



Lancia Stratos HF Stradale by Bertone (1974)

1. Volkswagen ID.5 GTX
2. Nya Audi RS5
3. En modern Volvo P1800 ES
4. Storsatsning från Polestar
5. Elbil klarar 1 500 kilometer på en laddning
6. Märklig incident med kinesisk elbuss
7. Oldsmobile Toronado
8. Ford X-100
9. Lancia Stratos HF Stradale
10. Talbot-Lago T26
11. Grattis Cadillac Eldorado
12. Lyxbilmärket som misslyckades



1. Volkswagen ID.5 GTX (2023)

Av Christoffer Gullin

19 feb. 2026

Ingen förvärmning och -10 i 50 mil



FILM: <https://youtu.be/xKei7tNlpng>

Jag har kört en äldre Volkswagen ID.5 GTX från 2023 på en längre resa för att se hur bilen presterar i kallare temperaturer. Bilen sakar förvärmning av batteriet och har en äldre drivlina som ger en hög förbrukning.



Christoffer Gullin

2. Nya Audi RS5 är riktigt, riktigt tjock

Roger Åberg tors. 19 feb 2026, 18:50

Laddhybridsmonstret



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

Audi på senare tid har varit lite och cyklat. Men när jag minst anade det så drämmer de till med en av de tjockaste bilarna någonsin i riktigt äkta RS-stil.

Det är gamla RS4 som numera heter RS5 och som kommer både som sedan och avant. Och båda är otroligt feta, både fram och bak. Fronten kan, på ett bra sätt, äta mängder med krill och rumpans två massiva utblås fungerar faktiskt. Brum brum!

Hur kul det blir på riktigt återstår dock att se, det är nämligen en laddhybridhistoria detta. Hybridsystemet ger upp till 470 kW (639 hk) och 825 Nm. Biturbo-V6:an på 2,9 liter levererar 375 kW (510 hk) på egen hand och får hjälp av en elmotor på 130 kW och 460 Nm, vilket skickar bilen 0–100 km/h på 3,6 sekunder och upp till 285 km/h om du köper till rätt paket. Batteriet är 25,9 kWh brutto (22 kWh netto) och ger upp till 84 km.

Hybridpaketet paras med en helt ny quattro-drivlina med "Dynamic Torque Control" i bakaxeln, där en elektromekanisk enhet kan skifta kraft mellan bakhjulen på 15 millisekunder och hantera upp till 2000 Nm i skillnad – både vid gas, lyft och broms. Det här är första gången tekniken dyker upp i en serietillverkad bil och gör att RS5 kan kännas allt från trygg och neutral till riktigt bakhjulsbusig i läget "RS torque rear".

Hybridpaketet paras med en helt ny quattro-drivlina med "Dynamic Torque Control" i bakaxeln, där en elektromekanisk enhet kan skifta kraft mellan bakhjulen på 15 millisekunder och hantera upp till 2000 Nm i skillnad – både vid gas, lyft och broms. Det här är första gången tekniken dyker upp i en serietillverkad bil och gör att RS5 kan kännas allt från trygg och neutral till riktigt bakhjulsbusig i läget "RS torque rear".



Chassit har RS-specifika fram- och bakaxlar, nyutvecklade femlänksbakaxel och RS-sportfjädring med tvåventilsdämpare som ska klara både komfort och bana. Du kan välja mellan stål (420/400 mm) och keramiska skivor (440/410 mm) och väljer du de senare sparar du cirka 30 kilo. Med keramiska bromsar stannar RS5 från 100 km/h på 30,6 meter. Håll i hatten!

Designmässigt är RS5 nio centimeter (!) bredare än vanliga A5, har mörk-tonade Matrix LED-lyktor med rutflaggssignatur, RS-diffusor med centralt placerade ovala rör och fetare skärmar. Fälgarna på 20 tum är standard men det går att växla upp till 21 tum.

Om Audi inte hade haft sina fula skärmar med pianolack hade det varit otroligt mysigt här. Stolarna är fantastiska, kolla in säkerhetsbälten i guld och de har den nya ratten med mer fysiska reglage.

I Tyskland börjar RS 5 Sedan på 106 200 euro och Avant på 107 850 euro. Ordrrar börjas tas under första kvartalet och leveranser till sommaren. Jag vill köra, NU!



Feber

3. Det här är en modern Volvo P1800 ES

Roger Åberg

2026-02-20 kl 11:00

Men vill vi ha den modern



Jag hade inte haft något emot att någon skulle göra en verkligt modern version av Volvo P1800 ES, alltså "kombiversionen" av den klassiska Volvo-modellen. Men om man ska slakta gamla bilar blir jag lite mer tveksam.

Nederländska Autoforma ger sig tillsammans med Volvo Lotte på P1800 ES och jag är stundtals lyrisk, stundtals väldigt tveksam. Det hela är en restomod, alltså att man stoppar i moderna saker i en gammal kropp. Bland annat kan man få en modern T5-motor under huven. Autoforma säger också att man breddar hjulhusen med kolfiber, sänker chassit, gett den bredare spårvidd och LED-strålkastare. De fram ser bra ut, de bak är jag inte lika peppig på.

Inredningen behåller man layouten på, men fyller antingen med borstad aluminium eller träfanér. autoforma.nl



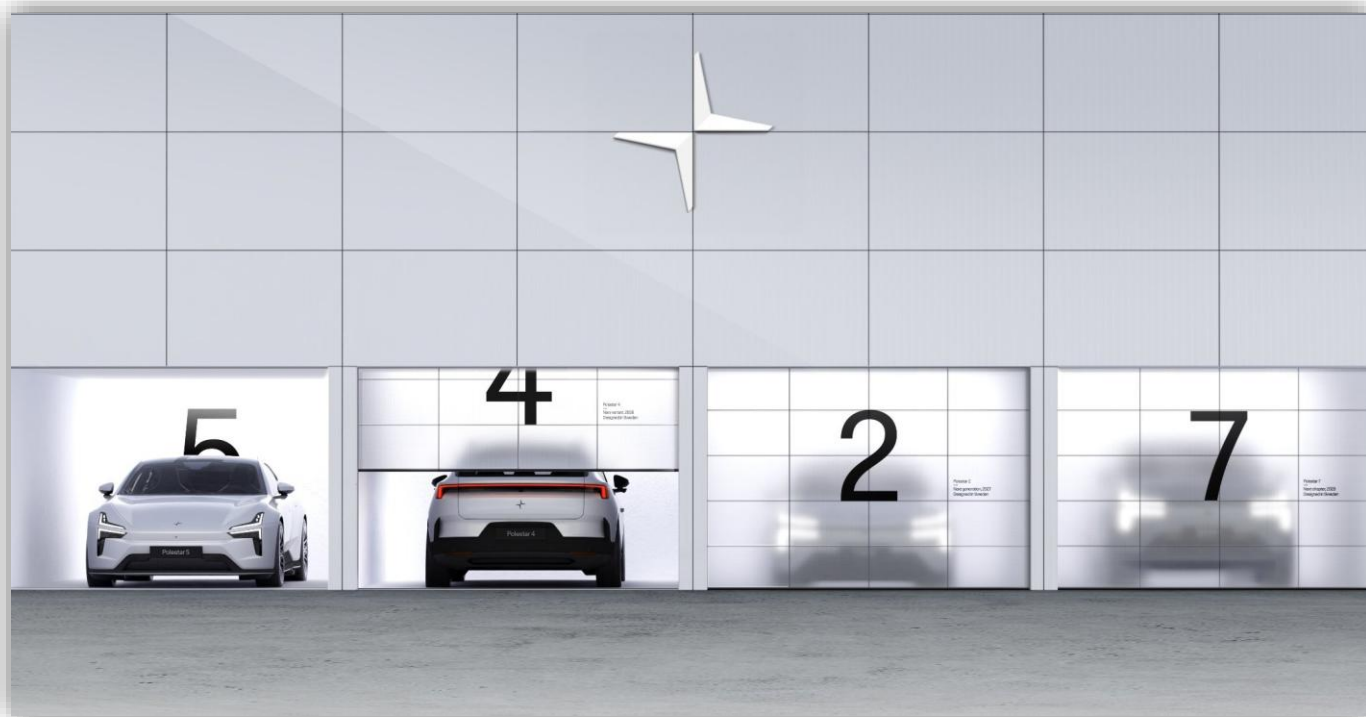
Roger Åberg



4. Storsatsning från Polestar – ny Polestar 2 och kombi på gång

Av Carl Undéhn

18 feb 2026



Med en försenad lansering av Polestar 3 och Polestar 1 nedlagd hade Polestar under en tid endast en modell till försäljning: Polestar 2. Idag finns den, 3 och 4 ute på marknaden och i sommar inleds leveranserna av den nya toppmodellen Polestar 5. En fyradörrars grand tourer som både vad gäller prestanda och prislapp (upp till 884 hästkrafter och pris från 1.345.000 kronor) ska utmana i lyxsegmentet.



Polestar 5 börjar lanseras till kunder i sommar



Nuvarande versionen av Polestar 4

Redan senare i år kommer vi att få ytterligare en ny modell i form av en ny version av Polestar 4. Syftet är enligt Polestar att ”nä en bredare kundbas genom ökad mångsidighet” genom att lansera modellen som en kombi. Eller kanske snarare som en shooting brake, för exakt vilken karossform det handlar om avslöjas inte. Ytterligare ett frågetecken är om den nya versionen av Polestar 4 kommer att förses med en bakruta.

– Med denna bil kommer Polestar återigen att sätta en ny standard. Sverige är känt för sina kombibilar och svenska SUV:ar är i världsklass. Vi kombinerar kombibilens utrymme och SUV:ens mångsidighet med den dynamiska prestanda som kännetecknar Polestar, säger Polestars vd Michael Lohscheller.

Att han säger att den nya versionen är baserad på samma avancerade teknik öppnar inte för att vi kommer få se en uppdatering till 800-volt för snabbare laddning än de 200 kW som modellen klarar idag. Polestar 4 byggs med Geelykoncernens plattform SEA och att den även kan förses med 800-voltsteknik har koncernkollegorna hos Zeekr visat med bland annat Zeekr 001, som i Kina har uppdaterats med det.



*Polestar 2 började lanseras 2020, men har sedan dess uppdaterats.
Nu är det dags för en helt ny version.*

Våren 2027 är det dags en uppdaterad version av Polestar 2. En "Polestar 2 2.0" så att säga, och att en sådan är på väg har varit bekräftat länge. Det spekuleras då om mer utrymme på insidan, vilket inte är en paradgren för den nuvarande versionen av Polestar 2. Men några detaljer kring vad nästa generation av Polestar 2 kommer att bjuda på för nyheter meddelas inte. Men den beskrivs som en helt ny efterträdare, vilket låter som en modell som tagits fram från grunden.

Året efter, 2028, är det dags för Polestar att ge sig in på volymmarknaden med den redan utannonserade suven Polestar 7. Den beskrivs som en "kompakt, premium-SUV", men mindre än omkring 4,5 meter ska vi nog inte räkna med att den blir. Därmed blir det nog snarare en konkurrent till volymmodeller som Volkswagen ID.4. än mindre elsuvar från till exempel Smart.



Polestar 7 kommer 2028 och ska bli en kompakt premium-SUV

Sedan tidigare är det klart att Polestar 7 ska byggas i Volvo Cars nya fabrik som uppförs i Slovakien och även kommer använda en "teknisk bas från Volvo Cars". Det är inte bekräftat att det handlar om SPA3-plattformen som används av Volvo EX60, men det är ett troligt alternativ vilket skulle innebära att Polestar 7 i alla fall på pappret kommer kunna mäta sig tekniskt mot den nya generation av elbilar som nu lanserats från BMW och Mercedes.



Polestar 6 har skjutits upp till framtiden.

Något som inte nämns är Polestar 6, alltså den roadster som bekräftades för lansering efter att den visats som koncept på bland annat elbilsmässan eCarExpo i Stockholm. Den har skjutits på framtiden när Polestar i stället vill fokusera på volymsegmentet med Polestar 7. Officiellt är modellen inte nedlagd och det spekuleras om att den kan bli verklighet kring 2029.

5. Elbil chockar marknaden – klarar 1 500 kilometer på en laddning

Av Christian Pedersen Publicerad 21 feb. 2026

Kanadensiska prototyper visar hur ny teknik, lokal produktion och avancerad AI kan utmana dominansen från Kina och USA.



Bakom satsningen står över 80 kanadensiska företag inom fordonsindustrin

Elbilsracet domineras i dag av kinesiska tillverkare och amerikanska teknikbolag. Men nu kliver en oväntad aktör fram. Som **Dagens PS** tidigare rapporterat handlar satsningen om mer än enskilda modeller.

Kanada vill genom Project Arrow visa att landet kan bygga kompletta elbilar utan att vara beroende av import från vare sig USA eller Asien. Kanada har presenterat två nya elbilprototyper som kan förändra bilden av var framtidens teknik utvecklas.

Vid Canadian International AutoShow 2026 visade branschorganisationen APMA upp modellerna Vector och Borealis.

Projektet är en del av initiativet Project Arrow, som ska demonstrera att landet har hela industriedjan för att utveckla och producera avancerade elbilar utan beroende av asiatisk export. Det skriver **Mobilsiden**.

Projektet ska visa industrins styrka

Bakom satsningen står över 80 kanadensiska företag inom fordonsindustrin.

Syftet är att visa att lokal kompetens, material och teknik räcker för att bygga nästa generations elfordon.

I en tid när prispressen från Kina ökar väljer Kanada i stället att positionera sig inom avancerad teknik och innovation.

Bilarna är utvecklade med fokus på digital design, hållbara material och integration med framtidens uppkopplade transportsystem.

Prestanda och teknik i fokus

Vector är en kompakt hatchback med cirka 650 hästkrafter och en beräknad räckvidd på omkring 550 kilometer.

Plattformen har utvecklats med hjälp av artificiell intelligens och tillverkats genom 3D-printning i en kombination av polymer och aluminium.

Modellen är dessutom utrustad med självkörning på nivå 3, vilket innebär att bilen under vissa förhållanden kan ta över körningen.

Den verkliga uppmärksamheten riktas dock mot systemmodellen Borealis.

Den fungerar som en forskningsplattform för framtida produktionsteknik och har ett extremt lätt och delvis 3D-printat chassi i metall.

Den uppskattade räckvidden ligger på upp till 1 500 kilometer per laddning, en nivå som skulle förändra förutsättningarna för långresor med elbil.

Lång väg till serieproduktion

Trots de tekniska framstegen är modellerna fortfarande prototyper.

Historien visar att många ambitiösa elbilsprojekt aldrig når massproduktion.

Skillnaden i detta fall är den breda industribas som står bakom satsningen.

Med tillgång till en komplett leverantörskedja ökar möjligheterna att tekniken faktiskt når marknaden.

Om projektet lyckas kan Kanada etablera sig som en ny innovationshub i elbilsindustrin och samtidigt visa att framtidens konkurrens inte bara handlar om pris, utan om teknik, räckvidd och industriell självständighet.

Missa inte:



Statens miljardinkomst – när du parkerar fel – Dagens PS



Dolph Lundgrens bilsmak: V8, Ferrari och noll kompromisser – Dagens PS



6. Märklig incident med kinesisk elbuss

Av William Karlsson

21 februari 2026, 06:56

En kinesisk elbuss betedde sig suspekt under en vanlig resa. Från ingenstans började den spela kinesisk countrymusik och tappade all laddning i batteriet. Nu växer oron för att bussarna kan fjärrstyras direkt från fabriken.



I den finska staden Tammerfors fick några bussresenärer uppleva en minst märklig händelse. Mitt under en resa började plötsligt musik på kinesiska att spelas högt från den kinesiska Yutong bussens högtalare. Flera resenärer klagade på den höga musiken, men chauffören var tydlig med att radion var trasig och att bussen börjat spela musiken av sig själv. En passagerare började filma händelsen och i klippet hörs två olika låtar där den ena låt som en kinesisk countrylåt.

Kort efter att musiken började spela fick chauffören en ny chock. Bussen hade plötsligt bara fem procent av sin batterikapacitet kvar. Han meddelade detta snabbt till passagerarna och i klippet kan man höra honom säga.

– Jag hoppas vi har tur så jag kan ta er till slutdestinationen, säger chauffören i klippet.

Förra året visade en norsk studie allvarliga säkerhetsproblem med kinesiska elbussar.



Förra året visade en norsk studie allvarliga säkerhetsproblem med kinesiska elbussar

Bussen nådde trots den låga kapaciteten fram till slutdestinationen, men efteråt har händelsen fått stor uppståndelse i Finland. Flera medier kritiserar de finska operatörerna för att de inte har kontrollerat säkerhetsriskerna med bussarna efter det uppmärksammade **norska avslöjandet förra året, som visade allvarliga säkerhetsproblem** med kinesiska elbussar. I det norska testet kunde de bland annat se att kontrollen över den kinesiska elbussen kan tas över av tillverkaren i Kina. De kan bland annat uppdatera programvaran som de vill och göra alla diagnoser i bussen. Allvarligast av allt är att de kan kontrollera bussens batteri och strömförsörjning.

Finska **IS** har varit i kontakt med flera olika chefer för kollektivtrafiken i Tammerfors, som alla säger att de inte har genomfört någon egen studie om bussäkerhet. Säkerhetschefen för stadstrafiken Jaako Rantala menar däremot att man inte kan fjärrstyra bussar eller kontrollera dem på distans.

– Tekniskt sett skulle det vara möjligt att koppla bort fjärranslutningen, men det är bra att notera att moderna bussar och personbilar har system genom vilka programvaru- och applikationsuppdateringar kan göras, skriver Rantala, till IS.

Han är dessutom tydlig med att Yutongs bussar har besiktigats och godkänts i enlighet med officiella krav. Elbussarna från Yutong finns även i **Sverige och i slutet av förra året växte oron över kinesiska bussar** i landet. Förra sommaren började elbussar från BYD rulla ut i Blekinges kollektivtrafik, men under hösten stod det klart att de nyköpta elbussarna från Kina skulle undersökas.

– Det vi gör är att vi sätter oss ner med vår tillverkare och går igenom exakt vad som är tekniskt möjligt och inte. Och även då vad som är överenskommet, säger ConnectBus vd Jonas Kempe till **P4 Blekinge**.

LÄS MER:



Avslöjat: Elbussar i Sverige kan styras från Kina



Volvo slår BYD – har byggt världens längsta elbuss



Upptäckten – när elbilen stängdes in i slutet bergtrum



Lavin av böter – för hög musik



Expert varnar för kinesiska bussar: "Matar draken"



Svenska elbussar utreds – kan fjärrstyras från Kina



Ny elbuss från Kina hotar svenska tillverkare



William Karlsson



7. Denna Oldsmobile Toronado har en imponerande wow-faktor



Det finns en lång tradition av att bensinbolag erbjuder kampanjerbjudanden, särskilt från tiden innan bensinstationer blev närbutiker. Vid en viss tidpunkt i den relativt nära historien blev försäljningen av bränsle till synes en biprodukt till försäljningen av färdigmat, toalettartiklar och nästan allt annat man kan tänka sig till bilisterna. Denna affärsmodell startade på 1980-talet när bilisterna blev allt mer främmande för hur deras alltmer intetsälgande – men också alltmer pålitliga – familjebilar och hatchbacks fungerade inuti.

Idag är övergången av bilen till renodlat "vardagsredskap" fullbordad. Jämför dock denna situation med slutet av 1960-talet och början av 1970-talet, när förarna lyfte motorhuven på sina bilar minst en gång i veckan (kanske till och med innan oljelampan tändes) och när till och med min farfar, som inte körde bil utan var en helt och hållet betalande fotgängare, kunde höra skillnaden mellan ljudet från en grannes Ford Anglia och en annans Volkswagen Beetle.

Mina minnen går tillbaka till tiden då det fanns två-, tre-, fyra- och till och med femstjärnig bensin med full fetthalt: ingen hade ens hört talas om blyfri bensin. En tid då de självbetjäningsspumpar vi har idag hade blivit nästan universella, men den illaluktande dieselpumpen fortfarande var förvisad till ett ensamt, smutsigt hörn av förgården. Om den överhuvudtaget syntes till. Före mitten av 1980-talet var det nästan ingen – förutom taxichaufförer – som körde en oljebrännare, åtminstone inte utanför världen av tunga lastbilar.



En bensinstation var varken en detaljhandelsupplevelse eller en affärsmöjlighet. Allt som erbjöds i förgårdsbutiken var en påse chips, en Mars-bar och en Kit Kat, eventuellt en väg-atlas, några burkar polermedel och doftstickor.

Ibland fanns det möjlighet att använda en av de nya automatiska biltvättarna som tog bort vindrutetorkarna och sidospeglarna, men de flesta människor på 1970-talet tvättade fortfarande familjs bil för hand på söndag morgon, innan de satte sig ner med en tidning och tittade på TV.

Numera är det nog svårt att ens hitta det lilla utbudet av överprissatta motoroljor, bensindunkar och frostskyddsmedel, men på 1970-talet sålde bensinstationerna ibland ganska dyra förbrukningsvaror som fläktremmar, batterier och till och med däck till populära bilmodeller. Erbjudandena, åtminstone i Storbritannien, bestod oftast av lojalitetsstämplar som man så småningom kunde byta in mot glasögon.

Det är inte förvånande att amerikanerna tänkte större – liksom kanadensarna, särskilt under landets 100-årsjubileum 1967. Med det moderna vägnätet fullt utbyggt ville allt fler kanadensare se landet i sina bilar, särskilt under det år då Kanada var värd för världsutställningen Expo 67, som öppnade i Montreal i april samma år.

De olika oljebolagen – Fina, Supertest, Texaco och alla de andra – såg en bra marknadsföringsmöjlighet: mer bilkörning innebar ökad bensinförsäljning, och alla inblandade ville ha en större del av den mer lukrativa kakan. De var därför inte direkt långsamma med att komma på spännande tävlingar.

Av dessa kunde de vinnande deltagarna få en ny Ford Mustang eller Mercury Cougar på sin uppfart, kanske en färg-TV i vardagsrummet (en stor grej 1967, eftersom färgprogrammen precis hade börjat visas), eller bara ett kontantpris.



Imperial Oil, som börjat använda namnet Esso, ville gå ett steg till. Planen var att sponsra skapandet av fyra skräddarsydda drömbilar som kunde delas ut i en prisdraging som skapade publicitet som en del av Esso Road Show, som i sig var starkt kopplad till företagets sponsring av hockeyligan.

PR-teamet ville att de vinnande bilarna skulle använda bilarna minst ett år på vägarna innan de kanske sålde dem, idén var som skulle fungera som rörliga reklamskyltar för Esso. Företaget lovade gratis bensin, försäkring och service i 12 månader för bilar som var helt kompatibla med kanadensiska trafiklagar (och behålla den ursprungliga tillverkargarantin) och, viktigast av allt, 'familjeorienterad' för vad som skulle marknadsföras som 'det mest fantasifulla resepriset som någonsin tänkts'.

Bilarna skulle visas flitigt i tv-reklam och till och med få en speciell pseudo-folklig jingle skriven till deras ära. Det fanns "omedelbara" priser i form av kameror och tv-apparater, men för att vinna en av bilarna måste deltagarna ha samlat in fem trafiksäkerhetstipsbiljetter från de 2400 kanadensiska Esso-bensinstationerna för att få chansen att delta i dragningen.

Vinnarna skulle sedan tillkännages i radio och i pressannonser i maj, juni, juli och augusti 1967, och prisbilarna skulle ställas ut på världsutställningen, i olika köpcentra och på Esso-mackar för att väcka intresse. Självklart skulle reklambilen behöva baseras på en befintlig modell – men vilken?

Det beslutet överlämnades till en viss George Barris, Hollywoods "kungen av customizers". Förutom att han hade skapat specialbyggda glamourösa bilar för artister som Elvis, Bing Crosby, Frank Sinatra och Dean Martin, hade Barris, som redan var en legend, nyligen blivit ännu mer känd genom att skapa TV-serien *Munster Koach* och, mest känt, *Batmobilen*. Han bestämde sig snart för Oldsmobiles då fortfarande relativt nya Toronado.



Den såg futuristisk ut direkt ur lådan, men viktigast av allt var att den hade framhjulsdraft och därmed ingen kardanaxel, vilket gjorde att Barris kunde ändra hjulbasen efter behag utan att det påverkade drivlinan.

Fyra splitternya Toronado-bilar med 7-litersmotor, värda 6373 dollar, skickades från Lansing i Michigan till Barris Kustom Industries verkstäder i Hollywood, där George vid ungefär samma tid måste ha arbetat med den Toronado-baserade roadstern för tv-serien *Mannix*.

Medan *Mannix* Toronado fick taket avskuret, sågades de Esso-sponsrade bilarna, som enligt uppgift kostade 52 000 dollar styck att bygga, av på mitten och hjulbasen förlängdes från 119 tum (3023 mm) till 134 tum (3404 mm), vilket gav en imponerande total längd på mer än 20 fot (6,1 meter). Den vanliga Toronado med fem/sex sittplatser saknade inte särskilt mycket utrymme invändigt, men 67-X hade en verkligt gigantisk kupé med plats för en omslutande, soffliknande baksäte.

Förutom fullständig luftkonditionering, tonade rutor och alla vanliga Toronado-förfiningar, utrustade Barris sin Esso 67-Xs med dubbla FM/AM-radioapparater fram och bak (passagerarna i baksätet fick hörlurar) samt två stereokassetbandspelare i den "handpolerade" mittkonsolen av brasiliansk valnöt. Två bilar lackerades i guld, en i vinrött och en i avokadogrönt.

Förutom vindrutan och de grundläggande dörrkarmarna förändrades allt utvändigt: motorhuven fick två massiva utbuktningar, var och en med fyra hål, medan den eleganta fronten ersattes av en äggkartonggrill med fyra cirkulära fasta strålkastare (som sedan ersattes av dubbla ovoida enheter på denna bil). De utbuktande fram- och bakskärmarna var tillverkade i glasfiber, och olika utsmyckningar – hjulskydd, dörrhandtag och stötfångare – var specialtillverkade, vilket inte gav någon ledtråd om deras Oldsmobile-ursprung.



En viss WC Hackett från Edmonton blev den första vinnaren av Esso 67-X i maj. Efter att ha flugit den 52-årige Hackett till Hollywood för reklamfilmning överräckte Esso honom en av guldbilarna. Han behöll den i ett år och körde 38 624 km innan han accepterade ett erbjudande han inte kunde motstå från en återförsäljare i Toronto.

Bil nummer två, som visas på bilden här, tilldelades 53-årige Walter Scales från British Columbia. Även han avstod från bilen när den kostnadsfria bensinen, försäkringen och servicen upphörde, och återgick till att köra sin Volkswagen Beetle.

Det tredje exemplaret gick till en fransk kanadensare vid namn Michel Bussièrre. Han sålde den vidare 1969 för 10 000 dollar, vilket räckte för att köpa en ny Chrysler och en husbil. Den senare bilen har sedan dess försvunnit, tillsammans med en femte 67-X som George Barris byggde åt sig själv som bärgningsbil. Det fjärde exemplaret, den vinröda bilen, har varit i familjens ägo sedan 1980-talet.

Den presenterades som ny i augusti 1967 för den 26-årige Paul Sparrow, en laboratorietechniker från Fort William, Ontario, som sålde den efter sex månader för att finansiera ett första hem för sin unga familj.

Bortsett från bilens enorma storlek tyckte alla vinnare att den uppmärksamhet som 67-X fick när den var ute i offentligheten inte alltid var välkommen. De återvände ofta till folkmassor av förvånade fotgängare i fem rader, eller blev ständigt stoppade av polisen, oftast bara för att få frågor om bilen.

Av de tre kända 67-X-överlevarna har bil nummer två kanske den mest färgstarka historien. Den andra ägaren, från 1970, var en ranchägare som snart sålde den vidare till den extravaganta, trumpetspelande restaurangägaren Frank Baker från Vancouver, som använde den för att marknadsföra sin verksamhet.



Baker ägde också en av Aston Martin DB5-bilarna från *Goldfinger*, men han var tvungen att sälja båda bilarna när hans restaurang gick i konkurs på 1980-talet. Därefter emigrerade 67-X till USA och dök upp på eBay 2011, där samlaren Trevor Weflen från Palm Springs först såg den annonserad, initialt i bakgrunden av en annons för en annan bil.

Trevor, som kommer från Saskatchewan, mindes 67-X från den ursprungliga tävlingen.

Den massiva coupén hade enligt uppgift nyligen genomgått en renovering för 99 000 dollar, så Trevor köpte den utan att ha sett den, bara för att upptäcka att den hade en hel del elektriska problem – ”bara hastighetsmätaren fungerade” – och en något sliten motor, men karossen och lacken var i gott skick. Motorproblemen löstes genom att man monterade in en nyrenoverad motor från en senare 7,4-litersbil.

Trevor, som utbildat sig till metalltekniker inom Royal Canadian Air Force och drivit ett framgångsrikt företag inom specialanpassad klädsel, var och är fortfarande mycket händig med verktyg. Han kunde själv bygga om framfjädringen och klä om interiören i sin favoritfärg kopparvinyl, istället för den ursprungliga grå färgen.

Som standard (på den ursprungliga Toronado) är de massiva, ramlösa dörrarna fortfarande nästan säkert de längsta som någonsin monterats på en serietillverkad bil. Esso 67-X:s Barris-modifierade förlängda hjulbas illustreras tydligast i de längre bakre sidorutorna, även om sikten bakåt över axeln är dålig eftersom C-stolpen är så massiv.

Instrumentbrädan är standard från Toronado, men framsätena är separata skålformade säten: förarsätet är elmanövrerat, medan passagersätet kan vridas mot baksätet, där det finns benutrymme som kan mäta sig med en limousine, plus inbyggda papperskorgar, läslampor och till och med ett skåp för förvaring av leksaker. Kylboxen för picknick ingick i den ursprungliga specifikationen, men såvitt jag kan se är den lilla svartvita tv:n på mittkonsolen ett senare tillägg, även om den passar mycket bra in i andan hos en bil som är tänkt som ett vardagsrum för långa resor.



Under huven – som är tillräckligt stor för att landa ett jump-jet på – ser den ut som vilken annan Toronado som helst, komplett med sidomonterad GM400-växellåda som drivs av en robust och tyst kedja, och kraft som går till framhjulen. Om något så kör 67-X bättre än standardbilen på sin längre hjulbas, möjligen tack vare att Trevor, som kör cirka 322 km om året i den för att delta i lokala utställningar, lyckades hitta ett sällsynt set TFD-däck (Toronado Front Drive) som är speciellt utformade för standardbilen.

Den kraftfulla servostyrningen och bromsarna saknar känsla, men 67-X går glatt dit den blir beordrad utan dramatik. Den är långt ifrån långsam, har ett enormt vridmoment i låga och medelhöga varvtal och är tyst som en viskning.

Man märker knappt växellådan och hör bara ett svagt rasslande ljud när den rusar iväg. Den är precis som man förväntar sig att en stor, snabb amerikansk coupé från 60-talet ska vara. 67-X kan mycket väl vara den mest generösa priset som någonsin delats ut i en beninstationskonkurrens, och det är utan tvekan det mest fantasifulla.

Det är inte nödvändigtvis en visuell förbättring jämfört med standardmodellen Oldsmobile Toronado, men den är definitivt annorlunda...

Esso 67-X

- **Sålda/tillverkade** 1967/fem
- **Konstruktion** stålram, stålkaross
- **Motor** helt i järn, OHV 6967 cm³ V8, fyrcylindrig Rochester-förgasare
- **Max effekt** 386 hk vid 4800 rpm
- **Max vridmoment** 644 Nm vid 3200 rpm
- **Växellåda** fyrväxlad HydraMatic-automat, framhjulsdrift
- **Upphängning:** fram oberoende, med triangellänkar, torsionsstänger, krängningshäm- mare bak balkaxel, enkelbladiga fjädrar; teleskopiska stötdämpare f/r
- **Styrning** servostyrning med recirkulerande kulor
- **Bromsar** trummor
- **Längd** 6121 mm
- **Bredd** 1994 mm
- **Höjd** 1346 mm
- **Hjulbas** 3023 mm
- **Vikt** 2073 kg
- **0-60 mph** 8,7 sekunder
- **Toppfart** 203 km/h

8. Ford X-100: Framtidsdrömmen med 300 kilo elprylar

Publicerad 2026-02-22 6:30

Text Erik Söderholm

Ford lastade på mängder av tekniska finesser i konceptbilen X-100. Många har blivit verklighet i dag men inte den inbyggda rakapparaten.



När det gäller storslagen design och tekniska finesser låg amerikanska bilmärken i en helt egen liga – åtminstone förr.

Ett av många exempel är konceptbilen Ford X-100 som togs fram lagom till företagets 50-årsdag.

När ingenjörerna var klara med den här teknikuppvisningen hade bilen över 300 kilo elektrisk utrustning som bland annat bestod av 24 elmotorer, 50 glödlampor, 92 kontrollbrytare och 16 kilo elkablage.

Bilen beskrevs som ett "testlabb på hjul" och det stämmer ganska bra.

"När ingenjörerna var klara hade bilen över 300 kilo elektrisk utrustning"

Läckrast var kanske den elektriskt skjutbara takpanelen i värmeisolerande plast. Och inte behövde föraren komma ihåg att stänga taket heller: en inbyggd fuktsensor skötte det automatiskt.

Det fanns också gott om detaljer vi tar för givna i dag, men som knappast var självklara då: defroster, stolsvärme, elstolar med minne för två förare och högtalare även i baksätet.

Utöver det skröt Ford om den inbyggda telefonen, två separata läten för tutan, den hydrauliska domkraften som var inbyggd i varje hjul för enklare däckbyte och – så klart den inbyggda diktafonen och rakapparaten.

För en bilköpare på 1950-talet framstod bilen som rena framtidsdrömmen. De hade visst tänkt på allt, ingenjörerna på Ford!

Nästan, i alla fall. Faktum är att bilen saknade luftkonditionering, så en varm sommardag kunde X-100-föraren anlända nyrakad – men svettig.





9. Lancia Stratos HF Stradale 1974



FILM: <https://youtu.be/f3f7zi6rCLM>

Denna Lancia Stratos HF Stradale från 1974 är den 44:e av 492 fabriksbyggda exemplar som är homologerade för World Rally Championship Group 4-tävling. Den här bilen har bara haft två ägare från ny början och stannade i Italien i nästan 40 år innan den togs till USA. Den visar nu 71 008 kilometer (~44 000 miles) och är ett exemplar med matchande nummer som behåller sin ursprungliga motor, växellåda, chassi och Bertone-kaross, vilket bekräftats av märkesexperten Thomas Popper från Lancia Stratos Owners Club. Kraften kommer från en mittmonterad 2,4-liters Dino V6 som levererar kraft till bakhjulen via en 5-växlad manuell växellåda. Säljaren förvärvade denna Stratos i Europa och genomförde omfattande mekanisk service 2017 enligt nedan för att göra den till en nyckelfärdig förare. Bilen erbjuds nu med en ren Texas-titel och kopior av sitt ursprungliga registreringsbevis som dokumenterar ägarhistorik, originalförsäkrings- och registreringsblanketter, importpapper, originalinstruktionen, Lancia Stratos 1972-1985-bok av R.M. Clarke, samt kopior av alla tillgängliga häften för ägare/användare/delar/tekniska data.

Karosnummer 214 färdigställdes vid Bertones anläggning i Grugliasco den 25 juni 1974, målad som Rosso Arancio Rally (färgkod 2-464-171) med röda mattor, "Havana"-säten och svart instrumentbräda, dörrpaneler och ryggstöd. Slutmonteringen slutfördes den 1 juli 1974 med fakturadatum den 9 juli 1974. Bilen registrerades första gången den 8 juli 1977 med registrerings skylt TO R05675 och kördes cirka 20 000 km under de följande tre åren. Den köptes sedan av sin andra ägare den 18 juni 1980, och den 25 maj 1981 registrerades den med en ny registrerings skylt, Roma Y70304, som den fortfarande har i reproduktion idag. Den andra ägaren lade till cirka 50 000 kilometer fram till 1984, då bilen förvarades och sällan kördes. Stratos-bilen homologerades för WRC-säsongen 1974 och blev mycket framgångsrik, och vann rally-VM 1974, 1975 och 1976. Säljaren uppger att denna Stratos för flera år sedan fick en exteriör omlackering i korrekt Rosso Arancio Rally som den ser ut idag. Allt Securit-glas påstås vara original, inklusive vindrutan, som visar en tidstypisk Automobile Club d'Italia-dekal.



Fordonet behåller sina ursprungliga Bertone/Scocca "214" karosnummerstämplingar och etiketter på bagageluckan och väggen, längs båda nedre dörrgångjärnen, på vänstra framchassit, längs höger framchassit och på den närliggande kompletterande Lancia-plaketten.

Under säljarens omsorg byggdes och restaurerades fabriksspiralfjädringen av Italian Car Parts, bromsarna utrustades med ombyggda bromsok, nya linjer och skivor från Karp's, och en justerbar krängningsstångslänkage installerades. Ett nytt set tidsriktiga Michelin XWX-däck har också monterats. Stratos-gatbilen har en tjänstevikt på cirka 1 161 pund.

Invändigt behåller denna Stratos enligt uppgift en hög grad av originalitet förutom återvunna sätesstöd. Sätena är fortfarande utrustade med sina ursprungliga "Havana"-insatser, medan röda mattan verkar vara i gott skick överallt. Som visas i fotogalleriet innehåller främre facket ett originalreservhjul, vindrutetvättsficka och hjälphjul.

Alla funktioner, belysning och instrumentering sägs vara i gott skick. Mätaren visar för närvarande 71 008 kilometer (~44 000 miles), vilket sägs vara korrekt baserat på medföljande dokumentation och känd historik från ny.

Alla Stratos gatbilar drivs av en Ferrari-baserad 2,4-liters Dino V6, som uppgavs till omkring 190 hästkrafter när den var ny. Säljaren noterar att motorutrymmet behåller Stratos-specifika komponenter, inklusive luftbox, bensinlock och mer. Servicen tidigare i år inkluderade ombyggnad av förgasarna, helt nya vätskor, filter, förbrukningsvaror för tändnings-systemet, nya kylvätske- och oljeslangar samt en ny andningsbehållare. Innan denna auktion genomfördes en kompressionskontroll, och säljaren anger 180–200 psi i alla sex cylindrar.



Denna Stratos är utrustad med motor #829A*000*001146* och växellåda # 001163, vilka båda oberoende verifierats som original till chassit.

Originalmaterial som dokumenterar ägarhistorik från nya, olika ursprungliga försäkrings- och registreringsblanketter, importdokumentation, originalinstruktionsboken och en Lancia Stratos

Bilen visades upp på årets Concorso Italiano under Montereyveckan där den vann ett klasspris. Säljaren betonar att detta är en välsorterad Stratos som kan köras på ett evenemang eller rally just nu med självförtroende.

Såld för 475 000 USD den 20/12/17



FILM: <https://youtu.be/5AXYfgG7ZQo>



10. Talbot-Lago T26 Record Sport Coupe DeVille 1948



Det nya Talbot-Lago T26 Record-chassit introducerades på Paris Salon i oktober 1947. Dess magnifika 170 hästkrafters 4,5-liters sexcylindriga dubbelkamliga hemimotor gjorde Lago Record till en av världens mest kraftfulla personbilar. För ännu högre prestanda monterades cirka 35 T26-skivor från fabrik med T26 Grand Sport-motorn som hade tre Zenith-Stromberg-förgasare och ett aluminiumtopplock. Denna mäktiga motor utvecklade 190 hästkrafter med varmare kamaxlar, högre kompression och lättare kolvar. Den var ihopparad med en fyrväxlad Wilson förväljarlåda.

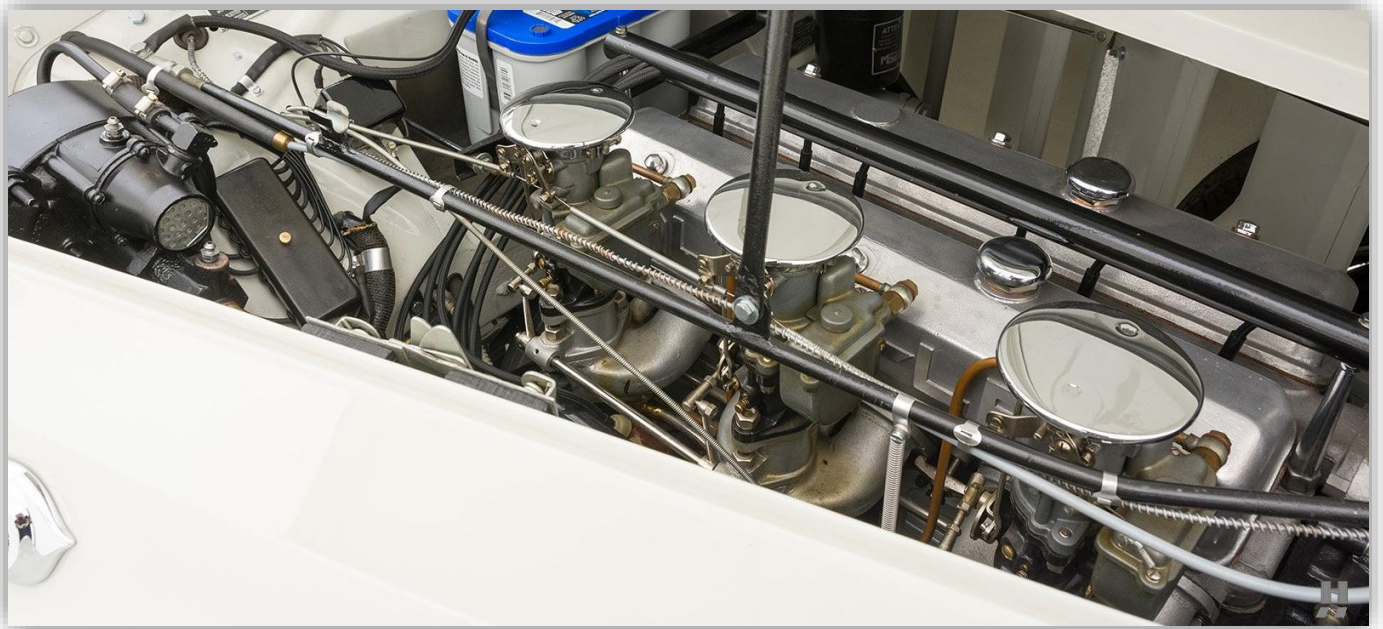
Bilar som utrustades på detta sätt kallades Record Sport – och chassi 100238 är en av dessa mycket sällsynta bilar. T26-chassi 100238 levererades den 22 oktober 1948 till Carrosserie de Luxe J. Saoutchik, en av de mest kända och exklusiva carrossiers i Frankrike och faktiskt i världen. Kunderna inkluderade allt från de glittrande societetsdamerna och konstnärerna som fyllde Paris eleganta salonger, till kungligheter och statschefer.





Karossen som Saoutchik designade för 100238 är en sällsynt tvådörrars coupé de ville, där området ovanför baksätet har ett fast plåttak, medan utrymmet ovanför förarens eller chaufförens säte kan förbli öppet eller stängt. Den eleganta och välbalanserade tredelade grillen är en ikonisk Saoutchik-stil, medan två droppformade "ventiportar" monterade på sidan av motorhuven fullbordar den förfinade helheten. Hela kroppen är ett vackert och praktfullt stylinguttryck som få kan åstadkomma, men som Saoutchik lyckades med till perfektion. Som en bil avsedd för Parissalongen var sällan sedda kromade 18-tums trådfälgar monterade med breda vita däck.





Den färdiga bilen gjorde sin imponerande debut på Paris Salon som öppnade den 5 oktober 1950. Den bländande coupé de ville var inte bara stjärnan på Saoutchik-läktaren: den var också föremål för särskild uppmärksamhet från Frankrikes president Vincent Auriol, som gjorde ett högprofilerat besök på öppningsdagen. Inte konstigt att 100238 vann Le Grand Prix du Salon, evenemangets högsta utmärkelse (och motsvarigheten till Best of Show på en modern concours). Sommaren 1951 visades bilen på Concours i Grande Cascade i Bois de Boulogne. Tidsenliga foton visar 100238 med den berömda modellen och skådespelerskan Capucine sittande på framskärmen – i en matchande haute couture-outfit, förstås.



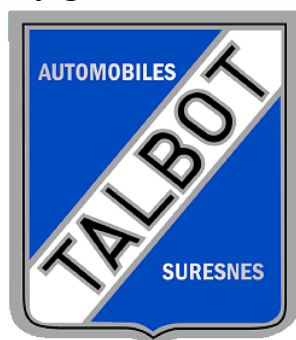


Saoutchik sålde sedan 100238 den 2 november 1951 till Madame Yvonne Bozdogan-Brawand i Schweiz. Ett register från Talbot-Lago sammanställt 1976 angav bilen som tillhörande James Karupka på 36 Overbrook Road, Catonsville i Maryland, där den skulle stanna i ytterligare tolv år. 1989 besökte Stephen Cortinovic, en entusiast från St. Louis, Missouri, Karupka och köpte bilen. Cortinovic kände sig inte kapabel att restaurera den och sålde den i mitten av 1989 till Ferrari-restauratören Richard Straman i Kalifornien. Någon gång på 1990-talet sålde Straman 100238 till en ny ägare som också lämnade bilen orörd. År 2013 såldes bilen diskret till en europeisk samlare av Toby Ross från Ross Classics.

År 2014 beställdes en omfattande restaurering på concours-nivå. Alla mekaniska komponenter demonterades, motor och växellåda byggdes om, medan delar byggdes om till noggranna standarder vid behov. Karossen skalades, och även om en del av träet byggdes om, togs stor omsorg för att behålla så mycket av det ursprungliga träet och metallen som möjligt. Klädseln byttes ut till hög standard med tidsenliga färger och material. Tusentals timmar lades ner på att återställa denna vackra och sällsynta bil till dess ursprungliga lackering, och restaureringen uppvisar nu concours-kvalitet.

100238 är en äkta fransk grand routière och har en utmärkt närvaro både på landsvägen och på concours-planen. Dess djupa motorton och mjuka kraftleverans tilltalar direkt sportföraren – särskilt eftersom den mycket sällsynta T26 Record Sport-specifikationen ger ännu högre effekt än standardmodellen. Förutom många fantastiska internationella turnéer är denna Talbot Lago också en idealisk kandidat för världens högsta concours-evenemang.

Med sin restaurering vackert underhållen under åren sedan färdigställandet ser bilen precis ut som när den trollband publiken på Parissalongen 1950. Lägg därtill att denna unika coupé de ville aldrig har visats i någon samtida concour, och det är tydligt att denna unika Talbot-Lago är en mycket sällsynt möjlighet.



Klassiker

11. Grattis Cadillac Eldorado!

Publicerad 2 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ernst och Erna har namnsdag passar vi på att hylla Eldorado!



Eldorado kommer av spanska el dorado och betyder "**den förgyllde**". Eldorado är en mytologisk utopi som är belägen någonstans i Sydamerika och är fyllt av rikedomar och guld. Den första Cadillac Eldoradon var en speciell showbil som visades 1952. Redan året därpå fanns Eldorado med i modellprogrammet som en påkostad **cabriolet** byggd i endast 532 exemplar.

Eldorado utvecklades snabbt som det starkaste modellnamnet i Cadillac-programmet och beteckningen levde vidare ända fram till 2002.



Den mest igenkända Cadillac-årsmodellen är nog -59:an med sina enorma fenor



1967 års Eldorado

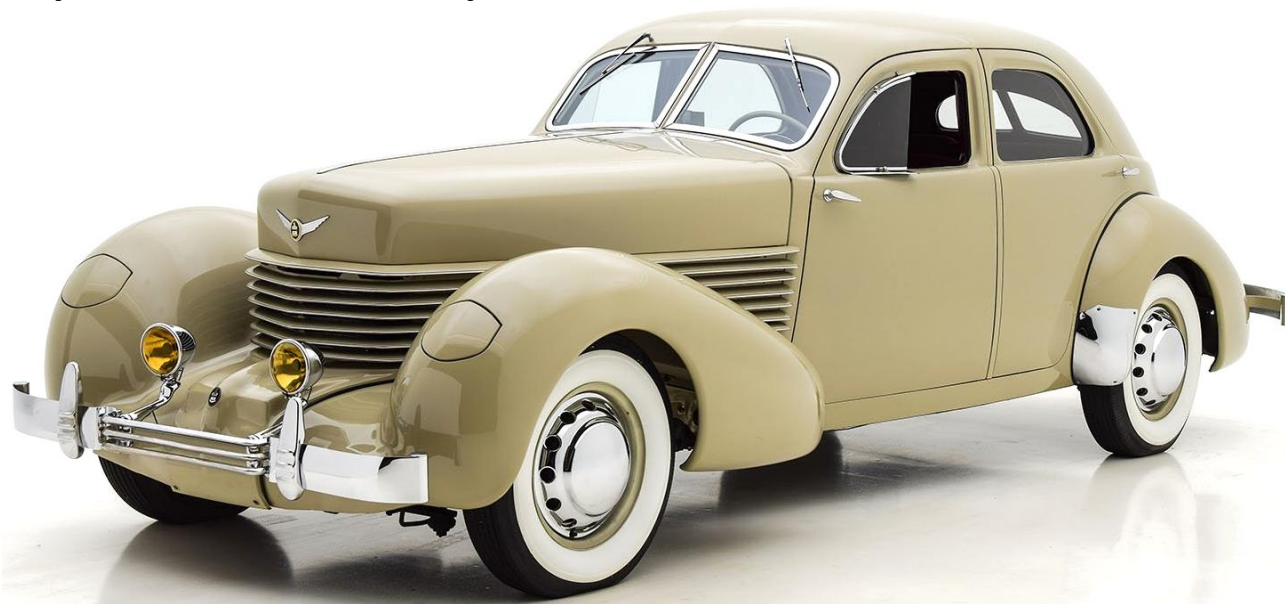


1976 års Eldorado



Sista året Eldorado tillverkades var 2002

12. Lyxbilmärket som misslyckades



Cord (1929 - 1937)

Trots att Cord var ett innovativt företag var tillförlitligheten svag: De futuristiska växellådorna kärvade, hjullagren gick sönder och trots de stora frontgallren var motorkylningen dålig. Klagomålen strömmade in och detta ledde sakta till att återförsäljarbasen krympte. Företaget gick i graven 1937 efter bara åtta års produktion.



Roger Warolin