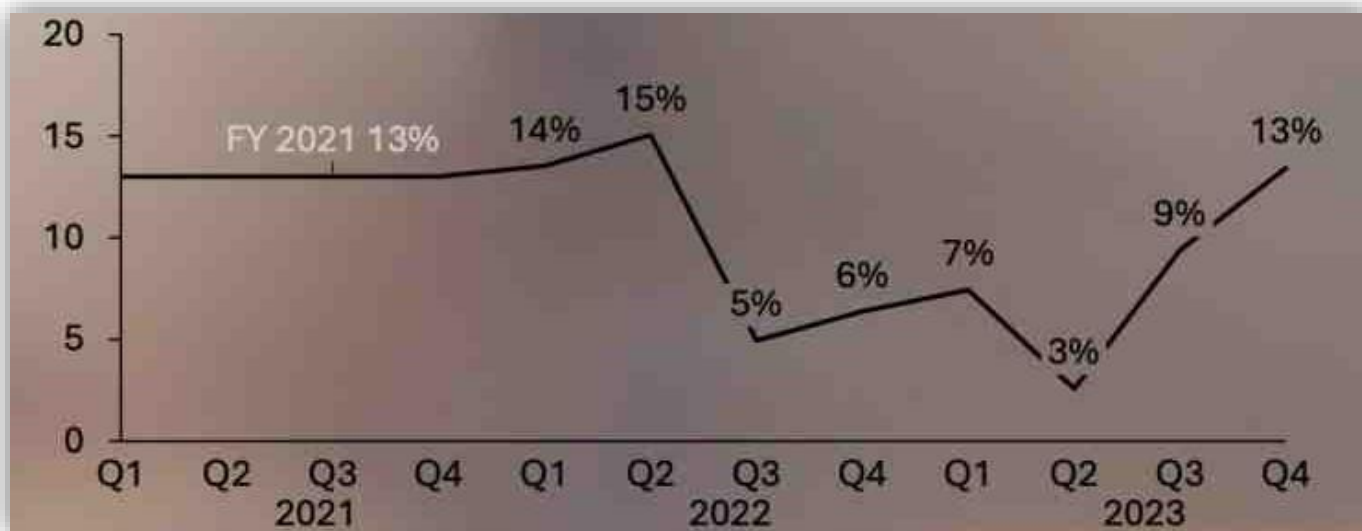
– Det är något som åstadkommit genom hårt arbete och fokus under lång tid. Vi har investerat i att göra bilarna bättre, säger Björn Anwall, vice vd och kommersiell chef för Volvo Cars.

Som jämförelse ökade vinstmarginalen för förbränningsbilar från 21 till 23 procent.

I kronor innebär det att Volvo tjänar i snitt 40 000 kronor på en elbil men mer än dubbelt så mycket – 103 000 kronor – på varje såld bil med förbränningsmotor.

Enligt Björn Anwall kommer vinstmarginalen för elbilar öka framöver, inte minst med **lanseringen av EX30** där Volvo siktar på mellan 15 och 20 procents marginal.

Även om marginalen alltså är lägre än för bilar med förbränningsmotor är den fortfarande positiv – många andra biltillverkare går back stora belopp på varje såld elbil. Å andra sidan hade Volvo en elbilsmarginal på 13 procent 2021. Sedan dess har den ”dippat” men är nu på väg att återhämtas.



Vinstmarginalen för Volvos elbilar har varierat mellan 3 och 15 procent de senaste åren.

VOLVOS VINST PER BIL

År	Biltyp	Vinst per bil, kr	Marginal, %
2021	Elbilar	57 000	13
2021	Övriga	69 000	19
2022	Elbilar	37 000	8
2022	Övriga	89 000	21
2023	Elbilar	40 000	9
2023	Övriga	103 000	23

Källa: Volvo Cars



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Rekordsiffror för Volvo Cars – utvärderar Polestar

8. BYD ger sig in i priskrig – sänker upp till 195 000 kr

Av Maths Nilsson 3 februari 2024 kl 1505

Nu svarar kinesiska BYD på prissänkningar från Volkswagen och Cupra. BYD ger sig in i priskriget i Tyskland och sänker bilarna med upp till 195 000 kronor.



Prispressen på nya elbilar blir allt större. I Tyskland har Volkswagen sänkt utgångspriset på VW ID.3 till 375 000 kronor. Cupra erbjuder rabatter på sin elektriska Born med 104 000 kronor. Nu blir BYD det första kinesiska bilmärket att svara på de stora prissänkningarna, uppger **Auto Motor und Sport**.

BYD sänker omgående sin Dolphin-modell med 33 000 kronor till 374 000 kronor. Storsäljaren BYD Atto 3 sänks i Tyskland med 75 000 kronor motsvarande 15 procent till 430 000 kronor. Lyxmodellen Han sänks mest av alla, priset sjunker med 195 000 kronor till 587 000 kronor. Dessutom erbjuds kunderna i Tyskland en bytesbonus motsvarande 33 000 kronor.

BYD i Sverige ligger än så länge kvar med sina relativt höga listpriser. Här kostar en BYD Atto 3 532 900 kronor, men säljs till kampanjpriset 499 000 kronor, vilket är 70 000 kronor över det nya tyska priset.



Maths Nilsson

Feber

9. Elon Musk vill flytta Tesla till Texas

Wille Wilhelmsson 2024-02-02 kl 1200

Efter juridiskt nederlag i Delaware.



Efter att en domare i den amerikanska delstaten Delaware häromdagen beslutade att ogiltigförklara Elon Musks enorma kompensationspaket från Tesla ser det ut som om Musk vill flytta företagets juridiska hemvist.

I en omröstning på X frågade Musk sina följare om de ansåg att Tesla borde flytta sin juridiska hemvist till Texas, något som majoriteten av de som svarade i omröstningen ansåg att företaget borde göra. Efter resultatet skrev Musk att Tesla skulle arrangera en omröstning bland sina aktieägare om att flytta Teslas juridiska hemstat till Texas.

Anledningen till att Tesla, och många andra företag, är skrivna i Delaware beror på att delstaten har väldigt fördelaktiga skatteregler. Även Texas har förmånliga skatter och regler för företag. Huruvida Teslas aktieägare, om de genomför en omröstning om att flytta företaget, föredrar Texas framför Delaware återstår att se.

I videoklipppet ovan snackar Yahoo Finance lite mer om Musks senaste utspel och ger oss även en liten inblick i vilka krav Delaware, Texas och Nevada ställer på företag som har sin juridiska hemvist i delstaterna.



Wille Wilhelmsson

10. Uppgifter: Musk knarkade med sina direktörer

Av TT Nyhetsbyrån 2024-02-04

Det var allmänt känt att Teslagrundaren Elon Musk tog droger tillsammans med sina kollegor i styrelsen, skriver Wall Street Journal, som hämtat sina uppgifter från några av dem som var med.



Teslas och Space X grundare Elon Musk.

Nyligen skrev tidningen att Musk ska ha tagit droger, LSD, ecstasy och kokain, på privata tillställningar. Men nu uppger alltså tidningen att superentreprenören Musk, som också grundat rymdföretaget Space X, ska ha brukat droger tillsammans med sina direktörskollegor.

Vissa av dem uppger för tidningen att de ska ha känt en form av gruppträck, att de kände sig tvingade, för att inte reta upp honom.

Varken Elon Musk eller hans advokat har svarat på Wall Street Journals uppgifter, men efter förra gången tidningen skrev om att Elon Musk ska ha tagit olagliga droger svarade han på X:

"Vad jag än gör, uppenbarligen borde jag fortsätta", syftandes på att han skapat två av världens mest värdefulla företag.

En domare lade ner fallet tidigare i veckan, eftersom uppgifterna kan tänkas hänga ihop med att det uppstått en dispyt i styrelsen kring Elon Musks jättelön på 55 miljoner dollar.

11. NIO börjar erbjuda ET7 till Taxi Stockholm

5 feb 2024

Från och med 1:a april i år kommer Taxi Stockholm endast köpa in eldrivna modeller. Idag står elbilar för 35 procent av bolagets flotta och med det nya beslutet ska takten i omställningen snabbas upp.



Nu får vi också veta att NIO inleder ett samarbete med Taxi Stockholm som får tillgång till märkets stora sedanmodell ET7. Precis som hos NIO:s övriga modeller kan också den som alternativ till snabbbladdning byta batteri på omkring fyra minuter. Två sådana stationer finns idag i Stockholm

Hur många NIO ET7 som Taxi Stockholm är intresserade av framgår inte. Men modellen kan bli ett alternativ till Tesla Model S efter att Taxi Stockholm pausat inköp av nya bilar från Tesla. Orsaken är den ännu pågående konflikten mellan fackförbundet IF Metall och Tesla.

Vilka modeller som blir aktuella att köpa in meddelas inte. I höstas meddelade Taxi Stockholm att de bojkottar Tesla och pausar inköp av modeller från tillverkaren som en stödåtgärd i den pågående konflikten mellan fackföreningen IF Metall och Tesla.



Carl Undéhn

12. Hedin Bil i ny storaffär – köper direkt av Mercedes

Av Maths Nilsson 1 februari 2024 kl 0515

Bilimperiet Hedin Mobility fortsätter att växa i snabb takt. Nu tar Anders Hedin över Mercedes-Benz egen anläggning i Malmö. – Vårt framgångsrika partnerskap med Mercedes-Benz i Sverige bygger på en relation som sträcker sig över fem decennier, så vi är naturligtvis mycket glada över detta avtal och möjligheten att representera varumärket i södra Sverige, säger Anders Hedin.



Hedin Mobility Group har vuxit till en av Europas absolut största bilhandelskedjor, och nu görs ytterligare ett prestigefyllt uppköp. Hedin har ingått avtal om att förvärva Mercedes-Benz Försäljnings AB (”Mercedes-Benz Malmö”), ett helägt dotterbolag till Mercedes-Benz Sverige AB. Affären omfattar hela Mercedes-Benz Malmös verksamhet inom fordonsförsäljning och servicemarknadstjänster. Även fastigheten i Fosie i Malmö om 14 596 kvm där verksamheten bedrivs. Anläggningen är nyligen renoverad till toppskick.

Under 2022 sålde Mercedes-Benz Malmö närmare 2 200 nya och begagnade fordon. Mercedes-Benz Malmö är en fullserviceanläggning med nya och begagnade Mercedes-Benz personbilar och transportbilar. Till anläggningen hör ett showroom på 4355 kvadratmeter och en stor verkstad. Totalt har Mercedes-Benz Malmö 137 anställda som nu går över till Hedin Mobility Group.

Hedins utveckling som återförsäljare av Mercedes-Benz är smått sagolik. De började sälja Mercedes-Benz bilar år 1985 i Borås. Nu är företaget ett av de största i Europa på Mercedes med över 90 försäljningsställen i åtta länder. Enligt Hedin är den senaste affären ett strategiskt steg. Affären ska granskas av konkurrensmyndigheter, men väntas bli klar under andra kvartalet i år.



Hedin Mobility Group köper upp Mercedes-Benz anläggning i Malmö.

– Vi ser fram emot att välkomna medarbetarna på Mercedes-Benz Malmö till Hedin Mobility Group och fortsätta erbjuda befintliga och nya kunder i regionen en förstklassig varumärkesupplevelse, säger Anders Hedin.



Maths Nilsson

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

Läs mer:

- [Bilkungen Anders Hedin tar över hela Ford i Finland](#)
- [BMW säljer ut återförsäljare till svenske bilkungen](#)
- [Så byggde Anders Hedin upp Sveriges största bilhandels-kedja](#)
- [Hedin ger upp striden om bilhandlarjätte](#)
- [Hedin i ny miljardstrid om brittisk bilhandlarjätte](#)
- [Guldregnet: Mercedes anställda får 80 000 kronor i bonus](#)



13. Bilmodellerna som chockade världen

Uppdaterad 04 feb. 2024 Publicerad 04 feb. 2024

99 procent av bilmodellerna som släpps är ju mer eller mindre förväntade. Men så finns det de bilar som fullständigt överraskade...



*Så här ser den lite ball ut,
men faktum är att bilen på bilden är en av bilvärldens stora floppar.*

När Volvo berättar att de ska släppa en ny bil, vet ju du ungefär vad det kommer handla om. Likaså med Ford, Volkswagen och till och med Lamborghini.

Men vänta nu. Den sista jag nämnde – gjorde inte de ett riktigt udda bilsläpp på 1980-talet?

Det stämmer. Här kommer Lamborghinis udda fågel tillsammans med några andra bilmodeller som verkligen chockat sin omvärld.

Lamborghini LM002

I dag har varenda sportbilstillverkare av rang en egen SUV på programmet. När Lamborghini släppte sin LM var det många som höjde på ögonbrynen.

Det började som ett projekt för att försöka ro hem en order från US-Army för en robust, stark och tålig fyrhjulsdreven bil.

Sportbilstillverkaren Lamborghini förlorade dock upphandlingen till amerikanska Humvee.



*Den såg ut som ingen annan och väckte uppmärksamhet som ingen annan.
Lamborghini LM kallas för världens första suv.*

Så vad göra? Här stod de med en fullt utvecklad bil, som för övrigt fått namnet Cheetah, utan kund? De fortsatte helt enkelt att utveckla den till en personbil som släpptes 1986. Världens första suv var född.

Mercedes-Benz A-klasse



*Bilen som välte en hel värld. Eller i alla fall Merceds värld.
Bilen gjorde även det svenska älgtestet världsberömt.*

Ingen förstod vad det var som stod där i Mercedes monter på Frankfurtmässan 1997. En liten pjuttbil som inte bar några Mercedes-vibbar alls. Hur skulle den kunna sälja med den prestigestinna stjärnan på motorhuven?

Men det skulle bli värre. Den 21 oktober 1997 har Teknikens Värld med den nya A-klassen i sitt stora undanmanövertest – älgtestet. Och bilen slår runt.

Stor dramatik. Alla klarade sig utan skråmor. Alla utom bilen och Merceds själva.

Ett enormt mediauppbåd följde, som till slut fick Mercedes att uppdatera bilen med ny fjädring och anti-sladd-system.

Bilmodellen överlevde, men fick dras med öknamnet Weltklasse länge och väl.

[Läs mer här om älgtestet](#)

Aston Martin Cygnet



*Du kanske tycker att Aston Martin påminner om något?
'Och där har du helt rätt. Bilen baseras faktiskt på Toyota iQ.*

När brittiska prestandamärket Aston Martin rullade in sin nya Cygnet på bilmässan i Genève 2011, kunde de lika gärna ha rullat in ett UFO.

Ingen fattade något. Vad gjorde denna lilla bil i denna brittiska aristokratiska monter? Var den ett skämt? Eller var den verkligen på allvar?

Förklaringen som **Ulrich Bez**, Astons dåvarande vd, gav, var att Aston var tvungna att ta fram en miljövänlig bil för att visa att de minsann var med i miljövågen.

Och, hävdade han, vi räknar med att sälja 4000 exemplar av bilen till våra kunder.

Det blev 300 byggda bilar innan modellen lyftes bort och in i arkivet för dåliga idéer. Men i dag är den lilla bilen på väg upp på värdeskalan. Så har du en – håll i den. En av de mer ovanliga bilmodellerna i dag.

BMW E1



Lilla BMW E1 var så långt före sin tid. Tänk om den hade fått utvecklas vidare redan då.

Tänk om idéer hade värderats annorlunda. Tänk om BMW hade tagit tag i sin konceptbil E1 redan när den premiärvisades som en show-off på Frankfurtmässan 1991.

Tänk om BMW redan då hade satsat på att utveckla bilen och dess fullt fungerande batteridrift redan då. Tänk om det hade resulterat i en första elbil i en ny serie bilar från den tyska biltillverkaren.



Det k0m att dröja 22 år innan BMW i3 släpptes. En miljötragisk förlust av tid.

Tänk om det inte hade dröjt ända till 2013 innan BMW släppte den första "riktiga" elbilen i3. Tänk om BMW inte hade tappat ett decennium i tid utan istället hade varit världsledande elbilstillverkare kanske redan 1997.

Tänk om...

Jeep Grand Cherokee Trackhawk



*Att peta i ohämmat mycket kraft i en stor bil kan sluta på många sätt.
Med Jeep Trackhawk slutade det med mungiporna uppe vid öronen.*

Skomakare – håll dig vid din läst.

Ett av västvärldens mest kända talesätt. Med ett innehåll som rymmer sekler av klokskap. Men ändå är det inte alltid så lätt att hålla fingrarna i styr från det där som lockar vid sidan av förnuftet.

Amerikanska Jeep har sedan andra världskriget producerat kloka bilar. Robusta fyrhjulsdrivna, som ska ta sig fram oavsett väder och underlag. Ibland har de fått större maskiner under huven men då bara för att just bli starkare.

Men en dag kunde inte ingenjörerna hålla sig. De testade i smyg om det skulle gå att peta ned en 697 hästar stark, 6,2 liter stor turboladdad Hellcat-V8 mellan framskärmarna.

Det gick alldeles utmärkt kan meddelas. Resultatet blev en suv som piskade Porsche 911 på strippen, även med kofferten full av ett helt IKEA-kök. En sleeper i ordets rätta bemärkelse.

Läs mer: [Fem bilar ursprungligen byggda för krig](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på historia, klassiska båtar och bilar.

14. Dual Ghia 1957



Detroitbon Eugene Casaroll kanske inte arbetade direkt för någon av de tre stora, men han var ändå en viktig aktör i den amerikanska bilindustrin. Hans företag, Auto Shippers, Inc., hade nära band med Chrysler Corporation och hanterade den viktiga uppgiften att leverera nya Chrysler-produkter till återförsäljare runt om i landet. Hans andra företag, Dual Motors, tillverkade massiva tvåmotoriga tankdumpers för den amerikanska militären under andra världskriget, vilket gav Casaroll en praktisk hög med pengar efter kriget.





Under en rundtur på New York Auto Show 1953 stoppades Eugene Casaroll av en fantastisk ny drömbil från Chrysler – den Ghia-designade Dodge Fire Arrow. Chryslers designchef, Virgil Exner, hade odlat en fruktbar relation med den italienska carrozzerian, men han kämpade för att övertyga Chryslers konservativa styrelse om att bilarna var värda att tillverkas. Herr Casaroll, å andra sidan, hade ingen styrelse att stå till svars inför, en sysslös fabrik, en hög med kontanter som brände ett hål i fickan och en dröm om att få se sitt namn i krom. Han förvärvade rättigheterna till Fire Arrow-designen, och Ghia var mer än glad att förse honom med så många karosser som behövdes. Casaroll införlivade den nya satsningen som Dual-Ghia och beställde en prototyp, och när den märkligt namngivna "Fire Bomb" kom ut på showbanan kom snart beställningarna på denna överdådiga nya boulevardkryssare in.

Casaroll slöt ett avtal med Chrysler om att leverera 1956 års Dodge-chassin, som skeppades till Turin i Italien för att ta emot karosserierna. De återvände sedan till USA för att utrustas med antingen en 315 kubiktums Hemi eller 315 kubiktums Poly-head V8. Naturligtvis var detta en extremt kostsam strävan, vilket ledde till ett orimligt klistermärkespris. Sådan exklusivitet tilltalade en utvald kundkrets, som inkluderade sådana namn som Ronald Reagan, Frank Sinatra, Debbie Reynolds och Lucille Ball. Även om exakta produktionssiffror länge har varit en källa till debatt, uppskattar märkeshistorikern Dr. Paul Sable att 100 Dual Ghias byggdes, inklusive en eller möjligen två hardtops, varav 80 kompletta bilar är kända.

Detta slående exempel är chassi 105, den femte Dual-Ghia som tillverkats. Den byggdes för fru Esther Jacobson från den Detroit-baserade varuhusfamiljen Jacobson's. Denna bil är föremål för en noggrann, flerårig restaurering av den respekterade White Hall Restorations i Hopkinton, Massachusetts, och är mycket nära exakta originalspecifikationerna. När bilen upptäcktes av den senaste ägaren hade den målats om och var lite grov i kanterna, men överlag ganska bra. Efter noggrann forskning bestämde de de ursprungliga specifikationerna och färgerna och siktade på att återställa bilen så troget som möjligt, en process som tog över tre år av mödosamt arbete.



Dual-Ghia 105 ser positivt strålande ut i sin ursprungliga nyans av Chrysler Vermont Green, accentuerad med en matchande tvåfärgad interiör, mörkgrön topp och sällsynta original Motor Wheels kromtrådshjul. Lackeringen är underbar och karossen är skarpt definierad med exceptionellt raka paneler. En mindre färgspricka noteras längs huvens ås, även om finishen annars är exceptionell. Det omfattande ljusverket restaurerades vackert till avsevärda kostnader.

Dual Ghias kabin är en fantastisk blandning av italiensk sofistikerad och amerikanskt överflöd från mitten av århundradet. Kromade rattar och reglage pryder den karossfärgade metallinstrumentbrädan, och ett motorvridet instrumentkluster rymmer de stora, kromtrimmade mätarna. Detaljerna är utsökta och ett bevis på restauratörens hantverk. Lädret specialfärgades för att uppnå rätt färg, och månader ägnades åt att köpa den unika NOS-mönstrade mattan. Som med många tidiga Dual-Ghias bär handskfacket en graverad platta med den ursprungliga ägarens namn.

Liknande uppmärksamhet på detaljer ägnades under huven, där 315 c.i. Mopar Poly-head V8 sitter i ett oklanderligt motorrum. Den är autentiskt detaljerad i rätt nyans av rött/orange, toppad med en blanksvart luftrenare för oljebad och klädd med tidsenliga beslag, VVS och klämmor. Andra korrekta detaljer inkluderar Mopar-spolarpåsen och kombinationsgeneratoren/servostyrningspumpen. Den stora V8:an är ihopkopplad med en Torque-Flite automatisk växellåda för enkel marschförmåga.

Resultatet av alla dessa kräsna ansträngningar är ett av de finaste exemplen på en Dual-Ghia som finns kvar. Den har många utmärkelser och utmärkelser på sin meritlista, inklusive First in Class & Best in Show vid 2014 Hemmings Concours, en omslagsartikel i Hemmings Classic Car (juli 2015), AACA 1st Junior Award på Hershey, och många klass- och specialutmärkelser vid evenemang inklusive Winter Park, The Elegance på Hershey, Boca Raton, Keeneland Concours, Keels & Wheels, Hilton Head och Cavallino Classic.

Dual-Ghia har alla förutsättningar för att bli en bils storhet – sällsynthet, kraft, stil, karosbyggd prägel och en fascinerande ursprungshistoria. Detta underbara exemplar kommer att passa in i alla prestigefyllda samlingar och är redo för nästa förvaltare att njuta av dess visuella prakt.



15. Unipower GT

En av de bästa produktionsspecialerna av dem alla.



FILM: <https://youtu.be/P0ReyQjj-T0>

Unipower GT förtjänade ett bättre öde

Historien är full av lovande specialsportbilar som föll i glömska, men Unipower GT var mer förtjänt än de flesta. Erkänd som en av de mest grundligt konstruerade och bäst byggda lågvolymssportbilarna på 1960-talet, byggdes bara 71 Unipower GT mellan 1966 och 1969, men antalet kunde ha varit mycket högre om företaget hade hanterats bättre.

Unipower GT:s initiativtagare var Ernie Unger, som älskade vad små bilar kunde erbjuda, från stor smidighet till låga driftskostnader. Medan han klippte tänderna på Lotus på femtiotalet, innan han arbetade med Imp-projektet för Rootes, hade Unger en vision om en mittmotorbil som var fantastisk att köra, lätt och prisvärd - att köpa såväl som att köra. 2008 berättade Unger för mig: "Jag hade en enorm entusiasm för Carlo Abarths vackra bilar – men de var dyra och hanterade inte så bra. De flesta samtida specialiserade brittiska bilar var dynamiskt mycket överlägsna; Jag kunde inte se någon som hade gift sig med ett fantastiskt utseende med ett riktigt fantastiskt chassi, så jag bestämde mig för att ändra det".



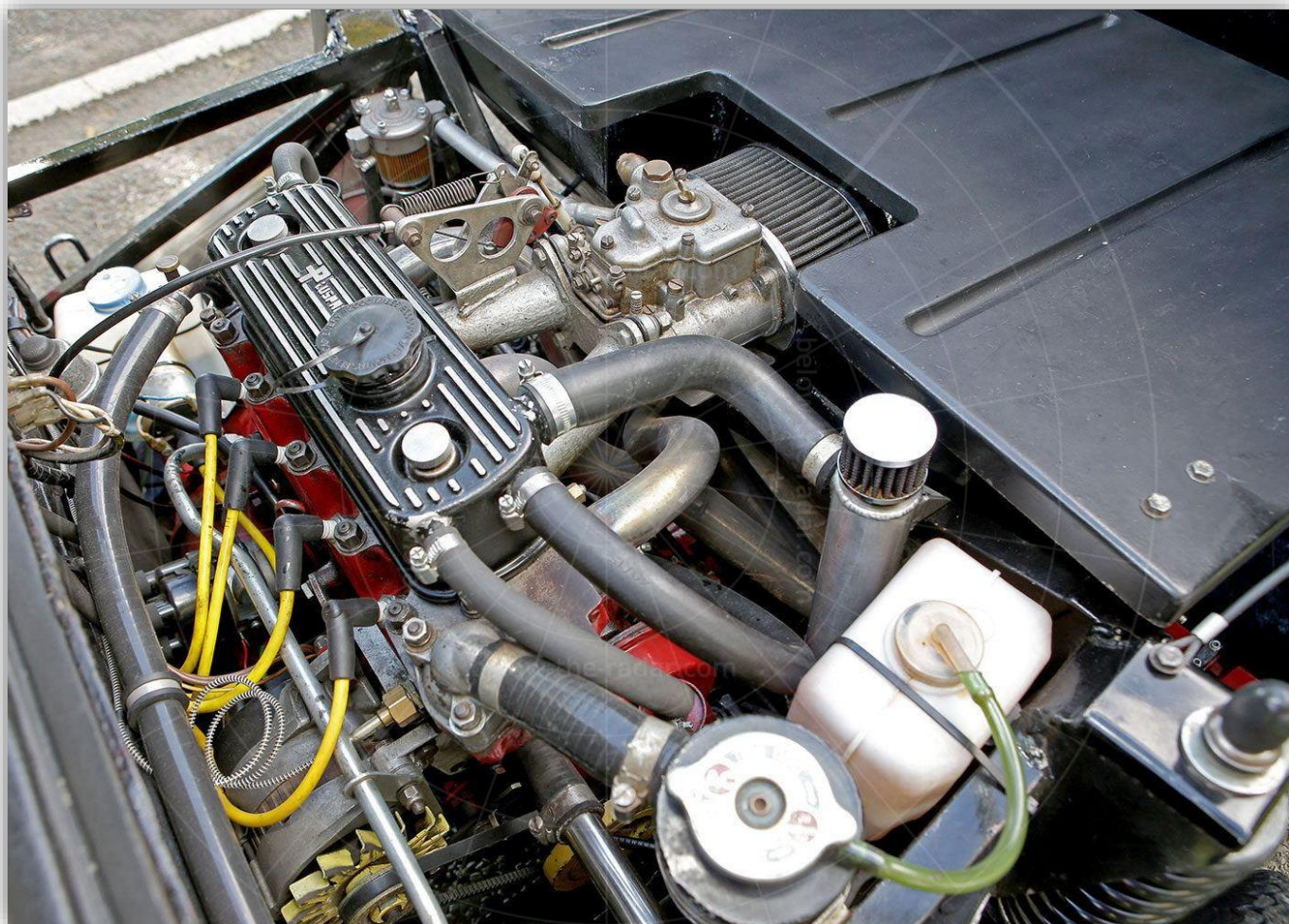
Unger berättar: "Mitt jobb var att analysera rivalernas bilar, och så snart vi fick en Mini på ramperna visste jag att det var det; den beprövade och kompakta motorn i A-serien och den kombinerade växellådan i ett tvärgående arrangemang var helt klart vägen framåt".

Unger visste att det var avgörande att hålla nere kostnaderna för att ett projekt skulle bli framgångsrikt. Hans bakgrund inom bilproduktion hade gett de nödvändiga färdigheterna för att trimma kostnaderna utan att minska kvaliteten. Faktum är att när han hade flyttat från Rootes till Ford 1962 var det Unger som berömt dissekerade en Mini och fastställde i processen att BMC gjorde en förlust på var och en.

Ett slumpmässigt samtal på Goodwood med racerbilens designern Val Dare-Bryan visade sig vara projektets vändpunkt; Dare-Bryan hade också funderat på att producera en prisvärd sportbil med mittmotor. Vid den tiden designade Dare-Bryan Attila racerbilar för Roy Pierpoint. Han minns: "I början av 1964 hade vi byggt ett rullande chassi med Mini 850-kraft, som Tony Lanfranchi körde runt Brands Hatch åt oss. Tony var entusiastisk över bilens potential, efter en dag med att slå den runt banan. Med tanke på att hårdvaran representerade en investering på bara 300 pund, gjorde vi inte dåligt".

Medan Dare-Bryan designade chassit, sorterade Unger den yttre designen genom att anlita professionell hjälp. Ständigt i Fords stylingstudio när GT40 skrevs, övertalade Unger en i teamet att hjälpa till. Den designern var Ron Bradshaw, som var månsken från GT40-projektet när han ritade Unipower GT; Bradshaws identitet hölls hemlig i årtionden.

Medan Bradshaw gjorde sitt konstruerades ett andra rullande chassi, på vilket Peel Brothers ympade en handbyggd legeringskaross från vilken formarna senare skapades; Detta skulle visa sig vara avgörande för att övertyga BMC att tillhandahålla nödvändig löputrustning. Dare-Bryan säger: "Vi blev inbjudna till lunch med Issigonis, som körde bilen och var hänförd över den. Han älskade mittmotorlayouten, men var besviken över att vi inte hade monterat Hydragas-fjädring.

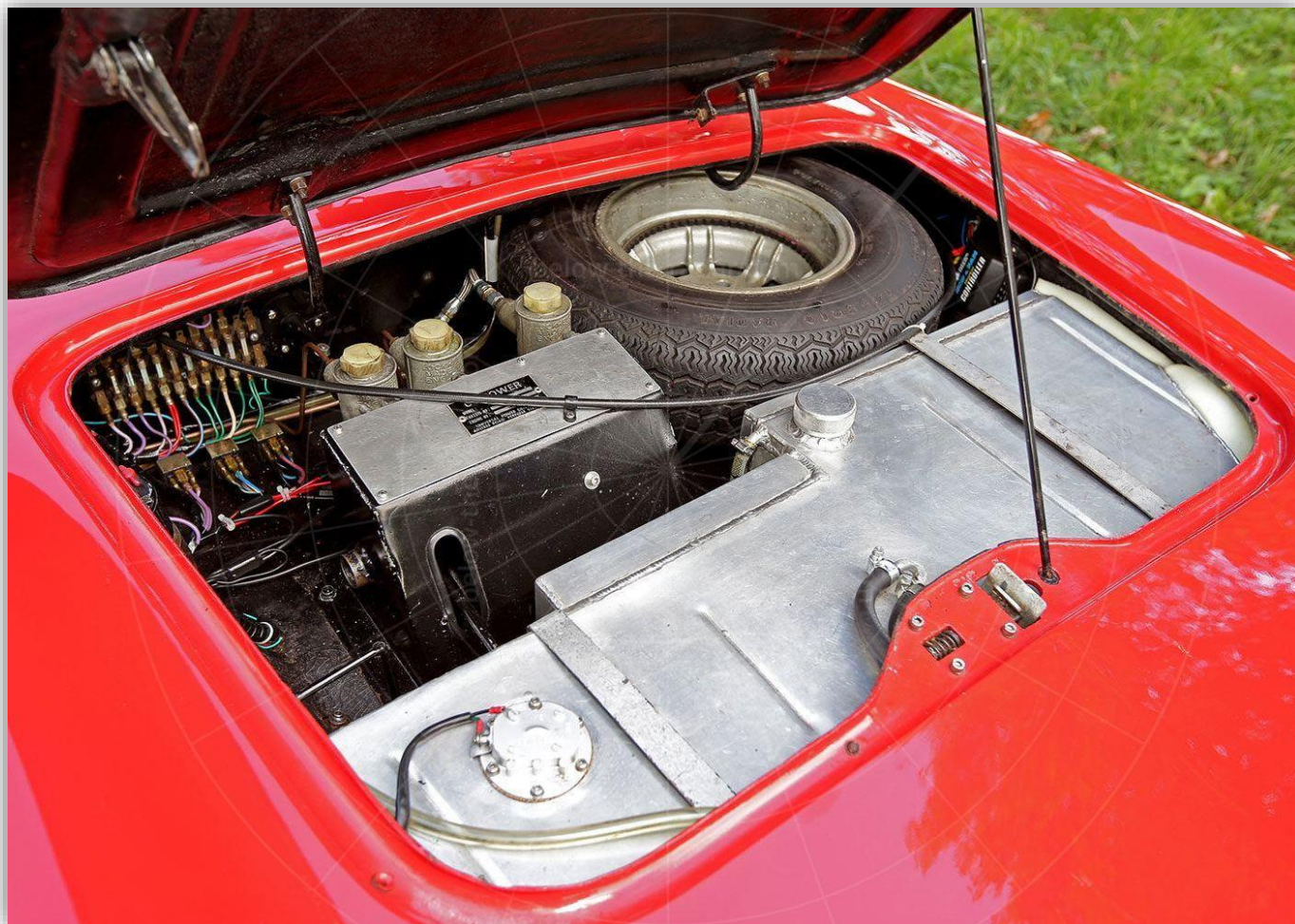


Vi hade inget val. Fjädringsstyvheten var kritisk, och vi kunde få stålfjädrar levererade exakt enligt vår specifikation, för knappt några pengar. Ett skräddarsytt Hydragas-system skulle ha lamslagit oss ekonomiskt".

Nästa steg innebar stora utgifter; köpa produktionskapacitet och driftsätta jigggar och formar för småskalig produktion. Unger var vän med Tim Powell, ägare av gaffeltruckar och jordbruksfyrhjulsdrivna tillverkare Universal Power Drives, eller UPD. Powell hade just investerat i en andra fabrik som var underutnyttjad; när Unger visade Powell legeringsskalet gick han omedelbart med på att engagera sig.

Med den nödvändiga uppbackningen konstruerades karossformarna och chassijiggarna, så att arbetet kunde påbörjas med den första glasfiberprototypen. Ungers erfarenhet av Rootes och Ford lönade sig här; Saker och ting gick snabbt och relativt smärtfritt. Så mycket att bilen var redo för Olympias Racing Car Show i januari 1966 - men bilen hade inget namn. Hustler valdes från början, men detta antogs för UPD:s gaffeltruckar så ett alternativ behövdes. Racing Car Show-arrangören Ian Smith var angelägen om att skicka showprogrammet till pressen och behövde bekräftelse bråttom, så han frågade varför de inte bara kallade det Unipower GT, eftersom han visste att UPD redan hade Unipower-namnet registrerat. Problemet löst.

På mässan gick Unipower GT ner i en storm, med tillräckligt med beställningar för att få produktionen väl igång. Marknadsföringen var minimal och onödig; Från början kunde fabriken inte klara av floden av beställningar. Fantastiska recensioner i tidskrifter över hela världen säkerställde ett stadigt flöde av förfrågningar från utlandet, med köpare från Spanien, Schweiz och USA som alla beställde, lockade åtminstone delvis av Unipower som kallades "mini-Miura" av pressen.



Unger säger: "Det fanns två typer av köpare till Unipower GT; Den första ville använda bilen på banan – vilket är ett mått på hur bra den var dynamiskt, eftersom vi designade den enbart för vägbruk. Den andra typen av köpare var den som köpte bilen för vägbruk. Dessa var finsmakarna; den typ av person som annars skulle ha köpt en Abarth, eftersom GT inte var särskilt billig. De flesta kunder köpte en GT som en andra bil, men när Peter Sellers gjorde sin beställning hade han en hel samling andra bilar i reserv!

Med ett lanseringspris på £ 950 för 998cc-utgåvan, eller £ 1150 i Cooper S 1275-specifikationen, var GT bra värde, men utom räckhåll för många. Det var också dyrare än £ 1107 Austin Healey 3000, medan en öppen MGB var bara £ 855, med en stängd till ett pris av £ 998. Dessa bilar stöddes ordentligt med ett återförsäljarnätverk, men köpare som inte var så krångliga med det kunde välja många andra specialvägar, till exempel £ 1085 Elva Courier MkIV, £ 699 Turner 1500 MkIII eller £ 1060 Gilbern 1800GT.

Den verkliga taggen i UPD: s sida var dock Lotus Elan; Företaget hade redan ett namn- och återförsäljarnätverk, medan bilen uppfattades som dynamiskt perfekt - och den kostade bara £ 1179 i öppen form. För att hålla priset nere erbjöd Unipower GT sin mindre motor så att den kunde säljas som ett kit, så att köparen inte behövde betala inköpsskatt. Även om Unger nu medger: "De flesta kunder fick en hel del fabriks hjälp med att färdigställa sina bilar!"

Fram till denna punkt hade projektet kommit ihop snabbt, men det krävdes fortfarande mycket utvecklingsarbete innan bilar kunde levereras till ivriga köpare. Den första Unipower GT (den röda på bilden här, nu ägd av Tim Carpenter) registrerades i juli 1966, men utvecklingsprocessen bromsades åtminstone delvis eftersom Ernie Unger behöll sitt jobb på Ford.



Unger säger: "Designen var i huvudsak rätt, men förfining var nödvändig. Till exempel behöll vi initialt kylaren med motorn, men detta ledde till överhettning så vi flyttade den till framsidan av bilen. Som ett resultat införlivade vi en kanal så att kylarmatrisen också fungerade som hyttens värmare - något som aldrig har gjorts sedan dess, även om det fungerade briljant [*Tim Carpenter skulle be om att skilja sig åt på denna punkt ...*]. Vi bytte också upp vindrutorna mot skjutbara enheter, eftersom glasfiberdörrarna kunde böjas, vilket ledde till tätningsproblem, medan växellänkagets design krävde mycket ansträngning. Sammantaget fanns det dock förvånansvärt få problem; Saker och ting hjälptes enormt genom att använda branschkontakter för att få saker rätt från början.

När de första kundbilarna var klara för leverans hade saker och ting redan gått fel. Istället för att bara bygga kundbilar var några involverade i projektet angelägna om att fortsätta utveckla GT. Att bygga bilar var inte heller så glamoröst som Powell hade hoppats; det fanns ett konstant berg av pappersarbete att kämpa med medan Unipower GT inte var så lönsam som ursprungligen planerat. Powells kärnverksamhet hade också expanderat så att han behövde fabriksutrymmet som Unipower GT tog upp. Sommaren 1968 presenterade sig en lösning i form av den rika socialisten Piers Weld-Forrester. Han kontaktade Powell med ett erbjudande om att driva ett fabriksracingteam, men avvisades snabbt. Men efter ytterligare eftertanke beslutade Powell att sälja honom hela företaget; Weld-Forrester nappade på möjligheten och beseglade Unipower GT:s öde.

En ny satsning skapades, kallad UWF och med Unger och Weld-Forrester som partners; Dare-Bryan lämnade företaget nästan omedelbart. En reviderad Unipower GT presenterades sedan, med fräscha bakljus, reviderad interiör och mjukare fjädring, medan en fabrik förvärvades på Park Royal för att bygga en bil varje vecka. Men det gick snart väldigt fel. Kundbilar blev åsidosatta för icke godkända racingprojekt och ekonomiska kontroller gick ut genom fönstret; Weld-Forrester var inte alls kommersiellt sinnad så han såg hela Unipower GT-projektet som lite roligt.

Medan han byggde dyra lättviktsförare – två tillverkades – väntade kunderna allt längre på sina bilar. Så det var ingen överraskning att inom några månader efter att Unipower GT bytte ägare hade företaget gått i konkurs, med mer än 40 utestående order.

MOTORNYTT

Unger är optimistisk om det hela. Han kommenterar: "Det enda jag ångrar är att jag inte engagerade mig mer, för att hålla en hårdare kontroll över saker och ting. Bilen hade stor potential; Vi kunde ha tittat på alternativa kraftverk tillsammans med större hjul och däck för att ge en ännu bättre kör-/hanteringsbalans. Vi kan också ha gjort en targa-utgåva; Den ursprungliga legeringskarossen innehöll en avtagbar takpanel, om vi gick den vägen".

Trots de låga produktionssiffrorna räknar man med att så många som 40 Unipower GT överlever över hela världen, även om få körs. Den inneboende kvaliteten i konstruktionen av Unipower GT har bidragit till överlevnadsgraden, men konceptet är minst lika imponerande som utförandet. Fiat tyckte uppenbarligen det; företaget erkände för Unger och Dare-Bryan att dess X1/9 var direkt inspirerad av Unipower GT. Med cirka 180 000 av dem byggda under mer än ett decennium visar det hur mycket potential Unipower GT hade.

Befolkningsförändringar	
Producerad	1966-1969, England
Antal byggda	73
Motor	1 275cc, 4-cylindriga, dubbla SU HS2 förgasare
Transmission	Fyrväxlad manuell, bakhjulsdrift
Kraft	75 hk vid 6000 rpm
Vridmoment	79lb ft vid 3000rpm
Vikt	509 kg (begärs)
Tophastighet	110mph
0-60mph	9,5 sekunder
Lanseringspris	£ 1150

Unipower GT online-resurser:

- [Unipower GT Ägarklubb & Registrera](#)
- [Unipower GT-registret](#)
- [Pete Flanagans Facebook-sida](#)
- [Jeroen Booij's välforskade blogg på Maximum Mini](#)



Roger Warolin