



Rover 75

1. Lotus Eletre X
2. Eldriven pickup från Isuzu
3. Begagnade Tesla Model Y vs VW ID.4 vs Volvo XC40
4. Solid statebatteri onödigt
5. Nu får polisbilarna radar som avslöjar fortkörare
6. Genomskinligt solskydd
7. Mercedes utmanar Scania och Volvo med vägtåg
8. Facel Vega HK II
9. Rover 75
10. Citroën DS21 Chapron Cabriolet 1970
11. Grattis Ford Galaxie
12. Lyxbilsmärket som misslyckades

## Teknikens Värld

### 1. Lotus Eletre X – laddhybrid med 35 mil på el

Publicerad 6 mar 2026 kl 10.04 av Mattias Rabe

Lotus stora suv Eletre har funnits som elbil i ett par år. Nu kommer den som laddhybrid. Med räckvidd som en elbil. 35 mil på el kommer den. Över 120 mil totalt. Plus att den har 952 hästkrafter.



*Lotus Eletre får nu en bensinmotor vid sidan om elmotorerna. En laddhybrid, helt enkelt.*

**Lotus Eletre**, en bjässe på 5,1 meter som **framlidne Peter Horbury** designmässigt haft stort ansvar för, lanserades mot slutet av 2023. En lyxig, stark och snabb eldriven suv med en prislapp modell större. Efter **vårt test** har den också visat sig vara **den körmässigt dyraste eldrivna suven** vi synat fram till och med i dag.

För att locka en bredare publik presenterar Lotus nu en variant av Eletre där två elmotorer samverkar med en bensinmotor, något som egentligen strider mot märkets tidigare uttalande om att vara en renodlad elbilstillverkare.

#### **Enormt batteri och jätteräckvidd**

Modellen heter Eletre X och har dubbel energiförvaring i form av en 52-literstank och ett 70 kWh-batteri. Ja, du läste rätt. 70 kilowattimmar är ganska stort för att vara i en elbil. I en laddhybrid är det gigantiskt.

Enligt WLTP-körcykeln, dock mätt efter kinesiska premisser, är räckvidden på el hela 35 mil. Som en mindre elbil. I kombination med 52 liter bensin är totala räckvidden över 120 mil.

#### **Ny hybridteknik**

Eletre X baseras på Lotus nya hybridplattform kallad Hybrid X. Syftet med den är att leverera direktitet som hos en elbil och långkörningskapacitet som hos en bil med hybriddrivlina.

Snabbladdad är den också tack vare 900-voltsarkitektur. Bilen stöder vad Lotus kallar för "ultr snabb DC-laddning". Att ladda det 70 kWh stora batteriet från 20 till 80 procent sägs ta runt nio minuter.



*Eletre X är en stor pjäs på en bit över fem meter*

### **Gott om kraft**

När de två elmotorerna av PMSM-typ (permanentmagnet-synkronmotor) levererar full effekt tillsammans med förbränningsmotorn utvecklas som mest 700 kW, det vill säga 952 hästkrafter. Det är mer än i samtliga elversioner av vanliga Eletre.

Maxvridet ligger på 935 newtonmeter.

Även vid lägre energiinnehåll i batteriet (SoC) på 20 procent finns det gott om kraft som kan skickas till hjulen. Omkring 550 kW vilket motsvarar 748 hästkrafter.

0-100 km/h går på 3,3 sekunder. Det är snäppet långsammare än värstingen Eletre R.

En annan 100-siffra är den vid inbromsning, från 100 km/h till stillastående krävs en bromssträcka på 33,9 meter. Det är kort för att få stopp på så mycket massa.

Viktmässigt lär laddhybriden ligga i samma område som elektriska versionen, det vill säga cirka 2,5–2,7 ton. Att vi inte tror att vikt adderas, trots tillkommen förbränningsmotor, beror på att batteriet är betydligt mindre (elversionerna har 112 kWh).

### **Då kommer den hit**

I övrigt har Lotus Eletre X tekniska komponenter i överflöd, exempelvis luftfjädring, aktiva krängningshämmare, aktiv bakvinge, dimbart panoramaglastak och mycket annat.

Lanseringen i Kina, där modellen heter Lotus For Me, är inledd medan europeiska spekulanter får vänta till i sommar, närmare bestämt juni månad. Leveranserna är inplanerade att påbörjas under årets fjärde kvartal.

Några priser för laddhybriden Eletre X finns ännu inte. Eldrivna Eletre kostar i Sverige från 1 255 000 kronor.



Mattias Rabe



## 2. Svensk säljstart för eldriven pickup från Isuzu

Posted by Kristofer Rask mars 6, 2026

Isuzu öppnar nu orderböckerna till den helt elektriska versionen av pick-upen D-Max. Den helt elektriska versionen kommer bland annat med en dragkapacitet på 3,5 ton och en lastvikt på 1010 kg.



Med den nya eldrivna versionen av D-Max BEV riktar sig Isuzu till företag, organisationer och verksamheter med höga miljökrav på att köra elektriskt kombinerat med ett krav på ett rejält arbetsfordon. Markfrigången är på 21 centimeter.

Typiska kunder är energi, bygg, skog och transport samt bland kommunala aktörer eller företag som verkar i miljözoner, skriver Isuzui.

D-Max BEV är byggd på samma grund som den vanliga D-Max men med en ny elektrisk drivlina. Två elmotorer ger totalt 130 kW med ett vridmoment på 325 Nm. Pick-upen är utrustad med elektrisk fyrhjulsdraft som standard.

Batteriet på 66,9 kWh ger en räckvidd på 263 kilometer (WLTP) på en laddning och att ladda från 20 till 80 procent på en snabbladdare tar ungefär 1 timme.

Priserna börjar på 659 900 kronor exklusive moms.



Kristofer Rask



### 3. Begagnade Tesla Model Y vs VW ID.4 vs Volvo XC40

Av Christoffer Gullin

5 mars 2026

Utrymme, ekonomi, vanliga fel (Beggat med Carla)



FILM: <https://youtu.be/u8S1ilv1Kwk>

I ett betalt samarbete med Carla har jag jämfört utrymmen och ekonomi i Tesla Model Y, Volkswagen ID.4 och Volvo XC40 Recharge. Alla bilar är från 2021 och kostar runt 290-350 000 kronor.



Christoffer Gullin

#### 4. Solid state onödigt – nytt batteri laddar på 5 minuter

Av Kevin Neemé 6 mars 2026, 15:49

Solid state-batterier har länge pekats ut som nästa stora genombrott för elbilar. Nu visar kinesiska BYD att det kanske inte behövs. Deras nya batteri kan ladda till 70 procent på bara fem minuter.



Elbilsracet går snabbt. Nu presenterar kinesiska BYD en ny generation batterier som nästan matchar de omtalade solid state-batterierna. Detta efter att ha [hintat om ett att de ska avslöja "omvälvande teknik" tidigare i veckan](#). Tekniken är dock egentligen bara en vidareutveckling av dagens batterier. Den nya batteritypen kallas Blade 2.0 och bygger på LFP-teknik, samma grundprincip som redan används i många elbilar i dag.

Men ingenjörerna har pressat tekniken betydligt längre än tidigare. Resultatet är laddtider som närmar sig vad som länge setts som nästa stora genombrott i batterivärlden. Enligt BYD kan batteriet laddas från 10 till 70 procent på ungefär fem minuter. Det räcker för att fylla på flera hundra kilometer räckvidd. Att ladda nästan fullt från 10 till 97 procent ska ta omkring nio minuter.

Siffrorna gäller flera av koncernens modeller. I tester har laddningen till 70 procent legat runt fem minuter i bilar som Yangwang U7, Denza N9 och Seal 07. Nästan full laddning landar i de flesta fall kring nio minuter. Det gör att skillnaden mot de omtalade solid state-batterierna blir liten.

Ett uppmärksammat test från finska Donut Lab visade nyligen att deras solid statebatteri kan laddas från 0 till 80 procent på drygt fyra minuter och till 100 procent på drygt sju minuter. När laddtiderna blir så korta börjar skillnaden i praktiken försvinna. Att ladda en elbil kan i vissa fall ta kortare tid än att stanna vid en bensinpump och tanka en vanlig bil.



*Enligt BYD kan Yangwang U7 nu laddas från 10 till 70 procent på runt fem minuter*

För att klara den extrema laddhastigheten har BYD också utvecklat nya laddstationer. De kan leverera upp till 1,5 megawatt effekt och arbetar med 1 000 volt. Laddarna är monterade ovanför bilen, ungefär som en bränslepump från taket, vilket ska göra stationerna snabbare att använda och ta mindre plats. En annan viktig förändring är att batteriet ska fungera bättre i kyla.

Enligt BYD kan det laddas från 20 till 97 procent på ungefär tolv minuter även vid temperaturer ner mot minus 30 grader. Det mest anmärkningsvärda är dock att batteriet inte bygger på någon helt ny teknik. Energitätheten har bara ökat med runt fem procent jämfört med tidigare Blade-batterier. I stället handlar förbättringarna om finjusteringar. Bland annat i elektrolyten och i hur batteriet hanterar höga effekter under större delar av laddningen.

De små förändringarna räcker ändå för att ge stora resultat. I vissa modeller innebär den högre energitätheten att räckvidden kan passera 1 000 kilometer enligt den kinesiska CLTC-körcykeln. För bara några år sedan ansågs sådana siffror möjliga först när solid state-batterier nådde massproduktion. Nu närmar sig traditionella LFP-batterier samma nivå.

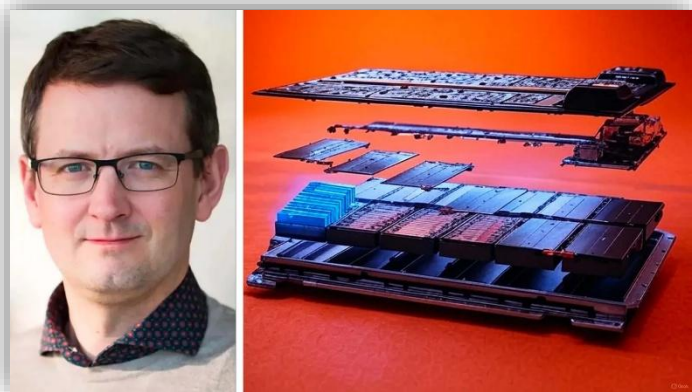


*BYD:s nya laddstationer*

## LÄS MER:



## Elbilarna som kan bli först med solid state-batteri



## Svenske forskaren: Lösningen på solid state-gåtan



## Jättens patent: Elbil som går 300 mil



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

## 5. Nu får polisbilarna radar som avslöjar fortkörare

Publicerad 2026-03-06 8:54 (uppdaterad 2026-03-06 9:00) Text Erik Söderholm

Efter flera förseningar börjar polisens nya bilar mäta hastigheten i andra bilar. Nu blir det svårare för fortkörarna att komma undan.



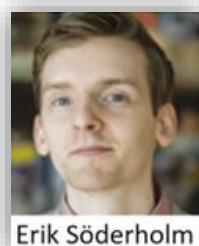
**Polisen har** i årtal försökt rulla ut en ny **typ av radarsystem** i sina polisbilar. Tanken är att kunna mäta hastigheten på andra bilar i närheten och enklare kunna avslöja fortkörare.

Tekniken har blivit försenad, men nu har de första polisbilarna med den här typen av radarsystem börjat rulla på svenska vägar, enligt ett **pressmeddelande**.

Radarn kan mäta hastigheten hos andra fordon oavsett om polisbilen står stilla eller körs i trafik, och oavsett om det andra fordonet befinner sig bakom eller framför polisbilen i mötande körfält.

– Polisen väljer själv, precis om förut, vem han eller hon rapporterar. Föraren kommer alltså även fortsättningsvis bli stannad fysiskt på vägen och få situationen förklarad för sig, säger Ursula Edström, trafikstrateg vid Polismyndigheten.

**Här kan du läsa vårt reportage om polisens nya bilar.**



Erik Söderholm

## 6. Vi har testat det genomskinliga solskyddet

Av Roger Åberg

2026-03-04 kl 21:10

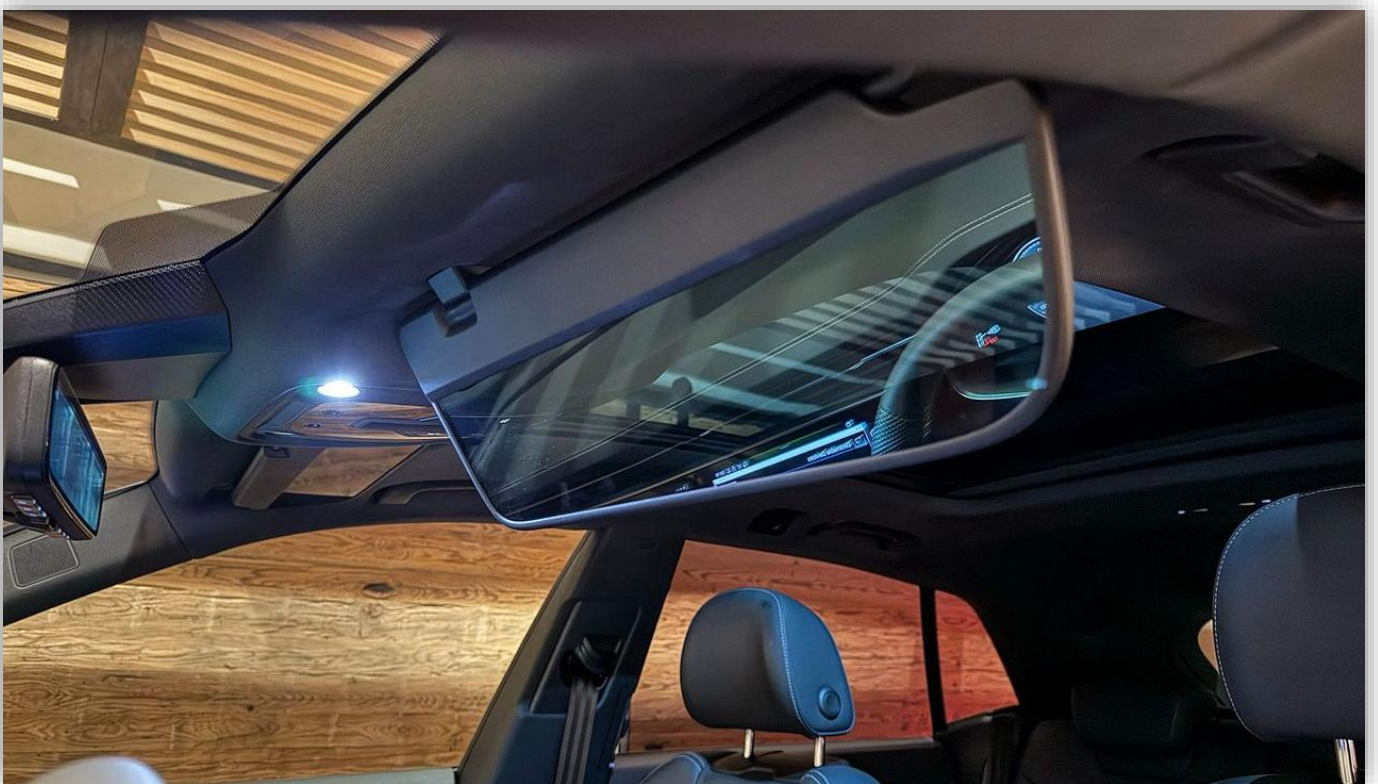
Helt enkelt magiskt



FILM: <https://youtu.be/A-KrSJ1SBjI>

Gentex är ett amerikanskt bolag som har levererat produkter till bilar sedan 70-talet. De är kanske mest kända för automatiskt avbländande bakspeglar, men idag fick jag prova deras nya och smått magiska solskydd. För solskydd är ju bra när solen eller elaka strålkastar bländar en när man kör. Men de är väldigt av och på, där solskyddet är ser man ju av naturliga anledningar ingenting. Nu har Gentex tagit fram ett solskydd som går att tona. Man kan ställa in det i fyra olika lägen där det mildaste bara ger en svag toning medan det mest aggressiva knappt går att se igenom. Det tar lite tid att växla mellan de olika lägena, men att få så mycket skydd som man just då behöver är ju väldigt trevligt.

Förutom de fyra lägena med genomskinlighet så finns ett spegelläge, och då blir hela skyddet till en spegel. Med lite lampa får man väldigt bra koll på sig själv...Företaget säger att de har sålt detta till en amerikansk tillverkare och att andra är på gång, någon gång under nästa år kommer detta ut på marknaden. Personligen tycker jag att alla bilar borde ha det här som tillval.



## 7. Utmanar Scania och Volvo med 53,5 m långt vägtåg

Av William Karlsson

6 mars 2026, 21:26

**Mercedes ger sig in i den långa kampen mot Volvo och Scania. Tyskarna lanserar sitt första vägtåg som kan vara upp till 53,5 meter långt.**



I Sverige får lastbilar vara upp till 34,5 meter långa och får då köra i högst 80 km/h. Men i länder som Kanada, Argentina och Australien har det blivit allt vanligare med vägtåg, eller road trains som det kallas i Australien. Längst fram i dessa vägtåg är det inte alls ovanligt att du hittar en Scania eller en Volvo. Nu får däremot de svenska tillverkarna ny konkurrens från Mercedes.

I Australien får dessa extrema långtradare ha fyra släp och vara upp till 53,5 meter långa. Vägtågen får däremot på vissa vägar köra i 100 km/h. Mercedes lastbil som är den första att levereras till Australien kallas för Actros 2663 och kommer med en 15,6-liters dieselmotor på 630 hästkrafter och ett vridmoment på 3 000 Nm, uppger [Auto Motor sport](#).

Den tyska lastbilen kommer med en helt ny aerodynamiskt optimerad hytt som gör den sju procent effektivare än sin föregångare. Den har dessutom fått LED-strålkastare som är integrerade med stötfångaren. Hur mycket den kommer att kunna dra är däremot inte avslöjat, men som jämförelse kan [Scanias lastbilar dra upp till 220 ton](#).

Eftersom vägtåg på mer än 50 hjul i Australien får köra 100 km/h kan de vara ganska knepiga att passera för andra bilar. Ibland krävs en omkörningssträcka på upp till 2,5 kilometer för att säkert passera ett vägtåg som håller 100 km/h.



Hur tyskarna kommer att klara av att utmana de svenska jättarna återstår att se. Svenskarna verkar i alla fall se detta som en viktigt marknad och för några år sedan **presenterade Scania Australien sin största lastbil någonsin**, som var en R 730 V8 8x8 ombyggd till 10x8 och specifikt skulle användas till road trains.

Det är minst sagt imponerande hur svenska lastbilar har den kraft som krävs för att driva ett vägtåg. I Sverige är det tillåtet sedan 1 december 2023 att köra fordonståg. Det innebär en total fordonslängd på 34,5 meter. En som kör en sådan lastbil är Victoria Deichmann. Hon rattar en Scania R500 med 12,7-liters V8-motor på 500 hästkrafter. Den är drygt 8 meter längre än en vanlig 24-meters lastbil. **Läs mer om henne här.**



William Karlsson

LÄS MER:



Okända super-Scanian – får dra 220 ton



Okända super-Volvon – får dra 175 ton



Invasion av kinesiska bilar i Sverige: Här är 13 nya...



**Därför ska Euro Ncap krocktesta tunga lastbilar**



**Bilia i Norge stoppar kinesisk elbil på grund av kriget**



**Svensk jätteorder på Scanias ellastbil: "Jätteroligt"**



**Succé för Scania – historisk dominans i Sverige**

## 8. Fransk lyxig GT-vagn med Chrysler V8

Publicerad 2026-02-19 07:00

Text Bo Porshed



*Olof Grönkvist har renoverat en Facel Vega HK II 1963 från utbränt vrak till absolut toppskick. Se den fantastiska bilen på Custom Motor Show i påsk.*

Att hitta delar till en fransk Facel Vega HK II från 1963 som är helt utbränd och bara tillverkad i 182 exemplar är nästan omöjligt. Att sedan bygga upp den till nyskick, ja då behöver man nästan vara trollkarl för att komma i mål. Men i mål kom han, Olof Grönkvist från Åkarp.

Det var andra som innan Olof försökte göra bil av vraket och inte redde ut det. Men Olof är inte vem som helst, han är en kändis i bilrenoverarbranschen med uppåt 250 priser på hyllorna i garaget.

Bilen började sitt liv i Sverige kring 1970 hos en anställd på franska ambassaden. Därefter passerade några ägare och bilen hamnade hos bröderna Söner som körde dragracing med den i slutet av 1970-talet, inte så konstigt på den tiden, det var en sportbil med en kraftfull Chrysler V8:a.



*V8:an från Chrysler tronar som ett konstverk under huven.  
Det är svårt att tro att bilen en gång varit ett helt utbränt vrak.*

Efter karriären som dragracingbil blev den stående utomhus i många år och när ladan bredvid brann så spred sig elden och bilen blev helt utbränd.

– Den var rostig precis över allt och saknade det mesta, som rutor, ratt, motor och låda, säger Olof.

– Ambitionen var att den skulle bli så original som möjligt och kvalitetsnivån höjdes under renoveringen.

Det där med reservdelar till en bil som denna, handbyggd i en mycket låg serie är inte lätt och om man hittar något så är det priser därefter. Det blev många resor till Frankrike, Tyskland och USA för att samla delar. Vissa unika delar fick han inte köpa förrän han bevisat att han verkligen skulle kunna avsluta renoveringen.

– Det absolut svåraste är att få alla delar att passa tillsammans, säger Olof. Bilen är handbyggd, man ser svetsskarvar överallt och många delar är stämplade med bilens karossnummer. Min har 131 och hittar man en skärm, stämplad 139, passar den oftast inte direkt utan måste modifieras.

Hela renoveringsprojektet tog 20 år men nu är Facel Vegan klar och tål att synas på nära håll på Custom Motor Show i Jönköping under påskhelgen.



*Facel Vega är sin tids GT-bil. Lyx och prestanda skulle kombineras.  
Det som ser ut som ädelträ är faktiskt målad metall.*



*Det som, enligt Olof, varit svårast med renoveringen är få alla delar att passa tillsammans.  
Facel Vega är handbyggd och det gör varje bil unik.*

## 9. Framtida klassiker: 1998–2005 Rover 75

Av Antony Ingram

18 juni 2024

4 min läsning



### "Förlåt Rover: Din nya 75:a håller bara inte måttet"

Så gick rubriken på framsidan av *Top Gear-tidningens* marsnummer 1999, där tidningen lade den nya bilen – på vars axlar företagets framtid, i efterhand optimistiskt, vilade – mot modeller som de ansåg vara rivaler.

Om du var TG-magasinläsare vid den tiden kanske du minns att några läsare skrev månaden därpå för att protestera, eftersom Saab 9-5, Volvo S70, BMW 5-serie och Alfa Romeo 166 som syns i bakgrunden alla var en klassstorlek större än 9-3, S40, 3-serien och 156 som du kanske hade förväntat dig.

Vi har inget exemplar till hands men minns att tidningens motivering var något i stil med att 75:ans storlek och pris faktiskt placerade den i samma storlek som de nominellt större modellerna, även om man med kallhjärtad rationalitet undrar om 75:an realistiskt sett skulle ha klarat sig bättre mot de mindre bilarna ändå, eller ännu mindre prestigefyllda alternativ som Ford Mondeo – vilket, Låt oss inte glömma, det var en mycket talangfull bil på den tiden.



Autocar gav oss en ledtråd, deras första grupptest mot E46-generationens 3-serie och en Alfa Romeo 156 som landade **Rover** Tredje av tre, om än med en nickning mot entusiastiska förare som tidningen erkände kanske inte är bilens naturliga målgrupp. De undrade också högt om *den gamla världsliga* vinkeln på 75:an skulle locka köpare från deras Mondeos, Vectras och andra mer konventionella repmobiler från den tiden.

Med hjälp av ett kvarts sekel i efterhand vet vi nu svaret på det, och det var "typ". 75:an sålde respektabelt bra, med drygt 200 000 enheter under sju års produktion, även om detta också är småkost jämfört med de nästan 700 000 156:or som Alfa sålde under bilens 10 år, och lika gärna kunde ha varit en hyllning till samtida ägare BMW, som byggde fler 3-serie *cabriollets* än **Rover** byggde 75:or av alla slag under samma period.

Väldigt lite av det spelar dock roll här, där vi argumenterar för 75:an som en framtida klassiker. Och på många sätt finns den redan där, med en entusiastisk skara som dess samtida rivaler utan tvekan skulle avundas idag.

I detta avseende har det lönat sig för 75:an att göra något annorlunda. Det var en resolut icke-sportig bil som tävlade vid en tidpunkt då sportig bil verkligen började sälja, och MG Rover själv insåg förmodligen detta vid något tillfälle och byggde MG ZT för att möta denna efterfrågan.

Grejen är att sportigt bara varar tills något ännu mer dynamiskt kommer och ersätter det, och fin körning även om en E46 3-serie eller Alfa 156 fortfarande är idag, erbjuder moderna sedanbilar mycket bättre prestanda, karosskontroll, styrrespons och andra **sportrelaterade aspekter** än dessa bilar, så de lyser mindre starkt som ett resultat.

Men du kommer att ha svårt att hitta en modern motsvarighet med charmen eller komforten hos en 75:a, vilket ger den ett verkligt unikt säljargument som en modern klassiker. Den träiga instrumentbrädan och den torsk-Bentley-känslan kan ha verkat gullig 1999, men de har utan tvekan åldrats bättre än den stränga svarta plasten och den fejkade kolfibern och aluminiumet som var på modet i andra modeller vid den tiden, medan Rovers fokus på körkomfort framför hantering nästan känns som en tidsresenär (från framtiden, inte det förflutna) med tanke på dagens vägar.



Din författare ägde en för 75 år sedan, om än bara för två månader. Det var vad man kan kalla ett dåligt exempel på en bra bil, och dess korta tid med mig var helt mitt eget fel, för att jag trodde att jag inte kunde provköra bilen själv och därför missade några viktiga tecken på kommande räkningar, som fasta bromsar och en koppling som behövde ligga i matthögen för att växla utan att det kraschade. Jag var tvungen att ordna bromsarna, men sålde den i panik och med förlust för att undvika fler räkningar.

Den hanterade fortfarande snyggt och körde underbart, var avslappnad på kryssning, och dieselmotorn i min tonade bort i bakgrunden på motorvägen ganska fint. En tidigare ägare hade lyckats bryta säteshöjdsjusteringen i dess översta läge så jag fick aldrig riktigt körställningen som jag ville ha den, men trots det kändes det som en märkbart stabil bil – inga knarr eller skramlar, med en robust känsla av både yttre och inre fästen (bortsett från den sätesjusteringen).





Den jag ville ha, och fortfarande vill idag, var V8:an som introducerades strax innan bilens död, 2004. Med en 4,6-liters modulär V8 från en Mustang var den den avslappnade, auto-drivna kusinen till MG ZT 260. Den hade en skrämmande törst (*Autocar* noterade en "touring"-förbrukning på under 20 mpg i testet 2004) och dess årliga VED är för närvarande smärtsamma 735 pund tack vare en CO2-siffra på 319 g/km, men den är anmärkningsvärd för den omkonstruktion som krävdes för att bygga en bakhjulsdriven V8-sedan från en framhjulsdriven plattform, och sällsyntheten (färre än 200 tillverkade) gör den till den välkända klassikern i gänget.

Vilken Rover 75 som helst som man ser om bör dock passa in i framtidens klassiker. En av bensin-V6:orna i en elegant färg (gör vår metallisk British Racing Green, tack) med en stor hög papper som visar en omvårdnad historia skulle vara vårt val. Den kanske inte höll måttet när den var helt ny, men färre av dessa rivaler från 1990-talet har åldrats lika bra.



## 10. Citroën DS21 Chapron Cabriolet 1970



Sedan den första Model A rullade ut från sin fabrik i Quai de Javel 1919 har Citroën förkroppsligat en känsla av kreativitet, stil och innovation som är helt olik alla andra biltillverkare i historien. Andre Citroen beskrivs ibland som "Europas Henry Ford" för sin skapelse av den första massproducerade bilen i Frankrike. I verkligheten var dock Citroën mycket mer av en innovatör än sin ganska pragmatiska amerikanska motsvarighet. Avantgardets anda fortsatte inom Citroën långt efter Le Patrons död 1935.





En av företagets mest betydelsefulla framgångar kom med introduktionen av DS. Denna revolutionerande, utomjordiska bil chockade allmänheten, pressen och Citroëns konkurrenter när den presenterades på Paris-salongen 1955. Citroën riskerade sin blotta existens på en design som var så långt bortom vad som setts i en massproducerad bil. Som tur var försvann alla bekymmer när 743 beställningar togs emot under programmets första timme! Ytterligare 12 000 beställningar gjordes bara under Salongens första dag.

DS (eller *Déesse*; en smart ordlek på det franska ordet för "gudinna") designades av den italienske skulptören Flaminio Bertoni och den franske flygingenjören André Lefèbvre. Bilen var smart konstruerad och byggdes kring ett högtryckshydrauliskt system som styrde höjddjusterbar fjädring, servostyrning, bromsning och halvautomatisk växellåda. Subtila ingenjörsdetaljer inkluderade den avsmalnande hjulspåren som minskade understyrning, samt ett tak i glasfiber för att sänka tyngdpunkten. Kanske den mest revolutionerande aspekten av DS var att all denna sofistikerade teknik och stil var packad i en familjesedan, som var medelprisklassad. Över 1,5 miljoner byggdes, under tjugo år och med en mängd olika karossstilar.

Även om DS var en familjebil hindrade inte detta vissa köpare från att önska unika sportiga och lyxiga varianter. En av Frankrikes mest prestigefyllda karossbyggare, Henri Chapron, var den första att skapa en öppen, tvådörrars *Decapotable-version* av DS. De första byggdes om av Chapron med privatköpta bilar, men Citroën insåg snabbt potentialen för en produktionsversion och samarbetade med Chapron för den officiellt sanktionerade *Cabriolet Usine*. Det omfattande ombyggnadsarbetet inleddes med specialförberedda DS-plattformar levererade från Javel till Chapron-verkstaden. Där förstärktes plattformarna och ny kaross tillverkades från baksidan av huvan. Dörrarna förlängdes med fyra tum och en ny bakdel sveptes graciöst bakåt, toppad med ett glasfiberlock på bagageluckan.



Bakljusen omarbetades och dekorativa remsor lades till längs sidorna. Ytbehandlingen och kvaliteten höll de typiskt höga standarderna för Chapron. Betydande kostnader lades till baspriset, vilket gjorde Cabriolet Usine till en mycket eftertraktad och prestigefylld bil. Totalt tillverkades 1.365 fabriksgodkända exemplar fram till 1971, även om enskilda beställningar fortsatte via Chapron så sent som 1978.

Vi är glada att kunna erbjuda denna underbara **DS21** Pallas Decapotable av Chapron; en av endast 40 Usine Cabriolets byggda 1970. Med Carrossiernummer 9386 är detta ett äkta exemplar, certifierat av Noelle Chapron. Enligt dokument från karossbyggaren levererades denna bil ursprungligen till Genève den 26 juni 1970, färdigställd i den attraktiva färgen Metallic Sand över en svart läderinteriör och svart tyghuv. Det verkar ha stannat i Schweiz under större delen av sitt liv, nyligen i vård av den framstående schweiziske samlaren herr Claude Imhoof. Den innehåller originalhandböcker på tyska och äldre schweiziska registreringsdokument.

Idag är denna DS i vackert skick överallt, mestadels original förutom en högkvalitativ om-lackering i fabriksfärgen. Typiskt för Chapron är karosskvaliteten enastående, med dörrar som stängs med valvliknande soliditet och precision. Lacken är attraktiv och blank, och karossens passform är exemplarisk. Stötfångare och fönsterbrädor i rostfritt stål är i gott skick, och krombeslagen verkar vara utmärkta originalföremål.

Chapron använde endast material av högsta kvalitet under hela sin process, vilket åter-speglas i bilens vackert bevarade originalinteriör. Svarta lädersäten är i utmärkt skick och visar endast ljus och attraktiv patina på sittyorna. Den ursprungliga originalinstrumentpanelen är i gott skick, med fabriksmonterade instrument och reglagar. Interiören är förstås sublimt bekväm: Bilen svävar på sin dynliknande hydropneumatiska fjädring.



För 1970 var DS21 utrustad med 2 175 cc rak fyrcylindrig motor, kopplad till en 5-växlad hydrauliskt assisterad växellåda som manövrerades via en spak monterad på ratten. Detta exemplar är utrustat med den valfria Bosch D-Jetronic bränsleinsprutningen som erbjöds 1970. Den fyrcylindriga motorn ger en mycket respektabel effekt på 139 hästkrafter; gott om att ta med DS:n med minimal ansträngning. Motorn som presenteras är i prydligt och ursprungligt skick och fungerar mycket bra, med respektabel prestanda. LHM-hydrauliken fungerar som den ska och verkar ha servats nyligen.

Denna sällsynta och eftertraktade DS21 Decaportable har varit älskad i många år av en känd Citroën-entusiast, och den är fortfarande i gott skick genom hela bilen. DS har berömt utsetts av journalister och designers till en av 1900-talets mest inflytelserika och vackra bilar. Dess banbrytande design omdefinierade traditionella idéer om komfort och stil, medan Henri Chaprons mästertliga arbete ytterligare förstärker *Le Déesses* skönhet.



*OBS Bilmodellen är en DS 23 (och inte en 21:a som anges) RW*

# Klassiker

## 11 Grattis Ford Galaxie!

Publicerad 13 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Greger har namnsdag passar vi på att hylla Galaxie!



Galaxie var toppmodellen i Fordprogrammet när den introducerades 1959. Den delade allt väsentligt med bread and butter-modellen **Fairlane** men hade en lite annorlunda kaross.

1967 blev Ford LTD toppmodellen i programmet men Galaxie levde kvar som modellnamn fram till 1974.

Drygt 20 år senare kom minibussen **Ford Galaxy** som togs fram i samarbete med Volkswagengruppen och som även såldes som Seat Alhambra och Volkswagen Sharan. När Galaxy 2006 kom i sin andra upplaga delade den istället bottenplatta med bland andra **Volvo V70**.



*Ny kaross redan 1960, Ford lämnade 1950-talet direkt*



*De stora runda bakljusen var ett Ford-signum., här är en -62:a*



*Fortfarande 1964 var Galaxie toppmodellen i Fordprogrammet*



*1967 blev Galaxie nedpetad i Ford-hierarkin, den nya toppmodellen hette LTD. Galaxie levde dock vidare, här är en -69:a. Mycket plåt och lite utsmyckning.*

## 12. Lyxbilmärket som misslyckades



### Imperial (1955 – 1975, 1981 -1983)

Imperial-namnet användes första gången på en lyxmodell från Chrysler 1926, men 1955 blev det ett eget varumärke med fokus på GM:s Cadillac och Fords Lincoln. Kvalitetskontrollen försämrades när andra generationens bilar introducerades på grund av att de byggdes för snabbt och komponenter började gå sönder.

Senare, på 1970-talet, var märket för litet för att finansiera en egen plattform för lyxbilar och fick nöja sig med en från Chrysler New Yorker. Detta påverkade Imperials image, och priset på bränsle hjälpte inte heller. Varumärket upphörde 1975, men återupplivades kort mellan 1981 och 1983.



