



OSI 20M TS

- 1. BMW:s elektriska M3**
- 2. Eldriven likbil**
- 3. Dodge Charger Daytona**
- 4. Ferraris skräll**
- 5. Wibax köper eldrivna lastbilar**
- 6. Den ovanliga OSI 20M TS**
- 7. Buick Skylark 1954**
- 8. Grattis Lamborghini Espada**
- 9. De viktigaste bilarna**
- 10. Fredagsfilmen**



## 1. BMW:s elektriska M3 har precis kört 8000 km på Nürburgring

Av Bruno Maia

Publicerad 7 juni 2026, 07:00 EDT



**BMW:**s elektriska M3 är djupt inne i utvecklingen, och siffrorna börjar bekräfta det. Prototypen har nu samlat på sig 8 000 kilometer testning på Nürburgring—Green Hell—inför bilens planerade lansering 2027. Den milstolpen, som bekräftades denna vecka, signalerar att programmet har gått långt förbi tidig validering och in i den typ av uthållig, högintensiv kalibrering som formar hur en M-bil faktiskt betar sig vid gränsen.

För M-divisionens lojalister spelar antalet roll. Fem tusen miles på Ring är varken ett personligt rekord eller ett fototillfälle – det är ingenjörsmotsvarigheten till ett långvarigt stresstest, där fjädringsinställningar, bromsens termiska beteende och drivlinans respons alla slits ut under förhållanden som ingen plan bana kan efterlikna. BMW satsar tydligt på att samma utvecklingsrigion som gjorde S58-drivna G80 M3 till en av de mest kapabla sportsedanerna i sin generation kan översättas till en elektrisk plattform.

### Vad 5 000 Nürburgring-mil egentligen betyder för en elbil

Nürburgrings 12,9 mil långa Nordschleife är en särskilt krävande miljö för elfordon. Kombinationen av höghastighetssektioner, långvariga bromszoner och snabba höjdförändringar skapar termiska belastningar som plattvägstester helt enkelt inte kan återskapa. För en elbil M3 innebär det att ingenjörer arbetar sig igenom utmaningar som går bortom vad någon **bensindriven M3** någonsin behövt lösa.

Bromsens termiska hantering är en av de mest kritiska. Vid upprepade hårda bromsningar vid höga hastigheter – den typ som Ring kräver – kan regenerativa bromssystem mätas, vilket tvingar friktionsbromsarna att absorbera mer energi än de skulle göra vid normal körning.



Att få övergången mellan regenerering och mekanisk bromsning att kännas sömlös, och att hålla rotor- och oktemperaturerna under kontroll under ett helt varv, kräver precis den typ av ackumulerad körsträcka som BMW gör. Kalibrering av fjädring och dämpning är den andra stora tråden. Den elektriska M3 kommer att bära mer vikt än S58-bilen – batterimassan är oundviklig – och att justera de adaptiva dämparna för att dölja detta samtidigt som man behåller den skarpa sväng som köparna förväntar sig är en process som inte kan skyndas. Höghastighetsstabilitet genom Rings kompressionszoner och blinda toppar är där kalibreringstimmarna syns tydligast.

#### **Ljudfrågan och vad BMW signalerar**

BMW har också antytt vad de kallar en "ny ljudupplevelse" för den elektriska M3, som beskrivs som ärvd från märkets bensinmotorstradition. Det är ett laddat uttryck för M-divisionens purister, som länge har förknippat S58:ans raspiga ljud och **S65:ans V8-ylande** med den känslomässiga kärnan i vad en M-bil är. Om BMW:s syntetiserade eller akustiskt konstruerade alternativ kan bära samma tyngd är verkligen oklart – men det faktum att företaget behandlar ljud som ett justerbart ingenjörselement, snarare än en eftertanke, tyder på att de förstår vad som står på spel.

Observerade testbilder från Nürburgring, tagna tillsammans med en kamouflerad M5-prototyp, visar den elektriska M3 i takt med vad som verkar vara ett seriöst utvecklingsprogram snarare än tidig multestning. Bilens proportioner stämmer nära den nuvarande G80-generationen, vilket stämmer överens med rapporter om att den elektriska M3 kommer att dela visuellt DNA med sin förbränningsföregångare.



### **Betyder ett ringtestat märke fortfarande något på en elbil?**

Skepticismen är legitim. Nürburgrings trovärdighet som utvecklingsmåtstock byggdes på decennier av tester under förbränningstiden, där varvtider och hållbarhet i konstant fart direkt översattes till vägbilens beteende. En elbil förändrar några av dessa variabler – regenerativ bromsning förändrar hur en bil saktar ner, omedelbar vridmomentleverans förändrar hur den accelererar ut ur kurvor, och batteriviktsfördelningen påverkar chassibalansen på sätt som kräver andra lösningar än en frontmotor, bakhjulsdriven bensinmotor.

Men Ring testar fortfarande det som är viktigast: strukturell styvhet under belastning, värmehantering under ihållande påfrestningar och om bilens dynamiska inställning håller ihop när den pressas hårt under en längre tid. BMW har åtagit sig att hålla den elektriska M3 "trogen BMW M DNA" – ett uttryck som här bär verklig ingenjörssavsikt, inte bara marknadsföringsspråk. Den 5 000 mil långa milstolpen antyder att programmet är seriöst med att förtjäna det anspråket snarare än att bara hävda det. Som jämförelse representerar nuvarande **G80 M3 CS** – den mest fokuserade versionen av förbränningsbilen, med lättviktskonstruktion, sporttrimning och manuell växellåda – den högsta nivå som den elektriska efterföljaren åtminstone måste referera med, om inte matcha.

### **Vad man ska hålla utkik efter när produktionsspecifikationerna släpper**

Den elektriska M3 förväntas komma 2027, och nuvarande G80-generation avslutas enligt uppgift avsluta sin resa efter modellåret 2027—vilket lämnar ett glapp som BMW planerar att delvis överbrygga med en högpresterande elektrisk i3-sedan under tiden. När produktionsspecifikationen för M3 EV slutligen kommer kommer några siffror att berätta den verkliga historien.

Effektutgången är huvudsiffran. Rapporter har pekat på en effekt på runt 1 000 hästkrafter – en siffra som skulle överträffa S58:s 543 hk i tävlingsutgående utgåva – även om BMW inte har bekräftat någon slutgiltig siffra. Vikten kommer att vara den motviktande frågan: hur mycket av den effektfördelen som kompenseras av batterimassan, och om chassinställningen som utvecklats på Ring kan få bilen att kännas lättare än den är. 0–60-tiden följer från båda. Och sedan finns växellådsfrågan—om BMW satsar på någon form av förarstyrd växling eller går helt på en enkelväxlad automat, som de flesta prestanda-elbilar gör. Eftersom den utgående M3 CS fortfarande erbjuder manuell girkassa, säger det beslutet mycket om hur långt BMW är villiga att pressa elbilens M3:s entusiastmeriter.



Bruno Maia



## 2. Svensk solcellsbil blir eldriven likbil: "Värdigt och tyst"

Av Åsa Wallenrud 2026-06-09

Trollhättan-företaget Clean Motion bygger om sitt minimalistiska elfordon EVIG för tysta och fossilfria begravingar.



*Nya Clean Motion EVIG Memorial Extended har förlängts med 70 centimeter för att kunna transportera fullstora begravningskistor helt utsläppsfritt.*

När svenska **Clean Motion** rullade ut sitt trehjuliga elfordon EVIG var målet att revolutionera urbana varuleveranser med solceller och extremt låg vikt. Nu tar fordonstillverkaren en minst sagt oväntad sväng in i en helt ny bransch. Genom att förlänga chassit har de skapat en utsläppsfri likbil skräddarsydd för begravningskistor.

### Perfekt för tysta processioner

Den nya specialversionen har döpts till EVIG Memorial Extended och har växt med 70 centimeter för att nå en totallängd på nära fyra meter. Men det är inte bara bristen på avgasrör som gör den intressant för begravningsbyråer.

Inom den här sektorn har eldriften en annan, nästan poetisk fördel: den totala tystnaden. Att rulla fram ljudlöst under en ceremoniell procession ger en helt annan värdighet än en brummande dieselmotor, något som branschen länge efterfrågat.

### Utvecklad med österrikisk expertis

Att det här inte bara är ett pr-trick bevisas av utvecklingspartnern. Clean Motion har tagit fram modellen tillsammans med Bestattung Wien, som är en av Europas absolut största begravningsorganisationer.

– Vi förstår vikten av att hedra traditioner samtidigt som vi minskar miljöpåverkan, och det här fordonet balanserar de prioriteringarna perfekt, förklarar **Stefan Janols**, försäljningschef på Clean Motion.

Den förlängda modellen visas just nu upp för branschen i Tyskland och går att förbeställa redan nu, komplett med skräddarsydda inredningsalternativ för olika typer av begravnings-tjänster.



*Flexibel interiör: Det Trollhättan-utvecklade fordonet erbjuder anpassningsbara alternativ för att möta begravningsbyråernas specifika krav.*



*Modellen har utvecklats i tätt samarbete med Bestattung Wien, en av Europas största begravningsorganisationer, och visades nyligen upp för branschen i Tyskland.*



Åsa Wallenrud

### 3. Eldrivna muskelbilen Dodge Charger Daytona bekräftad för Europa

Av Carl Undéhn 9 jun 2026



Förra året visades den eldrivna muskelbilen Dodge Charger Daytona upp, men då endast för den amerikanska marknaden där inte har sålt i några större volymer. Nu står det klart att modellen även kommer över Atlanten till oss i Europa i samband med att modellen firar 60-årsjubileum.

– Att ta tillbaka Charger till Europa är ett viktigt ögonblick för varumärket. Det innebär att återintroducera en omisskännlig amerikansk ikon för kunder som värdesätter karaktär och äkthet. Charger har alltid handlat om att sticka ut från mängden, och det är precis den attityden som präglar dess återkomst, säger Fabio Catone som är chef för Dodge i Europa.

Modellen kommer att lanseras här i två versioner som båda är fyrhjulsdrivna med dubbla elmotorer. Hos Dodge Charger Daytona R/T har motorerna en gemensam effekt på 370 kW (496 hästkrafter) och hos Charger Daytona Scat Pack har effekten skruvats upp till 500 kW (670 hästkrafter). Båda versioner använder samma batteri på 100 kWh som ger en räckvidd på upp till 49 mil. Batteriet kan snabbbladdas med upp till 183 kW och tiden för att ladda från 20 till 80 procent anges till 24 minuter.

Apropå batteriet, 2024 meddelade Stellantis-koncernen, som äger märket Dodge, att de under 2026 ville börja testa solid state-batterier på allmänna vägar med just Dodge Charger Daytona. Det uppgavs då handla om celler från utvecklaren Factorial med en hög energitäthet på 390 Wh/kg.

Exakt när modellen lanseras och vilka marknader den kommer till har inte nämnts. I USA kostar Dodge Daytona Charger från 61 990 dollar, alltså omkring 580 000 kronor.



Carl Undéhn

## 4. Ferraris skräll: Ny bil släpper bara ut vattenånga

Av William Karlsson

9 juni 2026, 15:45

**Ferrari kan byta strategi efter hånet mot elbil. Ny bil med förbränningsmotor släpper bara ut vattenånga. Biljätten tar patent på vätgasbil med revolutionerande tank.**

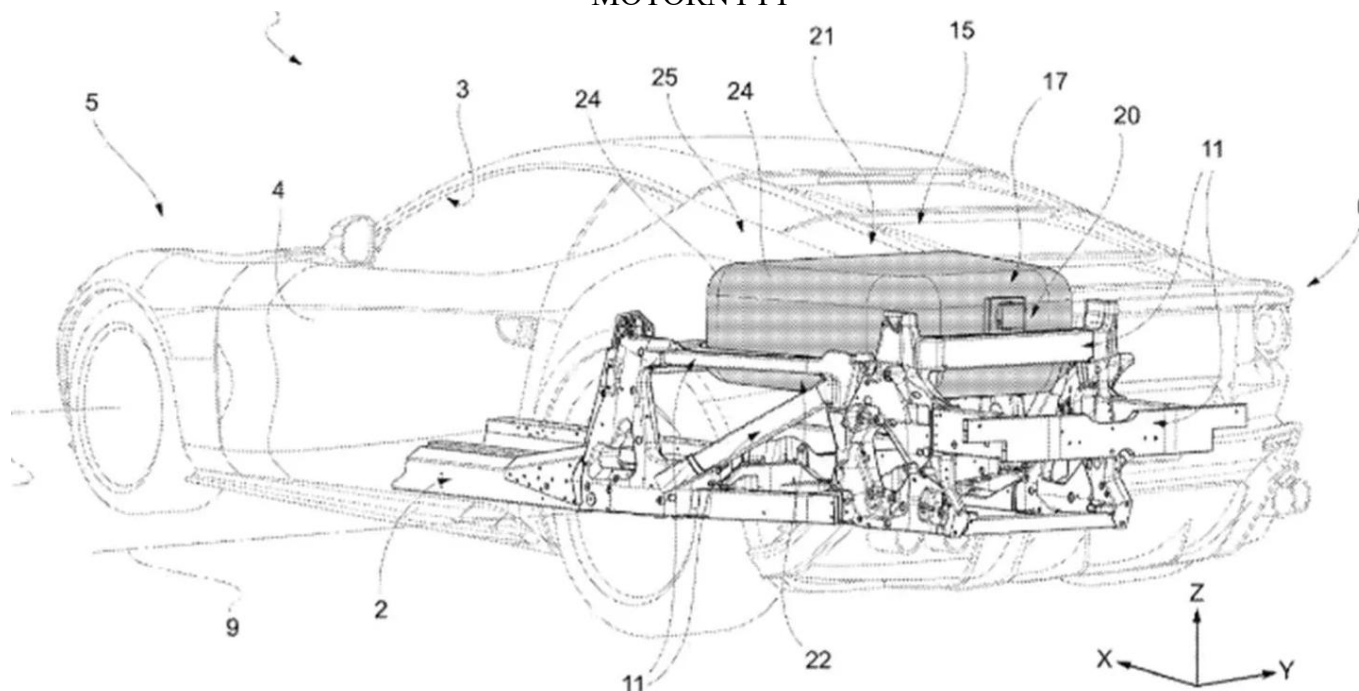


Efter att Ferrari visade upp sin första elbil, [Luce](#), har tillverkaren hånats av många. Nu verkar det också som att Ferrari inte är själva övertygade om att framtiden är helt elektrisk. Ett nytt [patent](#) avslöjar att Ferrari kan komma att satsa på vätgasbilar framöver.

De senaste åren har Ferrari tagit flera patent kopplade till vätgasbilar. Men italienarnas senaste patentansökan handlar om en vätgastank som går att beskriva som en ballong i en stor metallkorg. I dag lagrar vätgasbilar vätgas i stora cylinderformade tankar. I en Toyota Mirai finns plats för cirka 5,5 kg vätgas som räcker till 48 mils körning. Tankarna väger däremot 45 kg, men med Ferraris nya ballongtank hoppas man få ner vikten ännu mer.

Vätgastankar är ofta tunga eftersom de måste byggas av starka material som klarar att lagra vätgas under högt tryck på ett säkert sätt. Ferraris tank är däremot byggd i ett deformerbart material och kan expandera och krympa beroende på mängden vätgas inuti. Men samtidigt som denna ballongtank ändrar form så är det täckt av en stor metallkorg som inte ändrar form.

– Tanken består av en första del som är fäst vid ramen och en andra del som är mekaniskt förbunden med ventilen på ett rörligt sätt, skriver Ferrari i sitt patent.

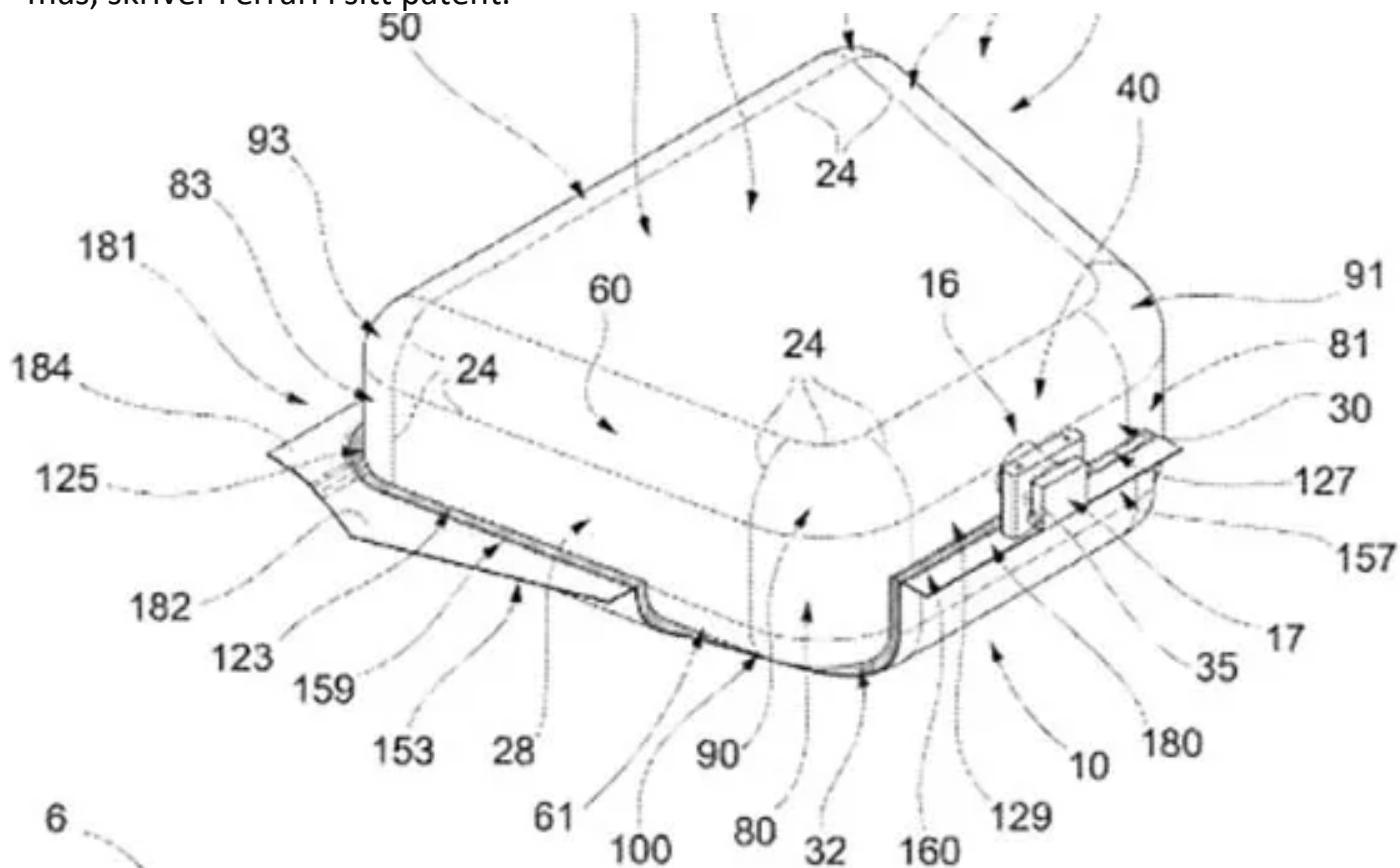


*Ritningar från Ferraris patent*

På den ena sidan av lådan sitter en koppling som släpper in väte när du tankar och ut det när du kör. I Ferraris patent visar man hur tanken hade kunnat sitta placerad ovanför golvet. Tanken är tänkt att monteras högt upp i bilens bakre del, ovanpå Ferraris mittmotorer. Enligt vad som går att utläsa i patentet handlar det om en förbränningsmotor som driva av vätgas, och ingen bränslecell.

Om Ferrari någonsin kommer lansera en vätgasbil återstår att se. Att tillverkaren tagit flera patent på vätgasteknik visar i alla fall att ett intresse på något sätt finns.

– En tank konstruerad för att innehålla vätgas och en ventil konstruerad för att selektivt stänga eller öppna en åtkomstkanal som leder till tanken, så att tanken kan fyllas och tömmas, skriver Ferrari i sitt patent.



LÄS MER:



Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal



Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...



Detta avslöjar koden som finns på alla bilar





## 5. Wibax köper 105 eldrivna lastbilar från Scania

Posted by Kristofer Rask juni 8 2026

Största affären i EU



Wibax tar ett stort steg mot en helt elektrifierad fordonsflotta. Nu står det klart att företaget beställer 105 eldrivna lastbilar från Scania i vad som beskrivs som det största enskilda köpet av ellastbilar för bulktransporter inom EU.

Avtalet löper över fem år och omfattar verksamheten i både Sverige och Finland. Förutom fordonen ingår även digitala tjänster, underhåll och laddningslösningar. Affären är en del av det långsiktiga samarbete som Wibax och Scania inledde redan 2021.

Målet är att elektrifiera hela den egna fordonsflottan och samtidigt effektivisera verksamheten genom datadriven uppföljning. Med hjälp av Scantias digitala tjänster ska Wibax kunna analysera bland annat körmönster, energiförbrukning och ruttplanering för att optimera användningen av fordonen.

– Det här avtalet är helt avgörande för att vi ska nå våra miljömål om att våra fordon ska vara 100 procent elektrifierade. Scania är en bra och stabil partner som vi har historia med, vilket är viktigt med tanke på omfattningen av affären, säger Jonas Wiklund, vd för Wibax.

För Scania är ordern ett viktigt kvitto på den växande efterfrågan på elektrifierade tunga transporter.

– Vi är glada över att teckna detta avtal med Wibax, som delar Scantias mål om att minska koldioxidutsläppen från transporter i kombination med ökad effektivitet i verksamheten. Vi ser detta som ett bevis på Wibax förtroende för Scania som en pålitlig partner för uppskalningen av deras eMobility-verksamhet, säger Tobias Ejderhamn, Global Manager Transformation & New Business på Scania.



Enligt Jonas Wiklund ska satsningen inte bara minska klimatpåverkan utan också bidra till lägre kostnader över tid.

– Vi är övertygade om att det här kommer att ge oss en affärsmässig fördel genom minskade omkostnader på lång sikt. Det gör att vi kan erbjuda en mer hållbar och prisvärd produkt till våra kunder, säger Jonas Wiklund.



Kristofer Rask

**Du kanske också gillar:**



**Scania investerar 780 miljoner kronor för fler elektriska lastbilar**

## 6. Italiens "Glömda Ford" – Den ovanliga OSI 20M TS

Lästid: cirka 8 minuter | Skriven av Ben Branch | 13 mars 2026

Detta är ett av de ursprungliga exemplen på OSI 20M TS från 1968. Det var en bil designad i Italien och byggd på plattformen av den europeiskt designade Ford Taunus 20M, med en fantastisk kaross designad av Sergio Sartorelli.



FILM: <https://youtu.be/z0XoApP3ljo>

20M TS du ser här har funnits i en privat samling sedan 2014, och den har uppgraderats med en betydligt kraftfullare 2,8-liters Köln V6-motor uppgraderad av specialisterna på Burton Power, vilket ger en fin hastighetsökning jämfört med den ursprungliga 2,3-litersmotorn.



*Inuti hittar du en handskräddarsydd kupé med läderstolar, Veglia-instrumentering och en smakfull ratt som gav interiören en tydligt italiensk karaktär – om du inte visste bättre skulle du aldrig gissa att du satt på en Ford-plattform.*

### **Historik Speedrun: OSI 20M TS**

OSI 20M TS föddes ur ett samarbete mellan en italiensk karossbyggare och Fords europeiska division, det var en stilig grand tourer som kombinerade italiensk design med pålitliga Ford-underställen, vilket också innebar att reservdelar var trevliga och prisvärda jämfört med mer exotiska italienska konkurrenter.

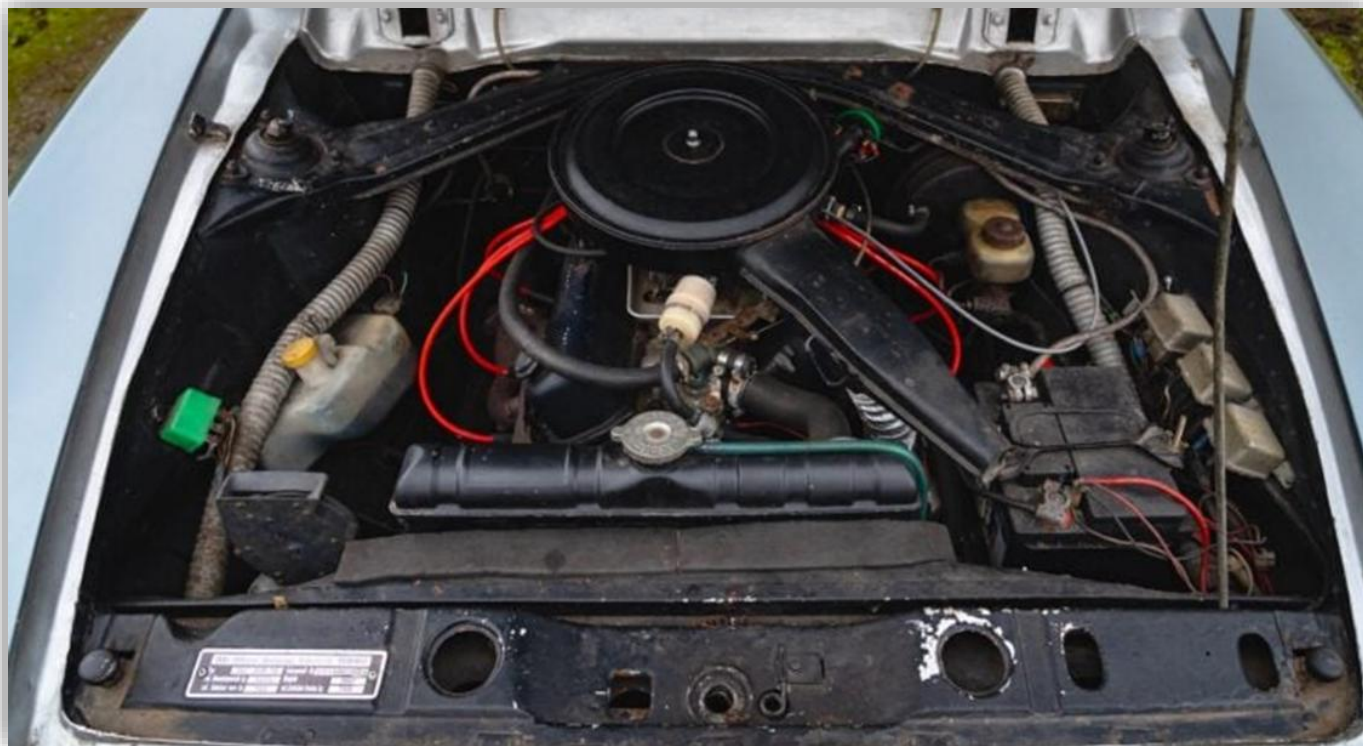
OSI 20M TS tillverkades knappt två år innan tillverkaren gick i konkurs, och den har blivit en av de sällsyntaste och mest ovanliga och samlarvärda coupéerna i sin klass från den tiden, med färre än 200 exemplar som tros finnas kvar idag.

#### **OSI:s tidiga ursprung**

Officine Stampaggi Industriali, OSI i korthet, eller "Industrial Stamping Workshops" på engelska, grundades i Turin 1960 som ett dotterbolag till den legendariska karossbyggaren Carrozzeria Ghia. Företaget var idén till Luigi Segre, en tidigare Ghia-president, och Arrigo Olivetti, en industriman som tidigare arbetat för bildelstillverkaren Fergat.

OSI:s uppdrag var relativt enkelt: de skulle producera korta, skräddarsydda bilkarosser baserade på massproducerade plattformar från tillverkare som Fiat, Alfa Romeo och Ford. Dess tidiga beställningar inkluderade karosser för Innocenti 950 Spider och Fiat 1300/1500 Familiare-stationen.

I januari 1965 gav Fords europeiska huvudkontor i Köln, Tyskland, OSI i uppdrag att designa och bygga en efterföljare till deras flaggskepp Taunus Coupé. Uppdraget var en lyxig fyrsitsig coupé byggd på fjärde generationens Ford Taunus 20M-plattform, med så många befintliga delar som möjligt. Bilen skulle säljas och servas genom Fords återförsäljarnätverk, och den skulle fungera som en slags halomodell, något före Ford Capri men fylla en liknande uppgift.



*Denna bil har uppgraderats med en betydligt kraftfullare 2,8-liters Köln V6-motor byggd av specialisterna på Burton Power, och den har varit en del av en privat samling sedan 2014 – vilket gör att den har använts mycket lite.*

Designansvaret föll på Sergio Sartorelli, som redan var känd för att ha designat Volkswagen Karmann Ghia Type 34, Maserati 5000 GT och Alfa Romeo Scarabeo. Han skulle senare gå vidare till att designa den oerhört populära Fiat 126 och Fiat Ritmo. Sartorelli har länge hyllats som en av de mest estetiskt begåvade bilkonstruktörerna under sin tid, och han ritade över 20 bilar, varav några var unika koncept men många var fullskalade fordon.

#### **Snabba fakta: OSI 20M TS**

- OSI 20M TS var en italiensk coupé med lågvolyms och kaross, baserad på Ford Taunus 20M mekanik. Stylad av Sergio Sartorelli kombinerade den elegant italiensk grand touring-look med vanlig Ford-drivutrustning, vilket gav köparna något mer exotiskt samtidigt som den drog nytta av välbekant teknik och relativt prisvärd service och reservdelstöd.
- OSI grundades i Turin 1960 av Luigi Segre och Arrigo Olivetti för att bygga specialbilar för kortare produktion på etablerade plattformar. Ford Europe beställde 20M TS 1965 som en fyrsitsig Halo-coupé, och prototypen som visades i Genève 1966 godkändes för produktion kort därefter.
- Mekaniskt höll bilen sig nära sin Taunus-donator, med en stålkaross, framfjädrerben MacPherson, bakre staxaxel med bladfjädrar, skivbromsar fram och Ford Cologne V6-motor. Tidiga bilar använde en 2,0-liters motor, senare en 2,3-liters, med endast 4-växlad manuell växellåda och respektabel prestanda enligt tidens standard.
- Produktionen förblev begränsad, och OSI kollapsade i början av 1968 på grund av försvagade kontrakt och starkare konkurrens, inklusive Fords egen T5 Mustang och senare Capri. Den utvalda bilen från 1968 som visas här har en Burton Power-byggd 2,8-liters V6, behöver viss rost- och vatteninträngning och är på väg till H&H med en uppskattning på £24 000 till £28 000.



Sartorelli anlitas initialt som extern konsult 1965, men utsågs formellt till chef för OSI:s nyetablerade interna designstudio, Centro Stile e Esperienze, i maj 1966. Han skapade en vacker, svepande stålkaross som graciöst bågade från sina fyrdubbla strålkastare till dess eleganta, nästan Ferrari-liknande Kamm-stjört.

### **OSI 20M TS går till produktion**

**OSI 20M TS-prototypen debuterade** på Fords monter på den 36:e Genève Motor Show i mars 1966, där den fick tillräckligt med beröm för att godkännas för serieproduktion.

Tillverkningsprocessen var en verklig gränsöverskridande process – Ford skeppade chassidelar och drivverk från Köln till Turin, där OSI:s arbetsstyrka (800 vid sin topp) producerade upp till 15 bilar per dag, monterade dem med en handgjord kaross och lyxig interiör innan de levererade de färdiga bilarna tillbaka till Ford för distribution till återförsäljare.

20M TS var mekaniskt mycket nära baserad **på sin Ford Taunus donatorbil**. Den stålbaseade karossen hade en hjulbas på 106,5 tum med MacPherson-fjäderben och oberoende framfjädring, en stel bakaxel med bladfjädrar bak, skivbromsar fram och trummor bak. Detta var en mycket vanlig ordning för sin tid.

Två versioner av Ford Cologne pushrod V6 erbjöds, det fanns en tidig 2,0-liters motor som gav 90 hk, och en senare 2,3-litersversion som levererade 108 hk vid 5 100 varv/min och 134 lbft vridmoment vid 3 000 varv/min. Båda var kopplade till en fyrväxlad manuell växellåda, och ingen automatisk version erbjöds någonsin från fabriken.

Den kraftfullare 2,3-litersvarianten kunde nå 60 mph på cirka 10 sekunder och uppnå en topphastighet på 113 mph. Även om det kan låta ödmjukt enligt moderna mått, var det helt rätt enligt tidens mått för en bil i denna klass.

Inuti fann du en handskräddarsydd kupé med läderstolar, Veglia-instrumentering och en smakfull ratt som gav interiören en tydligt italiensk karaktär – om du inte visste bättre skulle du aldrig gissa att du satt på en Ford-plattform.



*Bilen du ser här är en OSI 20M TS från 1968 som du kanske har sett tidigare, för många år sedan, då den presenterades i novembernumret 2002 av Classic & Sportscar magazine.*

### **OSI 20M TS produktionssiffror + nedgång**

Ungefär 870 exemplar av OSI 20M TS byggdes med 2,0-litersmotor och 409 med 2,3-litersmotor för den västtyska marknaden, där priserna varierade från 14 900 till 15 200 D-mark. Uppskattningar av den totala produktionen varierar mellan 2 200 och 3 500 enheter. En en-gångsversion med cabriolet presenterades på bilsalongen i Turin 1967, men den nådde aldrig serieproduktion.

Trots ett initialt varmt mottagande mötte 20M TS ökande motvindar. Fords egen Mustang (redan till försäljning i Tyskland sedan 1965 under namnet T5) hade liknande designdrag men erbjöd ett bredare motorutbud och bättre prestanda till liknande pris, och den lockade i allt högre grad potentiella köpare.

Under tiden, efter Luigi Segres död 1963, hade OSI förlorat sin viktiga koppling till Ghia och dess kontrakt minskade. I början av 1968 var företaget bankrutt och produktionen av 20M TS upphörde. Ford fyllde kupéluckan i sitt europeiska sortiment med den liknande Capri 1968.

Med färre än 200 kända överlevande världen över, och bara ett fåtal utanför Europa, placerar OSI 20M TS ägarskap en samlare i en mycket exklusiv klubb. Sedan 1987 har OSI Owners Association i Tyskland hållit märkets minne levande genom reproduktionsdelar och årliga sammankomster, vilket hjälper ett tätt nätverk av ägare att hålla sina bilar på vägen.

### **1968 års OSI 20M TS visas här**

Bilen du ser här är en OSI 20M TS från 1968 som du kanske har sett tidigare, för många år sedan, då den presenterades i novembernumret 2002 av Classic & Sportscar magazine.

Den har uppgraderats med en betydligt kraftfullare 2,8-liters Köln V6-motor byggd av specialisterna på Burton Power, och den har varit en del av en privat samling sedan 2014 – vilket gör att den har använts mycket lite.



Denna 20M TS behöver lite arbete här och där, det finns tecken på rost i bagageluckan och på andra ställen, och det finns också tecken på vatteninträngning runt bakrutan. Med det sagt kan det bli ett mycket givande projekt för rätt person.

Den ska nu rulla över auktionsblocket med H&H Auctions den 18 mars med en prisguide på £24 000–£28 000, vilket motsvarar cirka \$32 000–\$37 000 USD. Om du vill läsa mer eller registrera dig för att lägga bud [kan du besöka annonsen här](#).



Ben Branch

Artiklar som [Ben Branch](#) har skrivit har bevakats på CNN, Popular Mechanics, Smithsonian Magazine, Road & Track Magazine, den officiella Pinterest-bloggen, den officiella eBay Motors-bloggen, BuzzFeed, Autoweek Magazine, Wired Magazine, Autoblog, Gear Patrol, Jalopnik, The Verge och många fler.

Silodrome grundades av Ben redan 2010, och under åren sedan dess har sajten vuxit till att bli en världsledare inom alternativ- och veteranbilsektorn, med väl över en miljon månatliga läsare från hela världen och hundratusentals följare på sociala medier.

## 7. Buick Skylark 1954



Inspirerad av de futuristiska konceptbilarna från General Motors bländande Motorama-visningar firade den glamorösa Buick Skylark märkets milstolpe-50-årsjubileum 1953. Designad som en limiterad modell, Motorama-inspirerad halo, debuterade Skylark tillsammans med Cadillac Eldorado och Oldsmobile Fiesta – trion som var tänkt som en hyllning till GMs designexcellens. Baserad på toppmodellen Roadmaster hade Buick Skylark svepande, nedskurna dörrar, helradie-bakhjulsöppningar, Kelsey-Hayes kromade trådfälgar och förstås Buicks signaturfärgade "Sweepspear"-detaljer på karossen. Skylark krävde omfattande handbearbetning, och med ett pris på 5 000 dollar byggdes endast 1 690 Skylark för 1953. Utöver sin iögonfallande design lyfte Skylark fram Buicks tekniska framsteg, inklusive divisionens nya 322 kubiktums V8-motor med överliggande ventiler, avancerade 12-volts elsystem och ett brett utbud av krafttillbehör.





Skylark återkom 1954, nu baserad på Centurys något kortare chassi med ny frontdesign tack vare Buicks Wildcat 1953 Motorama showbil, inklusive strålkastare, grillmotiv och bombformade stötfångare. Framträdande designelement inkluderade skärmutskarningar med djärv finish i kontrakterad lack och nedskurna bakre kvartspaneler som omformades och försågs med unika kromförlängningar för bakljushusen. En trendig vindruta runt och andra detaljer förstärkte husets attraktionskraft.





Buicks kraftfulla 322 kubiktums V8-motor uppgraderades till 200 hästkrafter och kopplades till Buicks mjukväxlande Dynaflo-automatlåda, med förbättrad prestanda tack vare den mindre och lättare Century-plattformen. Som tidigare var 1954 års Skylark rikt utrustad för att matcha sitt exotiska utseende och även om grundpriset låg på 4 483 dollar för 1954, var Skylark fortfarande dyrare än både Cadillac Series 62 och Buicks egen Roadmaster cabriolet, och produktionen begränsades till endast 854 bilar.

Denna fantastiska Skylark från 1954 är ett utmärkt exempel på rasen, erbjuden genom långvarigt ensamäggande, och mottagare av en mycket detaljerad restaurering av bar metall som slutfördes i början av 2000-talet. Vackert lackerad i Carlsbad Black med röda hjulhusdetaljer, bromstrummor och en slående röd interiör, exemplifierar den den stilistiska dynamik som gjorde General Motors design till en av de största under mitten av seklet.

Kvitton i arkiven visar att restaureringen påbörjades 2005, med arbetet anförtrott till Art Wright från Art's Antique and Classic Auto Service, en välkänd specialistrestauratör av 1950-talets skylarks baserad i Tempe, Arizona. Ett urval av restaureringsfoton visar att bilen var avskalad till bar metall innan reparationen och restaureringen. Varje bilentusiast vet att det krävs noggrant och skickligt förberedelsearbete för att färdigställa en så stor bil i svart, och den här bilen visar inget annat än suveräna, laserraka paneler och vacker finishkvalitet. Buickens omfattande prickarbete återställdes till lika hög standard av Paul's Chrome Plätering och monterades om på bilen till bättre än nya standarder. Den vackra presentationen pryds av kromade trådfälgar, röda hjulhussvik och rödmålade bromstrummor.



Den utmärkta kvaliteten och 50-talets amerikanska glamour fortsätter i den praktfulla kupén, där den rika röda läderklädseln och matchande röda mattan restaureras med autentiska material, detaljer och ytbehandlingar. Kvartspaneler och dörrkort är skickligt monterade och detaljerade, och bilen har alla tidens lyxiga alternativ, inklusive elhissar, elstolar, eldriven mjuk tak och en fabriksradio med elektrisk antenn.

Buicks välkända 322 kubiktums 'Nailhead' V8 är klassad till 200 hästkrafter i Skylark. Det markerade ett avsteg för Buick, som fram till dess inte hade haft bråttom att ersätta sina förfinade men klumpiga 'Valve-in-head' rad-åttor, men behövde hänga med i tiden. Nailhead i denna bil är fullt detaljerad och vackert färdigställd enligt showkvalitet. Motorn är korrekt lackerad i Buick-grönt och klädd med fabrikskorrekta etiketter, etiketter och dekal, med svarta emalj tillbehör inklusive oljebadets luftfilter och servostyrningspump. Endast lätt användning är uppenbar, vilket speglar den omsorg den fått under ledning av sin senaste förvaltare.

Den här Buick är ett av de finaste exemplen vi haft nöjet att erbjuda. Utsökt restaurerad av en respekterad Skylark-specialist och bevarad i utmärkt skick i långsiktigt privat ägo, är det ett glittrande exempel på General Motors berömda designarv under ledning av den oöverträffade Harley J. Earl; restaurerad till en standard värdig dess flaggskeppsstatus i Buick-serien.



## 8. Grattis Lamborghini Espada!

Publicerad 19 juni 2009 (uppdaterad 12 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag enligt Klassikers egen almanacka. I dag när Germund och Görel har namnsdag säger vi grattis till Espada!



*Lamborghini A Series III Espada*

Espada är tjurfäktarens svärd i Spanien, men också en djupsimmande svart svärdfisk som ofta hamnar på turisternas tallrik på portugisiska Madeira. Espada är också den Lamborghini-modell som Carl-Gustaf Lindstedt i första hand förknippas med.

Espada började som Marzal, en ren showbil signerad Bertone och Marcello Gandini som utöver en fulltecknat superbils-cv även kan skryta med att ha gjort Citroën BX.

Marzal rullades ut på estraden 1967. Det blev ett omedelbart sug efter den stora landsvägsmissilen från Lamborghini, men för att få showbilen att landa i verkligheten ändrades den på åtskilliga punkter - bland annat skippade man måsvingedörrarna i glas och satte motorn fram, en V12 på 325 hk. Marzal hade en "halverad" V12, en rak sexa aktermonterad på tvären. Marzal är kanske mest känd som en Matchbox leksaksbil i orange.

Det fortsatta prototyparbetet omfattade en mindre lyckad variant med märklig fönstersättning och måsvingedörrar. Till slut städades linjerna upp och i mars 1968 rullade den första produktionsbilen ut från fabriken. Med helt vanliga om ändå tjusigt utdragna dörrar. V12:an var på 3,9 liter och helt i aluminium med dubbla överliggande kamaxlar. Sex dubbelports Weber 40 skapade rätt bensintörst och välljud. Det var en stor bil, 473 cm lång och 186 cm bred. Toppfarten sades vara 250 km/h.



*S1 interior*



Espada S1 tillverkades fram till november 1969 då den ersattes av S2, eller 400GTE. Nu försvann den fräna formen på instrumentpanelen, ett av stilgreppen från extrema Marzal. En bit in i produktionen slopades hjulen från Miura.



*S2-interiör, med omdesignad instrumentpanel*



*De tuffa duct-luftintagen var inte till för att förse vaktaparaden av förgasare med luft. De var intag för luft till kupén. Espada fanns med 5-växlad manuell låda från ZF eller treväxlad automat.*

1973 kom - ni gissar rätt - S3. Nu försvann den skokartonglika instrumentbrädan till en smalare historia, vars högra del var kraftigt invinklad mot föraren. 1978 lades Espada ner och under flera år var den "volymmodellen" i Lamborghinis sortiment och 1 217 gjordes på tio år.

Lindsteds Espada ska för övrigt ha varit en 72:a, omlackerad i vitt med emblem i guld. Ursprungligen var den lackerad i en behagligt brun kulör med det smeksamma namnet Luco Di Bosco.



Den enda gången Marzal såg rulla för egen maskin sägs vara då furstinnan Grace av Monaco och furst Rainier körde lite långsamt med den i ett officiellt sammanhang. Det är väl inte någon vild gissning att väghållningen med motorn bak inte var helt perfekt.



Måsvingedörrar i glas är receptet för att få bort foppatofflor och träningsoverallbrallor ur trafikbilden



## 9. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



### Toyota 2000GT 1967

Toyota 2000GT är mest känd för sin huvudroll i James Bond och var den första riktigt åtråvärda sportbilen som någonsin kom från Japan (förlåt Honda-fans). Med sin 2,0-liters raka sexa var den bakhjulsdrivna 2000GT tydligt inspirerad av Jaguar E-Type coupé men den var nästan en Datsun snarare än en Toyota.

Utvecklingsarbetet utfördes av Yamaha som erbjöd sin design till Datsun, men den senare gick sin egen väg med 240Z från 1969. Toyota antog designen istället, men byggde bara **351 exemplar** av 2000GT mellan 1967 och 1970. Deras sällsynthet har lett till att överlevande har blivit mycket värdefulla och ofta når 1 000 000 dollar på auktion.

**Hedersnämmanden för 1967:** NSU Ro80, Pontiac Firebird, Saab 99





## 10. SAAB - Bilen med nio liv

12 dec. 2025

Rallyepoken



FILM: <https://youtu.be/QuTxOsj3Fj8>

Om man ska veta något om SAAB så är det att Erik "Carlsson på taket" Carlsson satt bakom ratten i sin röda SAAB 96:a och vann en massa rallyn på -50 och -60-talet. Han slog de stora drakarna på fingrarna bland annat tack vare sin speciella körstil.

Att köra rally var också ett finurligt PR-trick som satte varumärket ordentligt på kartan. Entusiasmen kring märket SAAB bara växer. Långresachauffören Christer Gerlach fortsätter såklart sitt eget "Trollhättan - Dakarrally" med en modern SAAB.



Roger Warolin