



Mercedes-Benz 280 E (W123) 1984

1. BMW i4 M50 med taktält till elbilarnas vackra land
2. Galna elbilen med över 3000 hästkrafter
3. Sveriges billigaste el-SUV får längre räckvidd
4. Fords nya elbil blir rymligare än Toyota RAV4
5. Därför är din hastighetsmätare så överklig
6. Detta är Northvolt-köparens banbrytande elbilsbatteri
7. Nytt förslag att veteranbilar återigen måste besiktigas
8. Ford erbjuder miljonlön till expert på bilnamn
9. Koenigsegg dubblar spränger miljardvallen
10. Svensk cykel utan ekrar ska erövra världen
11. Uniti
12. Lucid Gravity X
13. Historien om Mercedes mest framgångsrika skapelse
14. Grattis Renault Dauphine



1. BMW i4 M50 med taktält till elbilarnas vackra land (Norge)

2025-08-10

Jag har kört min egen BMW i4 M50 (2024) till Norge och för att slippa betala hotellpriserna så valde jag att köra med taktält. Det blir en resa genom vackra landskap för att se och uppleva Norge samtidigt som jag lägger mil på min egen bil och upplever hur det är att ha sitt boende på taket.



FILM: <https://youtu.be/h8VFgwt0Zys>

- | | |
|--|---|
| 00:00 - Intro | 17:27 - Eidfjord |
| 00:31 - Reklam | 18:05 - Christoffer Gullin |
| 00:41 - Specifikationer | 18:32 - Tunneln upp och ner |
| 01:45 - Vi ska till Eidfjord | 21:43 - Fördelen med att åka nedför |
| 03:07 - Batterifövärmningssymbolen | 23:17 - Nackdelen med att åka uppför |
| 04:17 - Köra med taktält | 24:09 - Elbilar i Norge |
| 05:35 - Första laddstoppet | 25:10 - Bra pris hos Tesla |
| 07:41 - Dags att slå läger | 26:06 - Laddstopp 11 till 80 |
| 08:22 - Gasell GM160 taktält | 28:36 - Nattstopp |
| 10:49 - Dagen efter | 29:51 - Möte + laddning = sant |
| 13:20 - Vad jag tycker om BMW i4 efter ett år | 31:03 - Summering av resan |
| 15:39 - Upp för berg och ner på andra sidan | 34:40 - Kostnader |



2. Galna elbilen med över 3000 hästkrafter

Posted by Kristofer Rask augusti 10, 2025

Det kinesiska elbilmärket Yangwang har ett enda syfte. Att lansera högpresterande, ultralyxiga och spektakulära elbilar som tänjer på alla tänkbara gränser. Bakom märket står biljätten BYD.



2023 lanserade Yangwang hyper-elbilen U9 med maxad prestanda. Nu har modellen uppdaterats med en Track Edition med ännu mer prestanda.



FILM: <https://youtu.be/-QJYSkq8KVA>



U9 innebär en jättevinge.

Nya Yangwang U9 Track Edition har fyra stycken elmotorer, en för varje hjul med en motoreffekt på 555 kW vardera. Totalt ger det 2200 kW (3019 hk) avslöjar ett typgodkännande från kinesiska myndigheter.

Det ganska jämföras med den vanliga U9 som "endast" levererar 960 kW (1287 hk) i motoreffekt. Med mer än 3000 hästkrafter är den motorstarkare än andra eldrivna hyperbilar som Lotus Evija (1 972 hk) and Rimac Nevera (1 914 hk).

Elbilen har ett LFP-batteri på 80 kWh vilket ger en räckvidd på 450 kilometer (CLTC). Snabbladdning är möjligt med effekter på upp till 500 kW. Laddningsintervallet 30 till 80 procent specificeras till 10 minuter.

2024 satte den tidigare generationen U9 ett hastighetsrekord på 391,94 km/h vilket är det snabbaste för en kinesisk serieproducerad elbil. Med Track Edition väntas U9 bli ännu snabbare.



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



3. Sveriges billigaste el-SUV får längre räckvidd

Posted by Kristofer Rask augusti 11, 2025



En av marknadens billigaste elbilar vässas nu med längre räckvidd. Det handlar om Citroën e-C3 Aircross som nu får en utökad räckvidd från 300 till 400 kilometer. Det från ett större batteri på 54 kWh.

Trots det större batteriet så har det inte påverkat utrymmet i bilen jämfört med modellen med det mindre batteriet. Elbilen som mäter 4,39 meter på längden har fem sittplatser och ett bagage som rymmer 460 liter.

Den nya Extended Range-varianten får något snabbare laddning. Intervallet 20 till 80 procent kan avklaras på 28 minuter. Maximala laddningseffekten är på 100 kW.

Basmodellen av Citroën e-C3 Aircross med det mindre batteriet på 44 kWh börjar på 319 500 kronor, vilket gör att Citroën säljer in den som "Sveriges billigaste el-SUV". Vad modellen med det större batteriet kommer att kosta har inte kommunicerats.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



4. Fords nya elbil blir rymligare än Toyota RAV4, snabbare än Mustang

Posted by Kristofer Rask augusti 11, 2025

Ford har nu presenterat sin nya strategi för att bygga prisvärda elbilar i stor skala



Fords VD Jim Farley.

Med den nya plattformen Ford Universal EV Platform och ett nytt produktionssystem vill biltillverkaren skapa en familj av eldrivna, mjukvarudefinierade fordon som är både roliga att köra och ekonomiska att äga.

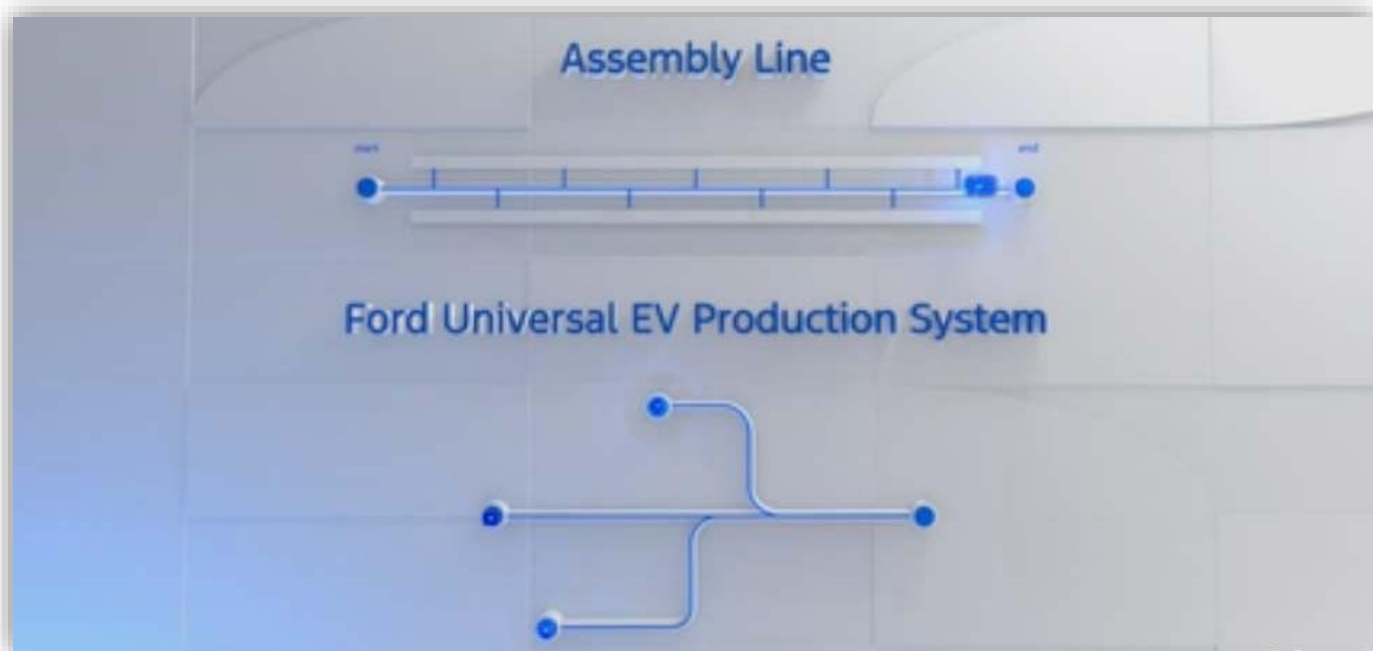
Trots ryktena om att man skrotat planerna på en eldriven pickup så är det just det som man kommer att satsa på. Först ut på den nya plattformen blir nämligen en mellanstor fyradörrars pickup som börjar tillverkas i Louisville, Kentucky år 2027. Både för USA och globala marknader.

– Vi tog ett radikalt grepp om en mycket svår utmaning. Att skapa prisvärda bilar som glädjer kunderna på alla viktiga områden som design, innovation, flexibilitet, utrymme, körupplevelse och ägandekostnad och göra det med amerikanska arbetare, säger Fords VD och koncernchef Jim Farley.

Den nya plattformen minskar antalet komponenter jämfört med en vanlig bil och och produktionstiden kan kortas ner med upp till 40 procent. Ford kommer också använda sig av prismatiska LFP-batterier utan kobolt och nickel vilket ger lägre kostnader och högre hållbarhet. Batteripaketet fungerar även som bilens golv och bidrar till låg tyngdpunkt, en tyst kupé och rymlig interiör.

– Vi hämtade inspiration från Model T, den universella bilen som förändrade världen. Vi samlade en riktigt skicklig grupp experter inom hela Ford och gav dem fria händer att hitta nya lösningar på gamla problem. Genom att tillämpa grundläggande ingenjörsprinciper och tänja på fysikens gränser har vi gjort bilen både rolig att köra och konkurrenskraftig i pris, berättar Doug Field, Fords chef för elbilar, digital utveckling och design.

– Vår nya zonbaserade elarkitektur öppnar möjligheter som branschen aldrig tidigare sett. Det här är inte någon avskalad bil i gammaldags stil, fortsätter Doug Field.



Fords nya produktionsmetod.

Pickup rymligare än Toyota, och snabbare än en Mustang

Ford lovar att pickuren kommer ha mer kupéutrymme än en Toyota RAV4 och rejält med lastutrymme genom både frunk och ett låsbart flak. Den kommer dessutom att vara lika snabb från 0 till 100 km/h som en Mustang EcoBoost och erbjuda ännu mer körglädje.

Produktionssystemet är lika omarbetat som plattformen förklarar Ford. Istället för ett traditionellt löpande band används en "monteringsträd"-metod där tre stora delmoduler byggs parallellt innan de sätts ihop. Front och bakdel gjuts i stora aluminiumstycken som ersätter ett stort antal mindre delar. Batteriet monteras separat tillsammans med interiörkomponenter och fungerar som bilens strukturella mittsektion.

– Vi satte våra medarbetare i centrum och återskapade fabriken från grunden, berättar Bryce Currie, Fords vice vd för tillverkning i Nordamerika. Han menar att satsningen innebär ergonomiska förbättringar, färre moment och högre kvalitet.

För att genomföra satsningen investerar Ford nästan två miljarder dollar i Louisville-fabriken, vilket säkrar 2 200 arbetstillfällen. Fabriken växer med 4 800 kvadratmeter.

Utöver investeringen i Louisville satsar Ford tre miljarder dollar i en ny batterifabrik i Michigan, som ska leverera de prismatiska LFP-batterierna. Tillsammans väntas satsningarna skapa eller trygga närmare 4 000 jobb och stärka den inhemska leverantörskedjan för elbilar.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

5. Därför är din hastighetsmätare så överklig

Av Andreas Jemn 10 augusti 2025, 11:01

Därför visar hastighetsmätare långt över bilens topphastighet. Ny fakta avslöjar hemligheten bakom mätarnas glädjekalkyler.



Många har säkert undrar varför hastighetsmätaren sträcker sig längre än bilen kan köra. Den amerikanska nyhetskanalen CNN har grävt i frågan. De har kommit fram till att det finns flera anledningar.

Den främsta och kanske viktigaste orsaken är symmetri. Den vanligaste hastigheten som folk kör i är mellan 70 och 110 kilometer i timmen. Därför har man också gjort så att hastigheterna visas högst upp på mätaren. För att inte mätaren ska sluta tvärt har man därför fyllt ut den hela vägen.

En annan anledning har med skryt att göra. Biltillverkarna vill att bilen ska verka snabbare och mer kraftfull än vad den är. Så även om topphastigheten bara är kring 190 knyck, så visar hastighetsmätaren hela vägen upp till 260.

Många tillverkare har en hastighetsmätare som visar högre siffror än vad bilens topphastighet är.

Många biltillverkare vill också spara pengar. Därför tillverkar de en och samma hastighetsmätare för alla sina modeller. Det gör att de enklare versionerna med mindre motorer visar samma topphastighet som de större.

I USA har det här varit omdebatterat. Där förbjöd det nationella trafiksäkerhetsrådet orimliga hastigheter på hastighetsmätare 1977.

– Unga förare kan inspireras att försöka komma upp i de hastigheterna, sa deras dåvarande generaldirektör Joan Claybrook, till [CNN](#).



Många tillverkare har en hastighetsmätare som visar högre siffror än vad bilens topphastighet är.

I EU finns det lagstiftning som reglerar hur mycket eller lite en hastighetsmätare får visa. Den måste alltid sträcka sig minst till bilens topphastighet. Dessutom finns strikta regler kring hur hastigheten ska visas. Upp till 200 kilometer i timmen ska mätaren visa en siffra var 20:e kilometer i timmen. Över 200 ska den visa var 30:e.

Volvo var tidiga med att begränsa topphastigheten till sina modeller. Ingen ny Volvo får längre gå fortare än 180 km/h. Motivet till detta var att få ner olycksstatistiken i trafiken. Därefter har flera andra tillverkare följt efter.

LÄS MER:

- [Så mycket fel kan din hastighetsmätare visa](#)
- [Så mycket fel visar hastighetsmätaren](#)
- [Bötesfällan i kartappar: "Går inte lita på tekniken"](#)
- [Så mycket fel visar hastighetsmätaren i olika bilar](#)
- [Trafikpolisens storsatsning – här lurpassar de](#)
- [Idrottsledare dömd – kör i 201 km/h med barnen](#)



Andreas Jemn

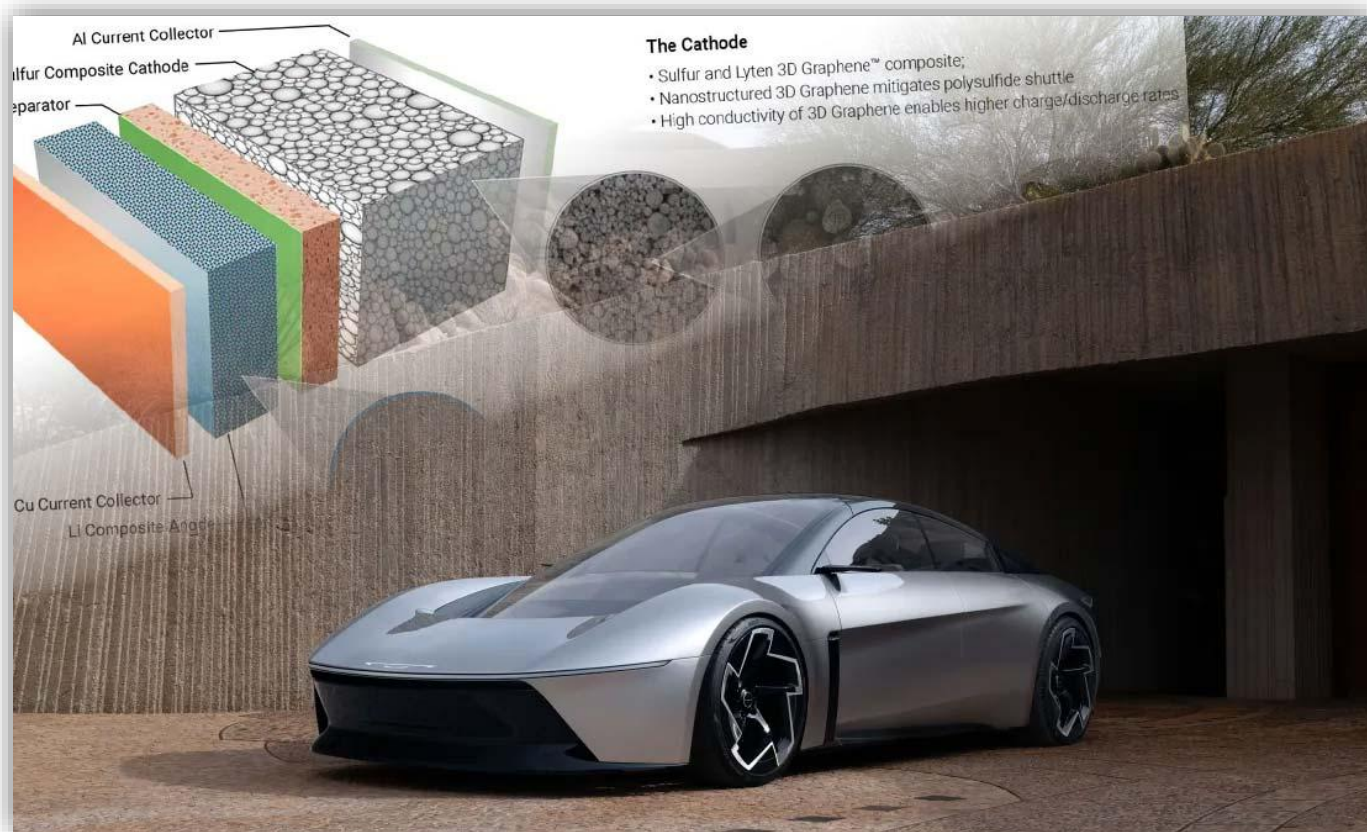
Andreas Jemn är journalist och författare.



6. Detta är Northvolt-köparens banbrytande elbilsbatteri

Posted by Kristofer Rask augusti 8, 2025

Igår kom beskedet att det amerikanska batteriföretaget Lyten köpt konkursade Northvolt. Företaget grundades i Kalifornien 2015 och har arbetat med att ta fram en helt ny batteriteknik.



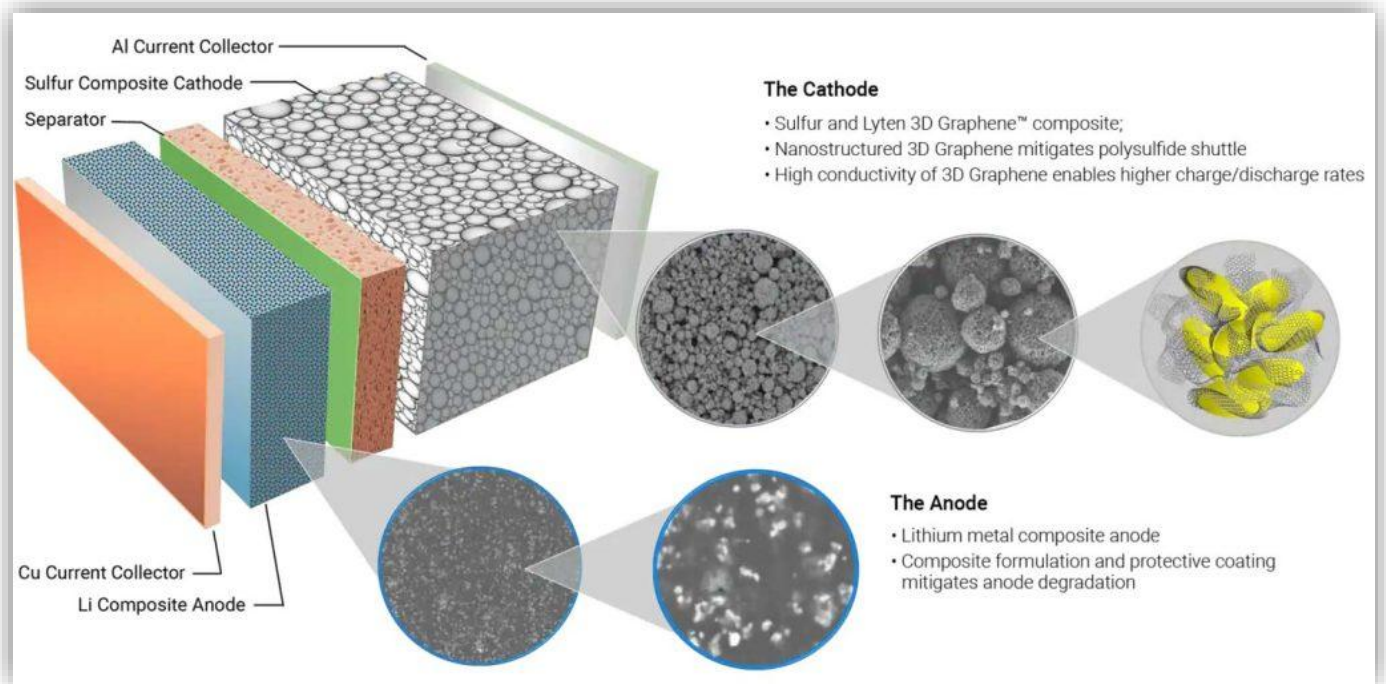
Tekniken som Lyten arbetar med är ett batteri baserat på en litium-svavelkemi som är lättare och har en potentiellt att kunna lagra mycket mer energi än traditionella litiumjonbatterier. I batterierna använder man grafen i katodmaterialet tillsammans med svavel. Redan idag används batteritypen inom dröjar- och försvarsindustrin.

Genom att slopa tunga material som nickel, kobolt, grafit eller järn och fosfor kan man göra batterier som väger 50 procent mindre än NMC-batterier och hela 75 procent lättare än LFP-batterier.

Biltillverkaren Stellantis har tidigt investerat i Lyten och illustrerade förra året en framtid med Lytens batterier i sitt koncept Chrysler Halcyon (avbildad ovanför).

Företaget lyfter också fram flera andra styrkor med litium-svavelbatterier så som att de är billigare att tillverka och dessutom kan man i större utsträckning använda sig av lokala leveranskedjor oavsett var batterierna produceras. Det ger en lägre miljöpåverkan än dagens litiumjonbatterier.

Ett av hindren som företaget däremot måste övervinna är att Li-S-celler tenderar att brytas ner snabbare än traditionella litiumjonbatterier. Det begränsar livslängden.



FILM: <https://youtu.be/GmG6TllhpAs>



Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

7. Nytt förslag: Veteranbilar måste återigen besiktigas

Publicerad 2025-08-07 06:16 (uppdaterad 2025-08-11 8:43) Text Erik Söderholm

Transportstyrelsen vill återinföra besiktning för veteranbilar och slopa den så kallade 50-årsregeln. Förslaget möter hård kritik.



Veteranbilar som är äldre än 50 år behöver inte besiktigas. Men regeln som infördes 2018 kan nu vara på väg att slopas.

Förra året kom uppgifter om att **undantaget kunde tas bort** och att vanlig kontrollbesiktning kan återinföras även för äldre bilar. Nu har **Transportstyrelsen tagit fram ett förslag**, något bland andra podden **Våra klassiker** rapporterat om.

Förslaget går i korthet ut på att bilar från 1960 och nyare återigen ska besiktigas vartannat år.

Samtidigt ska bilar från 1951 till 1959 ska besiktigas igen efter att de nya reglerna trätt i kraft. Om de blir godkända då blir de återigen besiktningsbefriade i fortsättningen.

”Förslaget går i korthet ut på att bilar från 1960 och nyare återigen ska besiktigas vartannat år”

Bilar av 1950 års modell och tidigare ska fortsatt vara besiktningsbefriade.

Den nuvarande så kallade 30-årsregeln, som innebär att bilar som är minst 30 år gamla, bara behöver besiktigas vartannat år ska finnas kvar.

Enligt Transportstyrelsen stod det klart redan 2018, när besiktningsbefrielsen infördes, att den skulle utvärderas. Nu anser myndigheten att den ”missbrukats” och att reglerna därför behöver ändras.

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) anser att det borde **räcka med en löpande fem-års kontroll** av äldre bilar, men föreslår också en ”kompletterande” kontroll av bilen om den byter ägare.

Men flera av förbundets medlemmar är samtidigt upprörda över förslaget och kallar det ”kollektiv bestraffning”.

– Visst finns det enstaka ”vrak” men låt polisen ta hand om dem. Vi som sköter våra fordon ska inte behöva punga ut i onödan, skriver en av dem på MHRF:s Facebooksida.

Om förslaget införs ska det gälla under första kvartalet 2026.



8. Ford söker expert på bilnamn – erbjuder miljonlön

Av Christoffer Lindén

2025-08-07

Är du en hejare på namn, då kanske Ford har drömjobbet



Ford söker nya namn – ikoner som Mustang sätter ribban högt.

Bli en del av Fords globala namnteam – nu söker märket en ”nomenklaturstrateg” med erfarenhet och känsla för språk.

Den amerikanska biljätten söker just nu en **nomenklaturstrateg** – en titel som i praktiken innebär att du blir ansvarig för att ta fram nya namn på fordon, tjänster och interna projekt.

Det är ingen liten roll. Den som får jobbet rapporterar direkt till Fords globala chef för nomenklatur och blir en del av företagets centrum för namnstrategi och taxonomi (Center of Excellence for Naming and Taxonomy).

Uppdraget? Att skapa namn som är minnesvärda, juridiskt gångbara och som passar in i Fords varumärkesstruktur.

Från Bronco till ... Fabergé?

Att hitta rätt namn är en konst. Historien visar att Ford ibland har gått långt för att landa ett modellnamn – som när Pulitzerprisbelönade poeten Marianne Moore anlätades för att döpa en ny modell.

**Nomenclature Strategist** ✓

Ford Motor Company · Dearborn, MI (On-site)

This newly created role reports to the Director of Global Nomenclature and supports Ford's global Center of Excellence for naming and taxonomy. In this position, you'll help drive clarity and consistency in how we name our products, services, and experiences across the enterprise. From vehicle design to HR, internal comms to marketing, you'll collaborate with teams across the entire company—making this one of the most connected roles at Ford.

The Position

The Strategist, Nomenclature will lead the end-to-end execution of naming initiatives across Ford's product and service portfolio. This person should be both creatively fluent and strategically disciplined, with a sharp eye for detail, strong facilitation skills, and the ability to manage complex stakeholder dynamics. This role is ideal for someone who can merge linguistic creativity with business strategy, delivering names that are not only memorable and meaningful, but aligned with our broader brand architecture and legally viable.

Responsibilities**What you'll do...**

- Lead individual naming projects from brief through final name selection
- Develop comprehensive naming briefs rooted in business strategy, brand positioning, and audience insight

Ford söker en "nomenklaturstrateg" enligt platsannonsern på LinkedIn. Foto: Skärmdump

Bland hennes förslag: **Utopian Turtletop** och **Resilient Bullet**. Bilen fick till slut namnet **Edsel** (efter Henry Fords son) vilket blev ett kommersiellt fiasko.

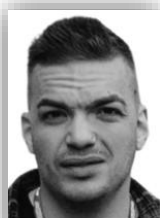
Men mycket har hänt sedan dess. I dag ansvarar Fords namnteam för allt från personbilar till tjänster som Ford Pro. Även interna kodnamn och system faller under deras paraply.

Så mycket tjänar du – och vad som krävs

Tjänsten ligger på nivå LL6 i Fords interna system, vilket motsvarar en årslön mellan cirka 1,2 och 2,3 miljoner kronor.

Men det är inget jobb för nybörjare: den sökande ska ha minst sex års erfarenhet av arbete med namnstrategi.

Om du någon gång irriterat dig på intetsägande modellnamn – här har du chansen att göra något åt det.



Christoffer Lindén

Sveriges mest aktiva Formel 1-reporter – på plats sedan 2019. Redaktör och F1-expert på auto motor & sport med erfarenhet från Vasabladet, Hufvudstadsbladet, Svenska YLE, Viaplay, Starbay, Nyhetsmorgon, Official F1 Race Programme, FormelDirekt, Sportime Magazin m.fl. Bevakar F1, analyserar bilindustrin och provkör bilar – allt från elbilar till sportbilar. Hejar på Bajen.

Instagram: [@christoffer.linden](#)

Email: christoffer.linden@automotorsport.se



9. Koenigsegg dubblar försäljningen – spränger miljardvallen

Av Magnus Fröderberg

2025-08-10

För första året har Koenigsegg sålt för mer än en miljard kronor. Nu tar de sikte på nya mål utanför bilindustrin.



Haldora och Christian von Koenigsegg driver tillsammans bilföretaget Koenigsegg. Men de vill också nå utanför bilvärden, bland annat som vinodlare, men också med den teknk och kompetens som företaget skapat.

Investeringarna har börjat ge ordentlig avkastning. Koenigsegg har byggt ut sin fabrik från en till tre produktionslinor. Det har gjort att de kunnat öka försäljningen med 130 procent (från 580 till 1 340 miljoner kronor).

Därmed har också totalomsättningen sprängt miljardvallen och hamnade på 1,4 miljarder för 2024, rapporterar flera affärstidningar.

– **Vi har investerat i att kunna** rampa upp vår produktion. Vi har byggt en ny fabrik och utökat med produktionslinor. Tidigare hade vi en produktionslina, nu har vi snart tre som kör olika bilmodeller. Det gör att vi kan producera fler enheter till marknaden, säger operativt ansvariga Haldora Von Koenigsegg till [Dagens Industri](#).

Förlust har vänts till vinst

2023 gjorde Koenigsegg Automotive AB en rörelseförlust på 302 miljoner kronor, uppger [Placera](#).

2024 vände vinden och företaget kunde återigen rapportera vinst (plus 35 miljoner).

Enligt Halldora Von Koenigsegg ser framtiden ljus ut. De har 400 beställda bilar i orderböckerna och ska snart börja tillverka den nya **fyradörrarsmodellen Gemera**.

Det innebär att tre bilmodeller tillverkas parallellt:

Jesko (Solan-linjen)

Gemera (Ludvig-linjen)

CC850 (Reodor-linjen)

Ska ta sig utanför bilindustrin

Den teknik och kompetens som Koenigsegg skapat vill de också kapitalisera utanför bilindustrin.

”Vår tekniska kompetens sträcker sig idag långt bortom högpresterande förbränningsmotorer – vi utvecklar kompletta elektriska arkitekturer och kraftfulla nya elmotorer för att driva dem. Detta gör att vi nu även utvärderar möjligheter som ska göra det möjligt för oss att expandera till marknaden utanför bilindustrin”, skriver bolaget i sin rapport.

Läs även:



Koenigseggs nya storsatsning i Skåne – ”projekt över lång tid”



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



10. Svensk cykel utan ekrar ska erövra världen

Av Andreas Jemn

7 augusti 2025, 21:20

Svensk uppfinning revolutionerar cykelvärlden. Den ekerlösa cykeln presenterades för pressen. Så här mycket kommer det att kosta.



Det är bland andra tyska [Handelsblatt](#) som skriver om den här nya uppfinningen. Även om försök med ekerlösa cyklar tidigare har misslyckats. Så verkar det som det svenska företaget Noll nu äntligen har lyckats. De visar upp sin senaste skapelse. Cykeln Go drivs av två elmotorer. En på vardera hjul. Precis som vanligt trampar man sig fram. Men energin överförs inte från trampandet. Istället styrs de båda elmotorerna av impulser. Detta sker genom ett litet hjul framför bakhjulet som drivs av en rem.

Designen är fräck och sportig. I ramen sitter batteriet väl skyddad. Och den har en rad häftiga finesser. Vad sägs om hydrauliska bromsar fram och bak. Dessutom får man en display på styrstången. Att bygga en cykel utan ekrar har förmodligen varit en utmaning. Istället för att hänga upp hjulen på navet. Har de i stället fäst fälgen direkt i ramen. Då kan däckets rotera fritt.

Tillverkaren Noll meddelar pressen att det här är en cykel som ska användas för dagligt bruk. Den kan lätt användas i stora städer. Det blir ett miljövänligt och praktiskt alternativ till att ta bilen eller använda kollektivtrafiken. Priset däremot kan verka avskräckande. För att förboka en sådan här cykel kostar det 2 500 kronor. Om man sedan ska köpa loss den när Go släpps nästa år. Då kommer det att kosta hela **70 000 kronor**.

LÄS MER:



Svenska forskarnas revolution: Luftfria hjul



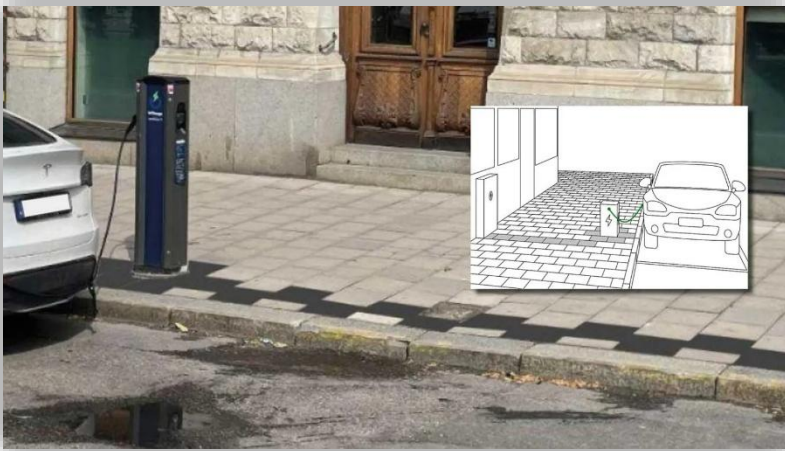
Cyklister struntar i polisen: "De cyklar rakt ut"



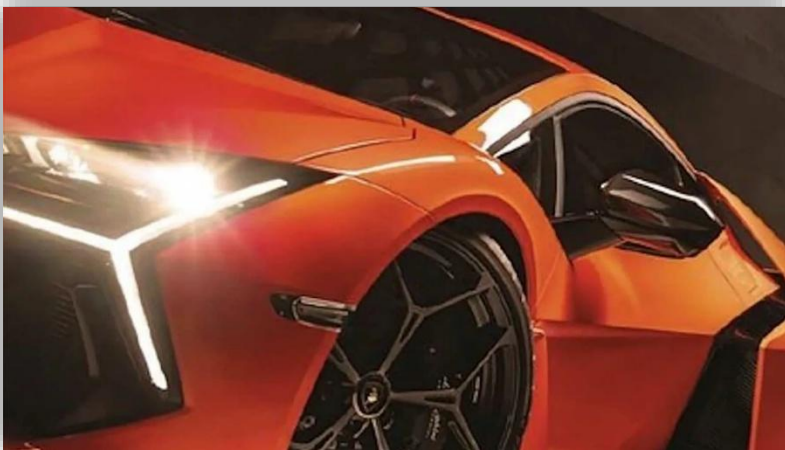
Ny uppfinning ska stoppa lösa hjulbultar



Ny vätgasmotor slår Bugatti – släpper bara ut vatten



Svensk uppfinning revolution för laddstolpar i stan



Första bilderna på Lamborghini Revuelto: V12 och 1015 hk



Andreas Jemn är journalist och författare.

11. Uniti försatt i konkurs

Av Linus Pröjtz

Publicerad 15 mar 2022 kl 16.28 Uppdaterad 18 mar kl 15.09

Den presenterades som en futuristisk och mindre destruktiv körupplevelse, men av planerna kring den lilla svenska elbilen Uniti blev intet. Nu är företaget försatt i konkurs.



När Uniti presenterades under hösten 2015 var det positiva tongångar. Det skulle byggas ny, svensk elbil som tänktes fram utanför lådan så att säga. Billigare än allt annat skulle den också vara. Positiva tongångar med en karismatisk ledare i form av Unitis grundare, den i Australien födde Lewis Horne, i spetsen. Stundom liknades han vid Elon Musk och ambitionen var det inget fel på. Men sett i perspektiv verkar de mer jordnära detaljerna och egenskaperna, som att faktiskt kunna utveckla en egen bil, ha saknats.

Uniti har ofta brottats med ekonomiska bekymmer under resans gång och så sent som innan senaste årsskiftet **hotades bolaget av konkurs**. Det undveks genom att man lyckades dra in ytterligare fem miljoner kronor, men nu är det slut. Nu har Lunds tingsrätt beslutat om att försätta bolaget i konkurs.

Den första bilden vi publicerade av Uniti var en märklig historia i mörker och motljus. Hur mycket till bil som existerade då, 2015, är svårt att säga – men tanken var att fordonet skulle utvecklas i Lund och tillverkas i Skåne. Under årens lopp har vi många gånger varit väldigt sugna på att provköra, eller bara åka och titta på konceptet – men någon körning blev det aldrig.



Få har sett Uniti One på annat sätt än på bild.

Storslagna planer

Under 2017 presenterades en produkt, **Uniti One**, dessutom med en hel del tekniska data och fakta inkluderat. Bland annat skulle den kunna gå 30 mil på en laddning och batteriet var på 22 kWh. Toppeffekten 102 hästkrafter, toppfart 130 km/h och acceleration 0-80 km/h skulle gå på 3,5 sekunder. Snabbladdningen skulle ge upp till 20 mil tillbaka på 30 minuter. Men, som sagt – det där var tekniska data som aldrig kunde bekräftas på något sätt. Däremot började bilen säljas **via förbeställning genom MediaMarkt**. Priset skulle ligga på mellan 145 000 och 199 000 kronor, men samarbetet med MediaMarkt verkade rinna ut i sanden. Kanske samtidigt som **Uniti 2019** meddelade att produktionen av One skulle flytta till Silverstone Park i Northamptonshire, för att sedan slutmonteras på andra orter under licens. Priset var nu uppe i 224 000 kronor.

Seglivat luftslott?

Alltså, jag vet inte riktigt. Vid det här läget i historien har jag sjukt lätt för att bli efterklok och säga – jag trodde aldrig på det där. Inte en smula. Det kommer aldrig att flyga. Kanske allra mest för att vi aldrig fick se bilen rulla för egen maskin, än mindre köra den. Antalet småskaliga företag som går i konkurs innan produkten når marknaden har historiskt sett varit många, men om de överlevt så många år som Uniti brukar de alltid ha kunnat visa upp i alla fall en fungerande prototyp. Som rullar för egen maskin. Inte sällan är den där bilen då produkten av en riktig tänkares ambition – något som kanske inte alltid går att kombinera med verklighetens villkor. Det vill säga med allt från föreskrifter, säkerhet, anpassning till produktion och förmågan att hitta vettiga underleverantörer som till slut gör att produkten kan säljas till ett vettigt pris. Men innan allt det där brukar det finnas ett sådant driv att visa upp det första steget. Kolla här, vår bil fungerar! Kanske inte alla detaljer, men det tar vi senare – den kör ju! Fast det bjöds vi aldrig på av Uniti och därför är det ingen större förvåning att företaget nu går i konkurs. Det verkar mest ha varit ett luftslott och jag blir gärna motbevisad.



12. Lucid Gravity X

Posted by Kristofer Rask augusti 15, 2025

Lyxig elbil med äventyrsambitioner



Lucid Motors presenterar nu sitt nya Gravity X Concept, en mer äventyrlig tolkning av märkets andra bilmodell Gravity. Konceptet bygger på Gravity Grand Touring som erbjuder upp till 725 kilometers räckvidd (EPA), fyrhjulsdraft och plats för sju personer.

– Lucid Gravity har satt en ny standard för vad en kompromisslös SUV kan åstadkomma. Konceptet Lucid Gravity X bygger vidare på dessa grundprinciper och utforskar nya möjligheter bortom de vanliga vägarna, samtidigt som det visar på Lucid Gravitys imponerande kapacitet, berättar Derek Jenkins, SVP Design and Brand på Lucid Motors.

Gravity X är framtagen för att klara mer krävande terräng och har bland annat högre markfrigång, bredare spårvidd, terrängdäck på 21 till 22 tum samt skyddande hasplåtar under bilen. Interiören kombinerar samma rymd och komfort som i standardversionen med mer robusta materialval. Det inkluderar slitstarka golvmattor, mikromocka på ratten och träinlägg i valnöt.

Syftet med Gravity X Concept är att visa på potentialen hos Lucids SUV som en både lyxig och kapabel bilmodell, ”redo för långresor på både väg och stig”.

– Lucids räckvidd, kraft och mångsidighet gör den till ett perfekt val för äventyrare som vill ta sig längre ut i terrängen, avslutar Derek Jenkins.



Kristofer Rask

13. Historien om Mercedes mest framgångsrika skapelse

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad: 04 aug. 2025 Publicerad: 04 aug. 2025

Mercedes-Benz är ett av världens mest kända lyxbilmärken, men deras framgång har aldrig enbart handlat om kvalitet.



Mercedes-Benz 280.

För att överleva måste man även sälja stort, och det har de sannerligen gjort.

Förra året sålde företaget nästan 2,4 miljoner fordon globalt, varav en stor andel i USA. Denna framgång styrs idag av SUV-modeller, men historien pekar på en annan typ av fordon som ingen kunnat matcha.

Den legendariska föregångaren till dagens bilar är inte den C-klass som tidigare hyllats som den mest framgångsrika. Istället döljer sig en annan modell bakom den imponerande försäljningssiffran, en bil som står i en klass för sig och som ingen efterföljare hittills lyckats överträffa.

Hemligheten bakom en Mercedes-legend

Före SUV-arnas tid var det alltså C-klass som regerade, med över 9 miljoner sålda exemplar sedan den introducerades. Men det är en annan modell, med en äldre namnkonvention, som faktiskt är den bäst säljande individuella bilen i **Mercedes-Benz** historia.

Den kallas internt för W123, en bil som tillverkades på samma plattform mellan 1976 och 1985.



Mercedes-Benz 280 TE

W123 var alltså Mercedes-Benz interna benämning för bilens chassi, där olika varianter använde en alfanumerisk kod för att ange motorstorlek, kaross och motortyp.

Exempelvis hade en Mercedes-Benz 280 TE en motor på 2,8 liter och en så kallad Touringkaross, vilket idag kallas för en kombi. Bokstaven 'E' stod för att den hade elektronisk bränsleinsprutning.

En bil från Mercedes som trotsar tiden

Dessa bilar var relativt små, där sedanen var endast 2,5 centimeter längre än en modern kompaktbil som Honda Civic. Trots den kompakta storleken lyckades Mercedes-Benz utrusta dem med lyxiga funktioner som taklucka, lädersäten, farthållare och äkta träpaneler.

Priset för en basmodell av en 1976 års Mercedes-Benz 230 sedan låg på drygt 115 000 kronor. När man justerar för inflation motsvarar det i dagsläget en summa på ungefär 670.000 kronor.

Under sina tio år på marknaden fanns det ungefär 30 olika konfigurationer att välja mellan.

Den långa produktionsperioden, kombinerat med det ikoniska Bruno Sacco-designen, bidrog till att Mercedes-Benz sålde närmare 2,7 miljoner exemplar av W123-chassit. Bilarnas rykte om otrolig hållbarhet hjälpte också till.

Enligt källor har en W123-modell, som användes som taxi i Spanien, kört hela 7 miljoner kilometer.

Produktion i olika skepnader

W123-modellens popularitet grundades i dess många karossvarianter. Utöver den klassiska 4-dörrars sedanen fanns det även en elegant 2-dörrars coupé, en mångsidig 5-dörrars kombi och en förlängd 4-dörrars limousine.

Den stora majoriteten av de sålda bilarna var sedaner, men coupé- och kombiversionerna har med tiden blivit eftertraktade kultbilar på grund av sin relativa sällsynthet.



Mercedes-Benz 280

Kombimodellen, som introducerades 1977, var Mercedes-Benz första officiella fabriksbyggda kombi, vilket markerade en viktig milstolpe.

Det var framförallt de dieseldrivna varianterna som sålde bäst, vilket visar att bilens framgång inte bara handlade om lyx. Modeller som 240 D och 200 D var otroligt populära, mycket tack vare sin bränsleeffektivitet och legendariska hållbarhet.

Denna robusta konstruktion gjorde W123 till en idealisk arbetshäst, särskilt i regioner med höga bränslekostnader och dålig infrastruktur.

Intresset var så stort att det till och med fanns en svart marknad där lätt begagnade exemplar såldes med en stor premie, eftersom köpare var villiga att betala extra för att slippa de nio till tolv månader långa väntetiderna.



Mercedes-Benz 280 TE.



Mercedes-Benz 280

Avancerad teknik för sin tid

Trots sin ålder innehöll W123 flera banbrytande säkerhetsinnovationer. Den hade förstärkta deformationszoner, en styvare passagerarcell och en rattstång som var designad för att böjas diagonalt vid en krock.

Från och med 1980 kunde man välja till låsningsfria bromsar, ABS, och från 1982 kunde man även få en förarairbag som tillval.

Mercedes-Benz var också tidigt ute med att erbjuda världens första turboladdade dieselmotor för en personbil i W123, en innovation som både förbättrade prestanda och cementerade dess rykte som en tekniskt avancerad bil.

Denna motor blev ökad för sin robusthet och långa livslängd, vilket var avgörande för W123:s framgång på globala marknader.

Missa inte:

Oväntat beslut: Mercedes-Benz stoppar produktionen

Avslöjar den stora bluffen som drabbar bilköparna i EU.

LG:s nya jätteavtal med Tesla värt 45,3 miljarder kronor.

Mercedes C-klass Mercedes-Benz



Åsa Wallenrud

Klassiker

14. Grattis Renault Dauphine!

Publicerad 18 augusti 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny namnsdagsbil, i dag när Ellen och Lena har namnsdag uppmärksammar vi Renault Dauphine!



Dauphine är femininum för det franska ordet för en fransk tronföljare, som anglofierat uttyds dolphin vilket i sin tur översatt till svenska blir delfin.

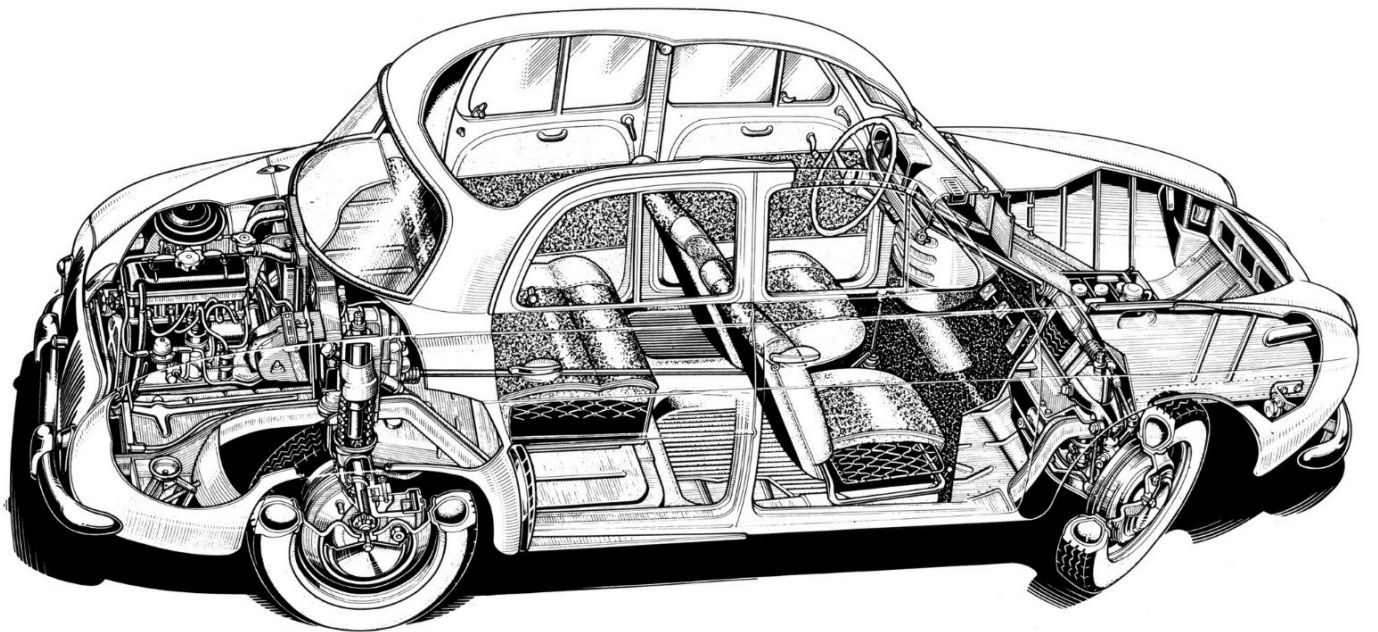
Och strömlinjeformad som en delfin var den, den franska bilen Renault Dauphine. Producerad i över 2 miljoner exemplar under åren 1956-67.

Dauphine var efterföljaren till Renault 4 CV och hade likt denna svansmotor och självbärande kaross, alltid med fyra dörrar trots de minimala måtten.

Tjänstevikten var ynka 645 kg och den lilla motorn på 845 cc gav som bäst 32 hk. Faktiskt nog för att kunna pressa upp vagnen från 0-100 km/h på 32 sekunder.



En vassare version trimmad av mästaren Gordini såldes mellan 1958-65.



Carl Legelius



Roger Warolin