



Jaguar Mark II 1961

- 1. Provkörning av Cadillac Optiq**
- 2. Cadillac Celestiq blir 570 000 kronor dyrare**
- 3. Renault Twingo E-tech officiell**
- 4. Toyota väcker V8-motorn till liv i nya sportbilar**
- 5. Volvo går ut med viktigt meddelande till alla med Volvo-bil**
- 6. Jaguar Mark 2**
- 7. Peugeot Darl'Mat Roadster**
- 8. Grattis Ford Sunliner**
- 9. Saab 9-4X**
- 10. Budkrig om fabriksny Saab som såldes för otroligt pris**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Cadillac Optiq

Publicerad 5 nov 2025 kl 12.44Uppdaterad kl 14.13

Cadillac lanserar en mindre instegsmodell men Cadillac är ju Cadillac – Optiq är över 4,8 meter lång. Komfort, kvalitetskänsla och karaktär går det inte att klaga på men har den de elbilssegenskaper man kan förvänta sig i dag?



Cadillacs lite mindre el-suv Optiq är nu aktuell i Europa. Vi har kört den.

Som medelålders man, och dessutom motorjournalist, har jag en ganska hög svansföring när det kommer mina färdigheter bakom ratten men i **Cadillac Optiq** framstår jag som en usel bilförare. Bilens stol smiskar mig på stjärten och uppmanar mig att hålla ögonen på vägen. Precis som i den större modellen **Lyriq** (testad tidigare i år, [läs det här](#)) finns här nämligen vibrationer i stolen om de assisterande systemen hittar något att anmärka på. Att en kamera har koll just på mig och mina ögon är ett led i att bilen under 2026, via en trådlös uppdatering, kan få funktionen Super Cruise – autonom körning i nivå 2 som innebär att man ”slipper” hålla i ratten.

Det här är nytt

Märke. Amerikanska Cadillac ska ta sig an Europa än en gång.

Segment. Optiq är Cadillacs instegsmodell i det populära D-segmenet.

Handbroms. Med vänster hand kan du bromsa bilen och alstra energi till batteriet.

Självkörande. Nästa år kan Optiq uppdateras och få autonom körning i nivå 2.

Det är inte det enda i förarstolen som känns ovant. Trots att funktioner finns ungefär där de brukar så blir själva handhavandet lite tafatt till en början. Det mesta sköts via en böjd 33 tums pekskärm (egentligen två sammansatta skärmar utan tydlig skarv) som sträcker sig ända från vänster framdörr till handskfacket framför passagerarstolen. Till vänster om ratten sköter jag saker som ljus och mätardisplay med pekfingertryck.



Blandade men fina material i Optiq med inslag av krom. Det mesta styrs via skärmen.

Mellan stolarna finns en bred mittkonsol med en glipa till armstödet där man stoppar ner sin telefon för trådlös laddning. Det känns lite som att tappa den med flit. Här finns också ett vred (som hos [BMW](#)) om man vill slippa luta sig fram och pricka rätt med fingret på pekskärmen som har ett snabbt, högupplöst och stilrent gränssnitt som bygger på Googles teknik.

I mitten under pekskärmen finns sedvanliga knappar för bland annat ventilation, inget konstig med det men de är kromade. Krom finns lite här och var i bilen. Fastän designen är modern så finns det, ofta kromade, kopplingar till bilar från förr. Som de spretiga ventilationsknopparna som riktar luftströmmar och öppnar och stänger funktionen med ett beroendeframkallande klick. Och växelväljaren sen – på höger sida ratten naturligtvis och med krominlägg – kräver att du drar den mot dig ett snäpp innan nytt läge kan väljas. Har du kört en gammal jänkare kommer du känna igen dig. Stolinställningar görs på [Mercedes](#)-vis på dörrsidorna – med kromade reglage.



Inställning av stolar och dess funktioner som minne, värme, kyla och massage görs på dörren



Även bilens vägegenskaper rimmar delvis med gamla amerikanare. Optiq är mjukt satt, men inte på ett otryggt sätt, och med komfort i fokus. Gas- och bromskommandon följer samma mönster, de kommer inte abrupt som på många andra elbilar. Bromsar gör du med foten via bromspedalen eller genom att släppa gaspedalen om du har enpedalsläget påkopplat alternativt med en flärp vid din vänstra hand vilket alstrar energi till batteriet.

Komfort i fokus

Styrningen känns slapp i mitten och gummiaktig i ytterlägena. Skiftar du till sportläget blir den artificiellt trög och förmedlar inte eller heller då någon direkt vägkontakt. Om du inte gillar avslappnad körning gör du bäst i att välja en annan bil.

Stolarna är ganska platta och inte särskilt stora men så är det här också Cadillacs minsta bilmodell, framtagen för den europeiska marknaden i baktanke även om den redan säljs i Nordamerika och funnits i Kina ett par år. På rull märks inte bilens storlek men så fort det blir trängre förstår du snabbt att du kör en över 4,8 meter lång "småbil".

Runtomsikten störs framåt av skrymmande A-stolpar som inte hjälps av det lilla extra sidofönstret längs fram. De höga dörrsidorna gör sitt till för att dölja vad som kan lura där ute. Du gör bäst i att höja stolen men då försvinner också en del mysfaktor.

Baksätet är som hos andra elbilar med batteripaketet under golvet. Jag har bra med benutrymme med mina 178 centimeter bakom min egen förarstolinställning, fötterna får plats under framstolen, benen följer inte riktigt den korta dynan och till taket är det bara par ett par centimeter. Annars är det mysigt här bak med samma fina materialkänsla som fram och det stora glastaket hjälper effektivt till att skapa rymd.

Bagageutrymmet tar 443 respektive 1 340 liter med de två ryggstöden uppe eller nere. Någon genomlastningslucka finns inte, inte heller någon frunk fram, men lite extra utrymme finns under golvet. Bagageluckan öppnas genom att trycka nertill på det stora och plastiga emblemet.



Baksätet hade kunnat erbjuda bättre lårstöd och takhöjd – precis som i de flesta bilar i detta segment.

Cadillac må pigga upp med sitt namn om du så bara är lite romantiskt lagd men Optiq når inte hela vägen fram som elbil. Räckvidden vid blandad körning enligt WLTP-körcykeln är blygsamma 42,5 mil och snabbladdningskapaciteten föga imponerande 110 kilowatt. Att laddning av batteriet från 10 till 80 procents kapacitet tar 36 minuter låter inte särskilt 2025. Laddningshavandet räddas till vis mån av att långsamladdningen klaras av med 22 kW. Alla publika stolpar är inte snabbladdande vilket Cadillac, med all rätt, poängterar.



*Tvådelad baksätetrygg och ingen genomlastningslucka.
Under golvet finns utrymme för mindre föremål*



*Här slutade designavdelningen att jobba.
Varken kåpa eller frunk finns att hitta under huven.*

Möjligheten till 22 kilowatts laddning kommer som standard och det är det mycket som gör med fyrhjulsdrivna Optiq som kostar 740 000 kronor oavsett om du väljer Sport- eller Comfort-versionen där skillnaden är högst kosmetisk. Allt ingår, du behöver bara välja kulör på kaross och interiör. Det här ska vara ett trumfkort, menar **Cadillac**, då andra tillverkare lockar med lågt startpris och dyra tillbehör. Å andra sidan kan du själv inte påverka hur du vill ha din Optiq.

Cadillac är noga med att beskriva Optiq som unik i sin modellflora men plattform och batteriteknik är samma som hos den större Lyriq men i krympt format. Designen med de stående ljuskällorna liknar varandra liksom interiören i stort. Ändå menar Cadillac att bara tre procent av köparna i USA står och tvekar mellan de två modellerna i saluhallarna.

Tveka lär de svenska köparna göra, Cadillac har varit borta från kartan en längre tid och i folks sinnen är en Cadillac något annat än en "liten" elbil. Cadillac själva vill framhålla saker som ett avancerat ljudsystem, stor pekskärm och bromsar från Brembo. Jag själv skulle lyfta fram karisma, fina material, bra komfort och kluriga detaljer – saker som inte är självklarheter för eldrivna suvar i D-segmentet.



Optiq har lite egen stil utan ljusramp bak och lite kantigt kombistuk.

Cadillac Optiq

Pris: 740 000 kronor. Säljs nu, börjats levereras i februari 2026.

Motor: El. Max systemeffekt 304 hk (224 kW), sammanlagt vridmoment 480 Nm. Batteri 75 kWh. Laddeffekt AC/DC 22 kW/110 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 9 tum. Däck 275/40R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 295, längd 482, bredd 191, höjd 164, spårvidd f/b 163/i.u. Markfrigång 15,2. Tjänstevikt 2 376, maxlast 524, max släpvagnsvikt 680. Bagagevolym (VDA-liter) 443–1340 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 6,3 s, toppfart 184 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,99 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 425 km.

Garantier: Nybil 4 år, rostskydd 10 år, lack 4 år, batteri 8 år/16 000 mil, vagnskada 3 år.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Lexus RZ 500e AWD

Nu uppdaterad. Fler hästar än Cadillac Optiq, 380, men ungefär lika stort batteri och en liknande räckvidd på 45,9 mil. Samma laddkapacitet – 22 respektive 110 kilowatt. Kan fås med steer-by-wireteknik.

Pris: 749 000 kronor.



Mercedes GLC 400 4Matic with EQ Technology

Mercedes nya modell i segmentet. 800-voltsteknik och här med fyrhjulsdraft och 489 hästkrafters motoreffekt samt en räckvidd på 71,3 mil. Billigare och dyrare versioner kommer under 2026.

Pris: 769 000 kronor.

2. Cadillac Celestiq blir 570 000 kronor dyrare

Publicerad 2025-11-05 9:51

(uppdaterad 2025-11-05 16:51)

Text Erik Söderholm

Cadillac vill locka rika köpare med lyxiga elbilen Celestiq. Den blir nu rejält mycket dyrare.



Att justera bilpriserna både uppåt och nedåt görs hela tiden, men oftast rör det sig inte om några större belopp.

Amerikanska Cadillac gör nu precis tvärt om. Märkets allra lyxigaste elbil, Celestiq, har fått en massiv prishöjning inför modellår 2026. Den blir hela 570 000 kronor dyrare.

Bilen var knappast billig innan höjningen. Modellår 2025 gick loss på 3,2 miljoner kronor, men kostar nu 3,8 miljoner – innan köparen ens satt några kryss i tillvalslistan.

Som plåster på såren skickar Cadillac med ett nytt mönster för glastaket och åtta års uppkopplade, digitala tjänster i priset.

Cadillac Celestiq **lanserades 2022** och byggs för hand i högst två exemplar per dag. Den kan skräddarsys precis enligt köparnas önskemål när det gäller exempelvis lackering, klädsel och dekorelement.



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



600 000 bilar återkallade-nu stäms GM v8 motorn



Tullsmäll för-GM-kostade-10-miljarder-på-tre-månader



Cadillac-Celestiq-är-märkets-nya-flaggskepp



Cadillac-Optiq-ny-elbil-ett-snäpp-under-Lyriq



3. Premiär: Renault Twingo E-tech officiell – Under 20 000 euro

Magnus Fröderberg 2025-11-06

Elbilen Renault Twingo blir precis som originalet från 1992 ovanligt billig. Grundpriset är under 20 000 euro utan subvention.



Renault Twingo E-Tech electric har liknande pigga former och färger som originalet från 1992.

Det är inte bara prislappen som liknar originalet. Hela formgivningen har tydligt inspirerats av ur-Twingon. Båda är småbilar med ovanligt generöst innerutrymme och pigga färger och former.

Nya el-Twingo säljs i fyra färger: rött, grönt, gult och svart. **Framför föraren finns** en 7-tumsskärm som visar förarinstrumenten. I mitten på instrumentbrädan finns en 10-tums pekskärm.

Snabbladdning är tillval

Renault Twingo E-Tech electric drivs av en 80-hästares elmotor har ett LFP-batteri på 27,5 kWh som ger upp till 263 km räckvidd enligt WLTP.

Grundmodellen är bara anpassad för hemmaladdning (6,6 kW AC), men det går att köpa till snabbladdning som ger 11 kW-hemmaladdning och 50 kW med DC-laddstation (10–80 procent på 30 minuter). Det finns stöd för både V2L (3,7 kW) och V2G.

Ett annat tillval är OpenR Link som ger inbyggda Google-funktioner som Google Maps med elruttplanerare, Assistant och Play.

Det finns också ett säkerhetspaket som omfattar 24 förarassistanssystem.

Grundpriset hamnar under 20 000 euro och Renault lovar även att tillvalen ska vara prisvärda.



Metallinlägger påminner om ur-Twingo som hade lackad plåt i delar av inredningen



Vi har ännu inte fått så många specifikationer, som längd och vikt, men Renault berättar att Twingo får en elmotor på 80 hästkrafter.



För att vara en småbil lastar Twingo bra



Magnus Fröderberg



4. Toyota väcker V8-motorn till liv i nya sportbilar

Christoffer Lindén 2025-11-03

Toyota utvecklar en helt ny dubbelturbo-V8 för kommande GR-modeller och Lexus. Premiär väntas i december.



*Toyotas senaste V8: familjen UR på 5,7 liter.
Ett arv som nu får en högteknologisk efterföljare.*

Elbilarna tar över, men Toyota är inte redo att tysta sina sportbilar. Mitt i elracet bekräftar märket att en helt ny V8-motor utvecklas för framtida prestandamodeller både från Toyota och Lexus.

Det betyder att GR-familjen får ett kraftpaket att räkna med, samtidigt som Lexus fortsätter bära arvet från LFA och LC.

Bekräftelsen kom vid Japan Mobility Show där Toyotas drivlinechef Takashi Uehara berättade att motorn nu är i aktiv utveckling.

Den ska ingå i samma nya motorfamilj som kommande turbofyra på 1,5 och 2,0 liter.

Men här handlar det om åtta cylindrar och dubbla turboaggregat, framtagna för att ge riktigt höga varv och maximal körglädje.

Exakta siffror är hemliga, men mycket pekar på runt fyra liters volym och ett effektuttag som kan passera 800 hästkrafter i sina vassaste versioner. Det skulle ta Toyota tillbaka upp i superbilsklassen på allvar.

Som referens sägs den nya turbofyran i nästa GR Celica ge omkring 400 hästar. Med två extra cylinderrader kan matematiken bli väldigt trevlig.



Rendering av Lexus sportbilskoncept, ofta kallad LFR, som väntas lanseras som hybrid.

GR GT3 blir först ut

Den nya V8-motorn får troligen sin debut i *Toyota GR GT3*, en modell som både ska satsas på i racing och säljas i ett väggodkänt utförande.

Toyota har redan retats med motorljud i sociala medier och visat konceptbilen flertalet gånger.

Bilen förväntas kombinera förbränningsmotor med elassistans, men inte via laddsladd.

I stället blir det ett självladdande hybridsystem som ska ge extra tryck ur kurvorna och fungera i racingformatet.

I samband med presentationen 5 december väntas också mer tekniska data.

Lexus får en egen version

Det är inte bara Toyota som ska mullra vidare. Lexus har bekräftat att en annan konfiguration av samma grundmotor ska driva den kommande sportbilen baserad på *Lexus Sport Concept*.

Den visades först i Kalifornien och nu i Tokyo med mer färdig interiör. Modellen är tänkt att ersätta LC som fasas ut i slutet av decenniet.

Lexus-versionen lägger mer tonvikt på kultur och lyx, medan GR-varianten ska vara rå, högljudd och muskelfokuserad.

Uehara beskrev själv skillnaden som en mildare motor och en mer muskulös. Gissa vilken som hamnar i vilken bil.

När får vi se allt?

Toyota har spikat datum: 5 december. Då får vi veta hur den nya V8:an ser ut, låter och vad GR GT3 faktiskt klarar.

Lexus-detaljer väntas strax efteråt. Lanseringar i Sverige? Troligen 2026–2027.

En sak är säker: bensinmotorn är inte död än. Den bara växlar upp.

Läs också:



Toyota utvecklar kompaktare bensinmotor – sänker förbrukningen



Toyotas chef dissas elbilar – ”Ger ingen sportbils känsla”



Toyota: hybrider kan vinna sportbilsfansens hjärtan



Toyotas överraskning: Ska göra världens lyxigaste bilar



Christoffer Lindén

5. Volvo går ut med viktigt meddelande till alla med Volvo-bil

2025 11 05

Volvo riktar sig till alla med Volvo-bil med anledning av avvecklingen av 3G-och 2G-näten.



I samband med utbyggnaden av 5G-nätet och moderniseringen av 4G-nätet kommer som bekant 3G-och 2G-näten att släckas ner.

Detta för att kunna erbjuda högre hastigheter och stabilare uppkoppling.

Nu går Volvo ut med ett viktigt meddelande till alla med Volvo-bil med anledning av avvecklingen av 3G-och 2G-näten.

Volvos meddelande

Bilar utan Google inbyggt kommer enligt Volvo att påverkas av nedsläckningen.

Beroende på modell och årsmodell kommer bilarna antingen att förlora alla uppkopplade tjänster eller behöva en mjukvaruuppgradering för att fortsätta fungera som tidigare.

– Beslutet att fasa ut 2G- och 3G-nätverkstekniken ligger utanför Volvos kontroll, understryker biljätten via sin hemsida.

Detta gäller

Bilar med Google inbyggt påverkas inte.

Bilar utan Google inbyggt av årsmodell 2017–2024 kommer antingen att förlora alla uppkopplade tjänster eller behöva en mjukvaruuppgradering för att fortsätta fungera som tidigare.

Bilar av årsmodell 2014-2016 kommer att förlora alla uppkopplade tjänster från och med den 1 december 2027.

Bilar av årsmodell 2012-2013 kommer att förlora alla uppkopplade tjänster från och med den 1 december 2025.



Volvo S60 2012

Inte tillgängliga

Följande tjänster kommer inte att vara tillgängliga för bilar utan internetanslutning:

- Knapparna SOS och ON CALL samt automatiska kollisionsmeddelanden.
- Fjärrtjänster via Volvo Assistance – Till exempel stöldvarning och fjärrstyrd startspärr för bilen.
- Volvo Cars-appens fjärrtjänster – Till exempel klimat, laddning, lås- och upplåsningfunktioner, körjournal och bilstatistik.
- Förlängning av Volvo Cars-app-prenumerationer – Det kommer inte längre att vara möjligt att förlänga Volvo Cars-app-prenumerationer.
- Appar för infotainment i bilen – Till exempel Spotify, Record & Send, Weather.



2016 Volvo XC90





6. Jaguar Mark 2 (2.4L) från 1966: exceptionellt elegant och lyxig

Av Dirk de Jong 11 december, 2023

Jaguar Mark 2 är en värdig ättling till en framgångsrik serie bilar, vars kvalitet och förfining är legendariska. Jaguar själv betonar deras bilar förträfflighet med sloganen: "Jaguar, det brittiska märket som erbjuder en global körupplevelse oöverträffad av något annat märke." Mark 2 är symbolen för detta rykte, en kombination av snabbhet och elegans som har ständigt avancerad bilteknologi.



Den unika karaktären hos Jaguar Mark 2

Klassiska bilentusiaster uppskattar Mark 2 för dess stilrena utseende, mjuka kurvor och eleganta linjer. Denna bil inbjuder dig att koppla av. Varje åktur blir ett ögonblick för att njuta av hobbyn, bort från det hektiska tempot i vardagen. Det handlar om upplevelsen och njutningen.

Upptäckten av en speciell bil

Vår upptäckt av en röd Jaguar Mark 2 påminde oss om inspektör Morse, som hade ett nära förhållande till sin vinröda Jaguar i tv-serien med samma namn. Bilen hittades hos bilföretaget Van Schaik i Leeuwarden, men historien om denna specifika bil visade sig vara annorlunda. Försäljningsrådgivaren Jarno Haaismas utredningsarbete avslöjade en rad fakturor och en värderingsrapport. RDW-data visade att bilen ursprungligen kom från Finland och fördes till Nederländerna 2004. 2021 blev den en del av en omfattande klassisk samling.



De oskrivna reglerna för Jaguarägare

Det finns några oskrivna regler för att äga en Jaguar Mark 2. Bilen ska aldrig synas offentligt med bucklor, rost eller smutsiga rutor. "Bogsering" av husvagn är inte tillåtet. Och det rekommenderas att klä sig lämpligt för ren ridglädje. Så en Jaguar måste alltid vara oklanderlig och välskött.





Den brinnande önskan om en Jaguar Mark 2

Vi inser att att äga en Jaguar förblir en dröm för många. Ändå kan vi respektera åldern (byggd 1966) och kombinationen av kraft, prestanda och elegant lyxigt utseende hos bilen. Det är ett rullande konstverk som beundras av sanna entusiaster. Även bara genom att titta på den vackra siluetten.

Den ideala ägaren

Den nya ägaren av denna Jaguar Mark 2 kommer utan tvekan att njuta av tysta körningar, att föredra sekundära vägar och undvika upptagen, stressig trafik. Föraren och denna brittiska "Jag-yew-er" fungerar bäst i en lugn miljö. Att köra den här bilen är en sensuell upplevelse.

Jaguar Mark 2 från 1966 är en bil som väcker respekt inte bara för sin ålder och prestanda, utan också för sin tidlösa elegans och lyx. Det är en bil som både tändar passionen hos entusiasterna och ger bränsle till den potentiella ägarens dröm.





7. Peugeot Darl'Mat Roadster 1938



Peugeot räknas som en av de äldsta biltillverkarna i världen. Även om det är Daimler och Benz i Tyskland som allmänt krediteras för att ha uppfunnit bilen, var det de franska tillverkarna som Peugeot och Panhard et Levassor som först antog utmaningen att faktiskt producera bilar i tillräckligt stort antal för offentlig försäljning. I själva verket var det på Daimlers uppmaning som Peugeot (som redan var ett framgångsrikt tillverkningsföretag) skötte produktionen av den tyska maskinen på licens. I takt med att Peugeot växte i takt med den växande bilindustrin drog de full nytta av de marknadsföringsmöjligheter som motorsporten gav. Deras första stora seger kom 1895 då en Type 7 vann rallyt Paris-Bordeaux-Paris. Ytterligare framgångar skulle följa, med anmärkningsvärda segrar i Frankrikes Grand Prix och Indianapolis 500 miles-lopp där Peugeot vann tre gånger, 1913, 1916 och 1919.

Trots de framgångar som Peugeot hade haft inom motorsporten skulle de till slut sluta för att koncentrera sig på sin kärnverksamhet, att producera gatbilar. På 1930-talet skulle deras beslut bekräftas när konkurrensen mellan tyska och italienska lag nådde en sådan febertopp att tillverkarna stöddes av regeringen. Men trots Peugeots många år borta från racingen var en man fast besluten att kliva in och ta vid där Peugeots fabrik hade slutat.

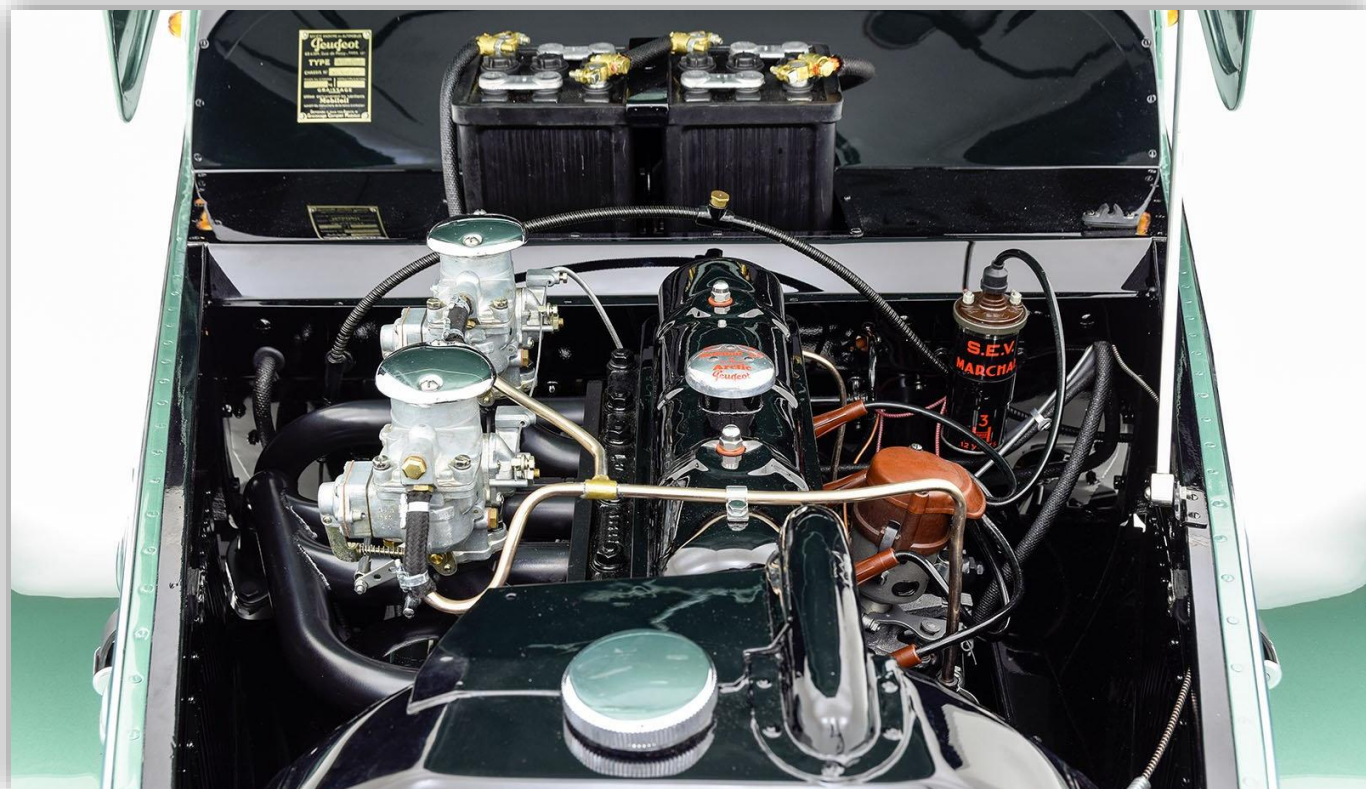
På 1930-talet hade Emile Darl'mat en av de största Peugeot-återförsäljarna i världen. Han var en passionerad anhängare av märket och en av få återförsäljare som kunde förse sina kunder med specialbyggda karosser på begäran. De flesta av dessa karosser byggdes av Marcel Pourtout, som drev ett framgångsrikt *karrosserie*, precis i utkanten av Paris. Nu när fabriken för länge sedan hade dragit sig tillbaka från sporten såg Darl'mat en möjlighet att förverkliga sin dröm om att bygga en sportbil under sitt eget namn och att återföra Peugeot till dess glansdagar som tävlingsmänniska.

För att designa sin nya bil vände sig Darl'mat som vanligt till sin vän Pourtout, som vände sig till George Paulin, karrosseriets oerhört begåvade chefsstylist. Paulin hade konstruerat ett antal betydande bilkarosser för Pourtout, bland annat den berömda "Embiricos Bentley", en bil som var så aerodynamiskt avancerad att den slutade på 5:e plats^p totalt på Le Mans hela fem år efter att den byggdes. Han stylade också den hisnande Delage D8-120 Pourtout- och *Eclipse-serien* med infällbara hardtop-karosser på olika chassin. Det var tydligt att Paulin inte saknade talang.



Den första versionen av sportbilen Peugeot Darl'mat baserades på 302-chassit. Darl'mat skulle ta emot leverans av nya 302-chassin till sin anläggning där en större 2-liters 402-motor skulle monteras. Karosserna skulle byggas av Pourtout, efter en design av Paulin, i coupé-, cabriolet- eller roadsterstil. Den dramatiska roadsterkarossen var verkligen hisnande och förkroppsligade art-deco-eran på ett spektakulärt sätt. Tack vare den lätta och aerodynamiskt effektiva karossen och den kraftfullare 2-litersmotorn visade sig Darl'mat vara en ganska framgångsrik sportbil. 1937 förbereddes tre bilar för 24H LeMans, med "semi-works" support från Peugeot. Resultaten var lovande, då Darl'mats slutade tvåa, trea och femma i tvålitersklassen. Till 1938 tillhandahölls ett uppdaterat 402-chassi av Peugeot som var bredare, kortare och lättare än tidigare. Denna tjänade nu som grund för produktions- och tävlingsbilar, som nu kallades "DS 402 Darl'mat". Teamet återvände till LeMans 1938 med de nyligen uppfräschade bilarna och säkrade segern i tvålitersklassen och otroliga 5^p övergripande. Tack vare en passionerad återförsäljares insatser hade Peugeot återvänt till internationella idrottsframgångar.

Vår utvalda 1938 402 S Darl'mat "Special Sport" roadster är ett verkligt spektakulärt exemplar, i den mest eftertraktade specifikationen, färsk från restaurering och redo för seriösa concours, rallyn och turer. Även om lite är känt om dess tidigaste historia, är det underförstått att chassinummer 400215 kom till Kanada via Storbritannien 1961. Bilen kördes regelbundet av sin första kanadensiska ägare under 1960-talet och in på 1970-talet då en restaurering påbörjades. År 1982 såldes den som ett oavslutat projekt för bara 2 500 dollar till en samlare från Kalifornien, som tillsammans med sin son fortsatte med restaureringen. Projektet avstannade ännu en gång, fram till början av 2000-talet då de fann ett förnyat intresse för den vackra Darl'mat. Äntligen, efter många år i ett ofärdigt tillstånd, har denna magnifika bil precis kommit ut ur en omfattande restaurering av concours-kvalitet och presenterar sig i fantastiskt skick.



Av de 105 Darl'mats som byggdes i tre karossstilar var det bara 53 som var utrustade med den fantastiska roadsterkarossen. Stylingen är verkligen utsökt, precis som ingen annan bil före eller efter. Paulins design är en hisnande kombination av sammansatta kurvor och skarpa veck, med djärva geometriska detaljer som definierar Art Deco-eran. Färgen på det här exemplaret, en vacker nyans av opalskimrande salviagrönt, är praktiskt taget lysande på det sätt som den smickrar Darl'mats linjer. Kroppen är färdigställd enligt concours-standarder med absolut raka reflektioner och glasliknande ytor. Monteringen av karosspanelerna är exakt och kromlisterna och den stora, intrikata kylargrillen har restaurerats på ett vackert sätt. Eftersom dessa bilar i princip byggdes på beställning finns det ofta ett antal detaljskillnader från den ena till den andra. Den här bilen har till exempel de åtråvärda Marchal-dimljusen som är monterade på den nedre frontspoilern.

Som kontrast till den gröna lacken finns en cockpit som är klädd i vackra naturbruna Connolly-hudar. Boendet är grundläggande i denna sportfokuserade modell, men detaljerna är inte mindre imponerande. Ett enkelt treekrat hjul hälsar föraren välkommen, och instrumentbrädan är minimalistisk i inredningen, med bara två huvudrattar med mindre mätare inbyggda, i kronografstil. En utmärkande egenskap hos Darl'mat Special Sport är den infällbara vindrutans som förstärker det dramatiskt låga utseendet och avslöjar bilens sportiga avsikter.

Restaureringen går naturligtvis utöver karossen, med 2-liters 402-motorn som får en fullständig ombyggnad och omfattande uppgraderingar för att säkerställa tillförlitlig drift och generös kraft. Den roterande enheten består av skraddarsydd Carillo-stavar och 9:1 kompression Ross Racing-kolvar. Den robusta nedre änden, som nu har en cylindervolym på 2,3 liter, matas via ett flödande huvud med förbättrade periodkorrekta dubbla förgasare. Effekten har ökat avsevärt från de ursprungliga 75 hästkrafterna och trots de många interna förbättringarna behåller motorrummet sin standard, tidsenlig presentation, detaljerad till en concours-standard. Den nyfunna kraften skickas till bakhjulen via den ursprungliga Cotal-växellådan, en av bara 50 Darl'mats som är utrustade på detta sätt.



Den utsökta stilen hos Dal'mat Sport Special och dess beprövade prestanda i Frankrikes största tävling tjänar till att cementera dess plats i annalerna av fransk bilhistoria. Det här exemplaret, med sin fräscha restaurering av concours-kvalitet, kommer säkert att vara välkommet vid praktiskt taget alla viktiga evenemang över hela världen. De diskreta men ändå omfattande motoruppgraderingarna översätts till levande prestanda, vilket gör denna Dal'mat inte bara till en utmanare på concours-showfältet, utan också till en magnifikt trevlig rally- eller tourbil. Denna hisnande bil representerar ett mycket sällsynt tillfälle att förvärva en av de mest distinkta, fascinerande bilar som någonsin producerats; En sammankomst av tre briljanta hjärnor för att producera en enastående briljant bil.



Klassiker

8. Grattis Ford Sunliner!

Publicerad 17 november 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Idag vill vi fira att Naemi och Naima har namnsdag. Men vi ska inte glömma Sunliner från Ford. Sunliner som finns med i Klassikers namnsdagsalmanacka för bilar.



1952 fick Fords cabrioletversion av Crestlinemodellen tillnamnet Sunliner

Fast egentligen sa inte amerikanerna cabriolet utan convertible. Betydelsen är ändå den samma - en bil med nedfällbart tak - en tygtrasa om du vill.

Medan biltillverkarna i Europa fortfarande skulle nöja sig lång tid framöver med att låta köparna själva fälla taket upp och ner manuellt, bjöd Ford på automatisk fällning för Sunliner.



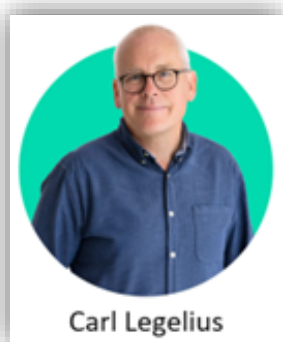
Från 1955 baserades Sunlinern på Ford Fairlane. Denna goding är från 1956 vilket man tydligast ser på den mer storrutiga grillen och att sidolisten har ett markerat fält baktill med svärtade rektanglar.



Ford Galaxie - Fords premiummodell under 1960-70 talet - blev nästa värd för Sunlinertemat. Redan 1959 skedde uppförstorandet men bilen på bilden är från 1960 och mer utplattad än föregångaren. För första gången på länge en Ford utan runda baklysen!



Nja, folk ville nog ha runda lysen trots allt. Redan året därpå 1961 var de tillbaka. Ford hade nyligen gjort fler försäljningsmässiga fiaskon som Continental 1956-57 och Edsel 1958-60 och vågade inte fresta köparnas tålamod ytterligare. Fram togs passaren för att rita exakta cirklar. 1964 försvann beteckningen Sunliner för Fords stora convertibles.



Carl Legelius



9. Saab 9-4X 2011



Saabs allra sista produktionsfordon var en SUV som var nära besläktad med Cadillac SRX. Liksom 9-7X tillverkades den inte någonstans i Europa, utan vid GM: s Ramos Arizpe monteringsanläggning i Mexiko, med början i februari 2011.

Den drevs av V6-motorer - antingen en naturligt aspirerad 3,0-liters eller en turboladdad 2,8-liters - och togs bort inom några månader, efter att inte mycket mer än 1000 exemplar hade byggts.



10. Budkrig om fabriksny Saab – såld för otroligt pris

Av Maths Nilsson 31 oktober 2025, 15:59

Fabriksny Saab skapade budkrig. En unik Saab med 46 mil på mätaren såldes för ett otroligt slutpris på auktion. – Ingen kunde någonsin ha föreställt sig att det skulle vara möjligt att köpa en i princip fabriksny Saab år 2025, uppger Bilwebauctions som sålde bilen.



FILM: <https://youtu.be/CaVWCLL41Ng>

Auktionsförrättarna på Bilwebauctions trodde knappt sina ögon när de fick in bilen på auktion. 14 år efter Saabs konkurs dök det upp en fabriksny Saab som ett dödsbo ville att de skulle sälja. Bilen ropades in på konkursauktionen för Saab 2013. Under alla år hade ägaren haft den i ett garage och bara startat och kört bilen för att underhålla motorn.

Och det var inte vilken Saab som helst. Det var en Saab 9-4X som är en av Saabs ovanligaste modeller någonsin. Saab 9-4X togs fram under Saabs allra sista år. Tillverkningen drogs igång i Mexiko i april 2011, bara åtta månader innan Saabs konkurs. Men Saab hann bara tillverka 814 exemplar innan den tragiska konkursen kom i december 2011. Och av de 814 exemplaren var bara 674 bilar produktionsbilar ämnade för kunder. Bilen som såldes hade dessutom chassinummer 001.

– Det första tillverkade exemplaret av Saab 9-4 – chassinummer 001. Bilen är i absolut nyskick med endast 46 mil på mätaren. Ett enastående samlarobjekt och ett oersättligt stycke svensk bilhistoria, skrev **Bilwebauctions** inför auktionen.

Och man kan minst sagt säga att samlarna var med på noterna. Auktionsföretaget trodde att marknadsvärdet låg på mellan 450 000 och 500 000 kronor. Men det blev ett rejält budkrig och bilen blev en av de dyraste Saabarna i historien. **Hela 800 000 kronor blev slutbudet innan klubban slogs.**

– Detta är en unik chans i livet för varje Saab-entusiast att förvärva ett så här enastående stycke av märkets historia – och stolt kunna säga att du äger det enda exemplaret av sitt slag i hela världen, uppger **auktionsföretaget**.

LÄS MER:

- **Fabriksny Saab säljs i Sverige: "Enda i världen"**
- **Budstrid om Saab 900 Aero som gått 2901 mil: "Luktat nybil"**
- **En av de sista Saabarna som knappt körts – slumpades...**
- **Nu säljs "Djungeltrumman" – en ägarfamilj på 71 år –...**
- **Unik Saab 900 Aero Turbo16 såldes för jättesumma på auktion**
- **Ikoniska Saab Aero-bilarna på auktion – ägda av...**



Roger Warolin