



Maserati 5000 GT Scia di Persia 1959–60.

1. Dacia Duster får ett ansiktslyft.
2. Dacia plockar designchef från Aston Martin.
3. Nya Toyota Tundra ser ljuset.
4. Snart är det slutprutat på Audis elbilar.
5. Volvo och Polestar öppnar tillfällig snabbbladdare vid E4.
6. Tesla ett steg närmare jättefabriken i Berlin.
7. Elbilarna fortsätter öka.
8. Subaru Outback XFuel.
9. DeLorean DMC-12 V6.
10. VW Phaeton.
11. Volkswagen Passat W8.
12. Finjustering av Trabant.
13. Cyclemaster.
14. Svensk personvagnstillverkning.
15. Rolands Bugatti.
16. Quiz: Bilar i grönt.
17. Max Verstappen rycker i kampen om VM.
18. Fredagsfilmen.

Feber

1. Dacia Duster får ett ansiktslyft.

AV ROGER ÅBERG TORSDAG 24 JUN 2021 KL 12:20.

Men tydligen inte värd nya profilen.



Nu får Dacia Duster en liten uppdatering, men en försiktig sådan. Dacia själva säger att "Duster är en ikon för Dacia. Att förnya en ikon är inte enkelt." så man har tagit det lugnt och bara ändrat strålkastarna fram.

På insidan är det däremot lite nytt, man har lyxat till det med nya säten, nya nackstöd och en ny mittkonsol med justerbara armstöd. En ny skärm på 8 tum finns också. Till den finns två alternativ, ett som man kallar för Media Display som bjuder på sex högtalare, DAB-radio, bluetooth, USB-uttag och trådar CarPlay och Android Auto. Lyxat man till det en smula och kör det som kallas för Media Nav får man även navigering och trådlös CarPlay och Android Auto. På skärmen får man även lite information när man kör i terräng, som lutningsgrad och sånt.

150 hästars bensinaren går nu att få med automat, en EDC-växellåda. Men bara om man väljer framhjulsdraft, väljer man fyrhjulsdraft är det manuell som gäller. Prislappen börjar på 149.900 kronor för den lilla bensinaren på 90 hästar.



Dacia har fått ny grafisk profil.

2. Dacia plockar designchef från Aston Martin.

PUBLICERAD: 01 JUL 2021, KL 09:30.

Dacia har nyligen bytt visuell identitet och nu meddelar de att man värvar ny designchef från Aston Martin.



För drygt en vecka sedan fick vi ta del av [Dacias nya identitet med ny logotyp och ett nytt uttryck](#) som liknar det vi fick se med konceptbilen [Bigster](#) i januari i år. Nu tar den rumänska biltillverkaren ytterligare ett steg för att förnya sig då de har gjort en stor värvning till posten som ny designchef.

Miles Nürnberger kommer närmast från positionen som designchef hos Aston Martin där han arbetat sedan 2008. Genom åren har han varit med att ta fram bilar som bland annat konceptversionen av [One-77](#), [Valkyrie](#), [DB11](#) och konceptbilen [Lagonda Vision Concept](#).

– Vi är mycket glada att välkomna Miles Nürnberger till vårt team i en mycket viktig tid för varumärket Dacia. Miles är en känd designer som har inspirerat många med sitt arbete på Aston Martin. Hans erfarenhet och passion för att bygga starka varumärken genom design är en stor fördel för Dacia och kommer att hjälpa oss att definiera Dacias design i framtiden, säger Laurens van den Acker, designdirektör Renault Group.

Miles Nürnberger tillträder 1 september i år och ersätter då [Alejandro Mesonero-Romanos](#) som lämnade Dacia i april för att arbeta hos Alfa Romeo.



Robin Törnros

3. Nya Toyota Tundra ser ljuset.

Av Erik Punt - 21/06/2021.

För dig med behov av störst grill.



Grillsäsongen är här på riktigt och medan varje granne tävlar om att ha störst Weber-grill så har Toyota lanserat nya Tundra för de som tävlar om störst grill på uppfarten. Den nuvarande upplagan av Tundra är till åren kommen med sina närmare 15 år på nacken och nu ska den ersättas med en ny. Idag fick vi se den första bilden på den nya generationen Tundra som bland annat har bestyckats med en integrerad LED-ramp i fronten.

Medan den nuvarande upplagan av Tundra har en relativt konservativ storlek på fronten slår den nya till på stort med en minst sagt gigantisk grill. Frågan är om den till och med är störst i klassen? Det skulle inte förvåna mig. Personligen tycker jag att likheterna till modellen som är högst upp på pick-up-tronen, Ford F-150, är slående vilket i och för sig kan förklaras av att det inte är särskilt stora designskillnader i segmentet bortsett från uddafågeln Cybertruck från Tesla.

Informationsutbudet från Toyota kring modellen är i dagsläget lika stort som antalet demokratiska rättigheter i Nordkorea. Därmed finns det inte särskilt mycket mer att säga än att modellen med stor sannolikhet inte kommer att vara aktuell för Europamarknaden. De stora V8:orna lär vara borta för gott och utbudet på drivlinesidan kommer med största sannolikhet att likna det som erbjuds till Land Cruiser. I väntan på mer information får vi begrunda den gigantiska grillen och fundera på om det är med hjälp av Tundra man vinner grilltävlingen i villaområdet.



4. Snart är det slutprutat på Audis elbilar.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-01, 10:00.

Audi följer Mercedes – börjar med agenter.



Den nya försäljningsmodellen ska bara gälla försäljning av Audis elbilar, med start 2023. Det innebär att man tar samma steg som [Mercedes gjorde här i Sverige för ett par år sedan](#). – Detta är ett viktigt steg för oss att ta för att kunna ha en kundcentrerade försäljningsmodell. Det är dessutom logiskt kliv att ta in i en eldriven framtid, säger en talesperson för Audi till [Automotive News](#).

Detta kommer att ske på utvalda platser i Europa, bland annat i Sverige, Tyskland och Polen. Samtal förs med handlare i andra europeiska länder och det är inte omöjligt att fler länder ansluts till den nya försäljningsmodellen.



Mercedes inför fasta priser på sina bilar – Sverige blir "försökskanin".



Patrik Lundin

5. Volvo och Polestar öppnar tillfällig snabbladdare vid E4.

Publicerad 2021-07-02 kl 9:09 (uppdaterad 2021-07-02 9:13).

Text Erik Söderholm.

Volvo och Polestar har inte haft några egna snabbladdare för elbilsägarna. De svenska märkena har heller inte varit en del av Ionity-samarbetet som många andra bilmärken.



I sommar kan alla elbilsägare ladda gratis när Volvo och Polestar öppnar en tillfällig snabbladdare i Mjölby.

I början av juni kom beskedet att Volvo- och Polestarägare kan [ladda till rabatterat pris hos Ionity](#), och nu kommer nästa laddnyhet.

I sommar öppnas en tillfällig laddstation längs E4 vid Mjölby. Den kallas Powerstop och innebär att alla elbilsägare kan ladda gratis under juli, augusti och september på vägen mellan Stockholm och Göteborg.

Powerstop-stationen har sex snabbladdare med en effekt på 150 kW vardera. På plats finns även möjlighet att köpa mat och provköra elbilar från Volvo och Polestar.

– **Med den här** satsningen vill vi visa på hur enkelt och smidigt det är att ladda sin elbil med snabbladdare. Allt fler kunder köper Volvo Cars helelektriska modeller och med Powerstop Mjölby vill vi helt enkelt erbjuda dem och alla andra elbilsägare en premium-laddupplevelse, säger Jessica Span, vd för Volvo Car Sverige.

Läs också: [Nu får Volvo och Polestar lägre laddpris hos Ionity](#)

6. Tesla ett steg närmare jättefabriken i Berlin.

Publicerad 2021-07-02 kl 10:30.

Text Erik Söderholm.

En tysk domstol väljer att inte gå vidare med den anmälan som flera miljöorganisationer gjorde tidigare i år mot Tesla.



Miljöorganisationernas klagomål tas inte upp av tyska domstolen.

Tanken var att försöka stoppa eller senarelägga Teslas bygga av en enorm batterifabrik, Gigafactory Berlin. Enligt organisationerna hade Tesla inte gjort de nödvändiga tester som behövs inför den typen av bygge, för att minska risken av giftiga gasutsläpp.

Enligt rätten finns ingen stor risk att det släpps ut skadliga gifter i närmiljön baserat på de tester som gjorts. Miljöorganisationerna kan dock överklaga beslutet och Tesla saknar fortfarande slutgiltigt miljögodkännande för fabriksbygget.

Läs också: [Brand vid Teslafabriken: "Målet var att sabotera"](#).



Erik Söderholm

7. Elbilarna fortsätter öka – Tesla Model 3 omkört av MG ZS EV.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-01, 13:35, uppdaterad 2021-07-01, 14:35.

Nästan varannan ny bil i juni laddbar – elbilarna snart i kapp laddhybrider.



Vi har passerat halvårsskiftet för 2021 och kan konstatera att bilregistreringarna närmar sig 2019 års nivåer, och en klart ökning från förra året. I juni registrerades 36.095 bilar i Sverige, en ökning med nära 46 procent från förra året.

Allra mest ökar elbilarna. Jämfört med juni 2020 registrerades 412 procent fler elbilar i år. Större utbud och skatteförändringar ligger bakom den stora ökningen, menar [Mattias Bergman, vd på Bil Sweden](#).

– Att flera attraktiva nya modeller nu finns tillgängliga är grunden för de stora ökningstalen, medan de månadsvisa fluktuationerna förklaras av skatteförändringarna. Den 1 april justerade regeringen Bonus-malussystemet, som bland annat medförde sänkt bonus för laddhybriderna och en höjd bonus för elbilarna, säger han.

Laddbara bilar snubblande nära förbränningsbilarna

Om man tittar på registreringarna som helhet är det fortfarande bensin- och dieslbilar som registreras mest. Men laddbara bilar. Kommer närmare och utgjorde under 49,4 procent av marknaden under det juni som precis har förlöpt.

Idag träder ytterligare ett malussteg i kraft, som innebär att förmånsskatten på nya bilar höjs generellt med 25 procent. Lägg därtill att förmånsvärdesnedsättningen för miljöbilar slopades vid årsskiftet, samt den bonus/malus-förändringen som skedde 1 april.

Detta kommer troligtvis ha en negativ inverkan på nyregistreringarna under resten av året, bedömer Mattias Bergman.

– Sammantaget slår dessa förändringar negativt, framför allt mot företag, juridiska personer, som står för nära två av tre nyregistreringar. Ännu större betydelse har företagen när det gäller laddbara bilar, då 74 procent av dem registrerades på ett företag i juni månad. En betydande andel av dessa utgörs av förmånsbilar, säger Mattias Bergman.

Topp 10 flest registrerade bilarna under juni

MOTORNOSTALGI

Modell:	Antal registreringar:
Volvo S/V60	1768
MG ZS EV	1665
Volvo XC60	1518
Tesla Model 3	1499
Volkswagen ID 4	1229
Kia Ceed	1073
Volkswagen Passat	990
Kia Niro	985
Toyota Corolla	796
Volkswagen Tiguan	791

Topp 10 flest registrerade elbilarna under juni

Modell:	Antal registreringar:
MG ZS EV	1665
Tesla Model 3	1499
Volkswagen ID 4	1229
Kia e-Niro	691
Skoda Enyaq	640
Volkswagen ID 3	475
Polestar 2	387
Renault Zoe	217
Nissan Leaf	208
Ford Mustang Mach-e	166

Stor efterfrågan begagnade laddbara bilar.

Regeringen vill förbjuda nya bensin- och dieselmotorer och fasa ut fossila drivmedel.

Volvo dubblade sin försäljning i april.

8. Provkörning: Subaru Outback XFuel (2021).

Publicerad 2021-07-02 kl 7:02.

Text Klas Skarin.

Nya Subaru Outback har landat med en åkkomfort utöver det vanliga. Nytt är möjligheten att etanolkonvertera bensinmotorn – en ren skatteflykt.



Redan förra året valde Subaru att slimma antalet återförsäljare och modeller ordentligt. Nu erbjuds tre modeller för märkets hängivna supportergrupp; Forester, XV och Outback. Samtliga med bensinmotorer där Forester och XV e-Boxer använder en tvåliters boxerfyra som assisteras av en elmotor placerad i växellådan.

Nya Outback får klara sig utan elassistans med tillhörande batteri men kan i stället stoltsera med en bibehållen släpvagnsvikt på 2 000 kg (1 300 kg med B-körkort). En viktig parameter för landets Subaruägare som får hålla tillgodo med en turbolös bensinare på 2,5 liter som ogenerat släpper ut 193 gram koldioxid per kilometer.

Lösningen i teorin är tillvalet XFuel, en etanolkonvertering som kostar 10 000 kr, utförs på svensk mark och innebär en kraftigt sänkt malusskatt från 12 956 kr till 1 262 kr/år under tre år.

Om Subarus etanolsatsning är tänkt att vara något mer än ett fifflande med skattekronor gäller det att Sverige lyckas [bibehålla dagens skatterabatt på E85](#). Inköpspriset på etanol varierar kraftigt på världsmarknaden och framtiden för miljöbränslet ligger i händerna på EU. Så sent som i höstas skenade priset på E85 och har sedan dess återgått till att ligga runt en krona över bensinpriset när vi justerar för etanolens lägre energivärde.



Det inbyggda takräcket lastar 67,5 kg (185 kg stillastående).



Etanolkonverteringen XFuel sänker fordons-skatten med 11 694 kr/år under tre år.

Subarus enkelspåriga utbud av drivlinor skaver när nya Outback är bra på allting annat. Bilen är lättkörd, bekväm och rymlig med bra ljudkomfort och stort baksäte. Om vi bortser från europeiska klimatmål har japanerna gjort sin hemläxa och gjort en bra bil ännu bättre.

Boxermotorn samarbetar väl med den steglösa CVT-lådan, nu med åtta simulerade steg, som växlar utan ryckighet och ylande. Outback trivs bra på alla underlag men glänser ordentligt på grusvägar med sin permanenta fyrhjulsdraft som normalt fördelar kraften 60 procent fram och 40 procent bak.

Bensinmotorn på 169 hästkrafter är inget under av ork vilket märks vid omkörningar – max vridmoment är lågt (252 Nm) och kommer först vid 3 800 varv.



Medieskärmen har växt rejält till 11,6-tums, ovanför sitter kameran för ansiktsavläsning.

Fjädringen är mjuk utan besvärande karossrörelser och chassit är väl balanserat trots bilens storlek. Vid kraftiga sidoförflyttningar går antisladdsystemet in effektivt och tar ner farten.

Modellen har fått en helt ny kaross som har vuxit 5 cm på längden och 3,5 cm på bredden vilket ger generösa innerutrymmen. Bilen har också blivit 7 cm högre vilket möjliggör en rejäl markfrigång på 21,3 cm, två millimeter högre än exempelvis Volvo XC60.



Den servicevänliga placeringen av oljefiltret kom 2008 med dieseln som har utgått.

MOTORNOSTALGI

Även medieskärmen har växt rejält och består nu av en 11,6-tums stående pekskärm med högupplöst och modernt gränssnitt. Skärmen är lätt att använda med fysiska knappar för det viktigaste. Menysystemet går att ha synpunkter på men fungerar efter lite övning.

En funktion som fungerar över förväntan är bilens övervakningssystem som är placerat ovanför medieskärmen. En kamera läser av förarens ansikte och varnar med ljud och symboler om föraren mobilsurfar under körning eller håller på att somna.

Sedan 1995 har Outback varit förstavalet för bilägare som behöver en kombi med hög markfrigång och fyrhjulsdraft. För bilens målgrupp är inte avsaknaden av elektrifiering ett problem när bilen framför allt används utanför storstädernas miljözoner.

Dagens laddhybrider, med kort räckvidd och låg dragvikt, passar inte heller för längre körsträckor med påkopplat släp. Bästa motoralternativet för Outback är en stark och snål turbodiesel som ger lägre koldioxidutsläpp med möjlighet att tanka HVO100 – inte E85.

Plus: Markfrigång, dragvikt och lastförmåga.

Minus: Törstig bensinmotor utan elektrifiering.

Vad nytt? Går att tanka med E85.

För vem? Bilägare som vill betala extra för att tanka E85.

SUBARU OUTBACK 2,5I LINEARTRONIC XFUEL

Pris, från kr: 374 900.

Skatt kr/år: 1 262.

Svensk lansering: Nu.

Mått, cm: L 487/B 188/H 168

Bagagevolym, l: 561-1 822

Tjänstevikt, kg: 1 664.

Motor: Fyrcylindrig boxermotor. Volym 2 498 cm³. Max effekt 169 hk (124 kW) vid 5 000-5 800 v/min. Max vridmoment 252 Nm vid 3 800 v/min.

Kraftöverföring: Permanent fyrhjulsdraft med CVT-låda.

Prestanda: Toppfart 198 km/tim, acceleration 0–100 km/tim 10,2 s.

Deklarerad förbrukning: Bensin: 8,6 l/100 km, CO₂-utsläpp: 193 g/km. E85: 10,1/100 km, CO₂-utsläpp: 161 g/km.

Konkurrenter: Ford Kuga E85, Skoda Octavia Scout, Volvo V60 CC.



Klas Skarin



9. DeLorean DMC-12 V6 — känd från "Tillbaka till framtiden".

Anders Nilsson 2021-07-01.

"Tidsmaskinen" från Tillbaka till framtiden.



När en svensk auktion avslutas har du chansen att investera i ett exemplar av DeLorean DMC-12 V6. Modellen som blev en kultikon tack vare Tillbaka till framtiden.

För en tid sedan såldes [den faktiska tidsmaskinen DeLorean DMC-12 i Tillbaka till framtiden](#) på auktion till förmån för välgörenhet.

Nu har du möjlighet att köpa ytterligare en tidsmaskin, nästan i alla fall. I dag avslutas [Bilweb Auctions](#) sommarauktion, och där finns en DeLorean DMC-12 V6 från 1981 till salu, med andra ord samma modell som i filmen. Bilen skulle bli världens bästa sportbil tillverkades bara i 8 653 exemplar, och är idag en kultikon.

Karossen är rostfri och är fin utan skador eller märken. Bilen är helt original och är komplett med elhissar, elspeglar, aluminiumfälgar luftkonditionering och stereo. Just det här exemplaret har renoverats och även uppdaterats under årens lopp. Bland annat är hela luftkonditioneringen ny, den har fått ny vattenpump och generator. Allt som allt har den körts 3 180 mil.

LÄS ÄVEN: [Racingföraren säljer sin samling: 96 exklusiva bilar](#)

”En bil i ett mycket bra skick med en ägare de senaste 20 åren som servat och uppgraderat den efter behov” skriver Johan Ålander som är värderingsman hos Bilweb Auctions.

Bilen är helt i original förutom kamaxlarna, headers, ljuddämparen och katalysatorn som har bytts, vilket gör att motoreffekten ligger på cirka 200 hästkrafter. Originaldelarna medföljer.

Är man intresserad av bilen så kan man lägga ett bud på den fram tills kl 17 idag.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Tidsmaskinen från "Tillbaka till framtiden" säljs på auktion.



Ikonbilen kommer "tillbaka till framtiden".



Lucka 21: Tillbaka till framtiden!.



Sannsgagan om DeLorean blir actionfilm.

10. VW Phaeton.

Gran Turismo Magazine nr.1 2014.

Text av Robert Petersson

Bekvämt i 300.



Motorvägen från Berlin till Dresden och VW:s Phaetonfabrik låg nästan öde när jag styrde söderut i Volkswagens nya stolthet. Försommarsolen förgyllde denna den första provkörningen av VW Phaeton 2002 och det var med växande nyfikenhet jag gasade ut på autobahn 13.

Vad var det här för bil egentligen? En jätte-Passat med W12- motor – eller? En av Volkswagen teknikerna antydde lite försynt att exemplaret jag rattade saknade fartspärr, en information som ökade min förväntan högst avsevärt.

Denna sträcka av autobahn byggdes på 30-talet, men hade förfallit rejält innan en nyligen genomförd reovering. Den var slät som ett biljardbord, rak, nästan tom och inbjudande. Högerfoten smekte ner gasen i den mjuka mattan, W12:an hummade svagt i bakgrunden och accelerationen upplevdes öka med kvadraten på sig själv.

Det gick helt utan ansträngning. 250 km/h, 260, 270, 275, nu började det gå lite segare, 280 ... 285 ... 290 ... 295 ... 300 ...

Det enda som hördes var ett mäktigt WHHOOOOSCCCH av fartvinden som svepte över vindrutan, i övrigt var 300+ km/h (på mätaren visserligen, men ändå) helt odramatiskt. Efter ett tag kändes farten nästan naturlig då den glesa trafiken gjorde det möjligt att hålla stumt en bra stund.



Så här i efterhand känns det kanske lite konstigt att det snabbaste jag någonsin kört var med en Volkswagen.

Minnet av resan i övrigt har förbleknat, kvar är bara den starka känslan av hur odramatiskt det kan vara att köra 300 i en bil som förmodligen är det bekvämaste jag rattat.

VW Phaeton är helt igenom Ferdinand Piëchs skapelse. I sin egenskap av operativ chef för Volkswagenimperiet lanserade han Phaeton som något av ett arv efter sig själv. Senare har han växlat ner och är numera ordförande i Volkswagens styrgrupp.

Han har kallats maktmänniska, men det intressanta är att han också är en sällsynt kompetent tekniker, han har bland annat skapat några av Porsches mest framgångsrika tävlingsbilar genom tiderna. Det har gjort att man inte avfärdar hans idéer lättvindigt och när han lanserade planerna för Phaeton hade han några specifika krav.

Det kanske mest intressanta för denna fartglada utgåva av GranTurismo var att han specificerade att den skulle klara att köras en hel dag i 300 km/h i 50-gradig värme – samtidigt som den såg till att innertemperaturen konstant höll 22 grader.

Och jag kan alltså bekräfta att det funkar – åtminstone i några minuter. Just det där med innertempen är intressant. Piëch är besatt av klimatläggningar som jobbar utan att det drar för mycket, och bara de aktiva ventilationsutsläppen i Phaeton är en uppvisning i tysk ingenjörskonst av högsta klass.

Modellen är förmodligen en av de mest missförstådda bilar som funnits men Volkswagen får nog själva ta på sig en stor del av skulden till detta. Att den i vissas ögon ser ut som en jätte-Passat är kanske diskvalificerande i sig. Men det faktum att den fokuserar på komfort istället för sportighet är förmodligen ännu värre i den värld vi lever i idag.

Baksätet håller yppersta klass. Ända sedan starten har man kunnat välja mellan två separata fåtöljer eller en soffa bak. Tro inte att de alltid är femsitsiga – viktigt att kolla vid begagnatköp.



Phaeton är faktiskt mer komfortabel än Audi A8, som den delar framför allt drivlinor med. Den är dessutom minst lika bekväm som den något mer närbesläktade Bentley Continental GT och Flying Spur. I gengäld är de klart sportigare, något som alltså uppskattas av marknaden. Det var på Genèvealongen 2002 som Phaeton presenterades. Namnet är inte bara hämtat från en karosstyp utan kan härledas tillbaka till den grekiska mytologin där Phaëton, som betyder "den glänsande", var son till solguden Helios.

Vid premiären handlade det mesta om W12-maskinen på sex liter och 420 hästkrafter, förmodligen den enda som klarar att knäcka 300-vallen (?). Men med från starten fanns också en 3,2-liters VR6-motor på 241 hästar och en 4,2-liters V8 på 335. Normalt är alla Phaeton fyrhjulsdrevna, men under 2003 och 2004 kunde man få den enklaste 3,2-an med enbart framhjulsdrift.

Från början hade alltså Phaeton enbart bensinmotorer, men 2003 kom den mäktiga diesel-V10:an på fem liter och året efter en V6-diesel på tre liter.

Volkswagen slog också på stora trumman för den nybyggda fabriken i Dresden. En fantastisk hightech-skapelse kapabel att producera 20 000 bilar om året. Men succén uteblev, efter fyra år hade man bara byggt knappa 25 000 i en takt om cirka 6 000 om året.

År 2005 fick W12-motorn en effekthöjning till 450 hästkrafter och för att fräscha upp modellen ytterligare gjordes en lättare facelift våren 2007. Då fick Phaeton bland annat aktiv farthållare samt positionsljus. Samtidigt lade man ner V10-dieseln och istället fick V6:an mer effekt. Så var det dags för ytterligare en ansiktslyftning 2010. Ett tecken i tiden var att man valde att premiärvisa den i Kina. Det var första gången man uppdaterade utseendet rejält med en ny front som om möjligt gjorde Phaeton ännu mer lik en Passat. Sverige var kanske inte en av de marknader man satsade på. Fram till den senaste ansiktslyftningen hade man bara sålt 37 exemplar här, och det lär knappast ha blivit så många fler sedan 2010.



Den mäktiga w12-maskinen är ett måste om du vill köra 300 – och har råd med bensinen.

Året efter, 2011, var också det sista för W12-versionen. Det största antalet Phaeton har man fått ut på hemmamarknaden, och det är även där man hittar de flesta till salu. På www.mobile.de fanns det i skrivande stund cirka 1 500 Phaeton i prislägen från 3 800 euro till 131 000 euro.

På Blocket fanns 25 Phaeton vid samma tillfälle och här är prisspannet från 33 000 kronor till 629 000 för en ny V6 TDI hos Volkswagen Sisjön. De flesta är väldigt välutrustade, men det är ändå värt att notera att det finns viktiga skillnader. Den kanske största av alla är att man hela tiden haft möjlighet att välja mellan fyra eller fem sittplatser i sin nya Phaeton. Det är inte lätt att ändra på och man bör därför vara uppmärksam på hur det förhåller sig med bilar man är intresserad av.

Phaeton fanns också med extra lång hjulbas, men av den versionen lär det inte finnas många i Sverige.

Kvalitetsmässigt är förmodligen VW Phaeton en av de bästa bilar som byggts. Studerar man kommentarer från ägare är det få som har konkreta problem. Vi kan notera smärre elektronikfel men inte mycket annat. Istället talas det om "hög bränsleförbrukning" och "däckslitage vid hårdkörning". Kanske inte så underligt.

Men en sak verkar många vara eniga om – att Volkswagen har svårt att hantera kräsna lyxbilsköpare – trots att ägarna samtidigt hävdar att den är billigare än konkurrenterna när det gäller service och underhåll.

Med andra ord: för dig som vill testa 300 km/h är den ett begynd.



[Gran Turismo](#)

<http://www.granturismomagazine.se/>

Resultatet av Högsta Växelns senaste samarbete. Gran Turismo är ett kvalitetsmagasin som skriver mycket om klassiska bilar, något som har saknats i mångt och mycket på vår hemsida. Nu blir det ändring på detta.



11. Volkswagen Passat W8: "Går som ett spjut och dricker som en svamp".

Publicerad 8 maj 2020.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Volkswagen har många uddamodeller på sitt samvete men frågan är om inte Passat W8 är galnast av dem alla?

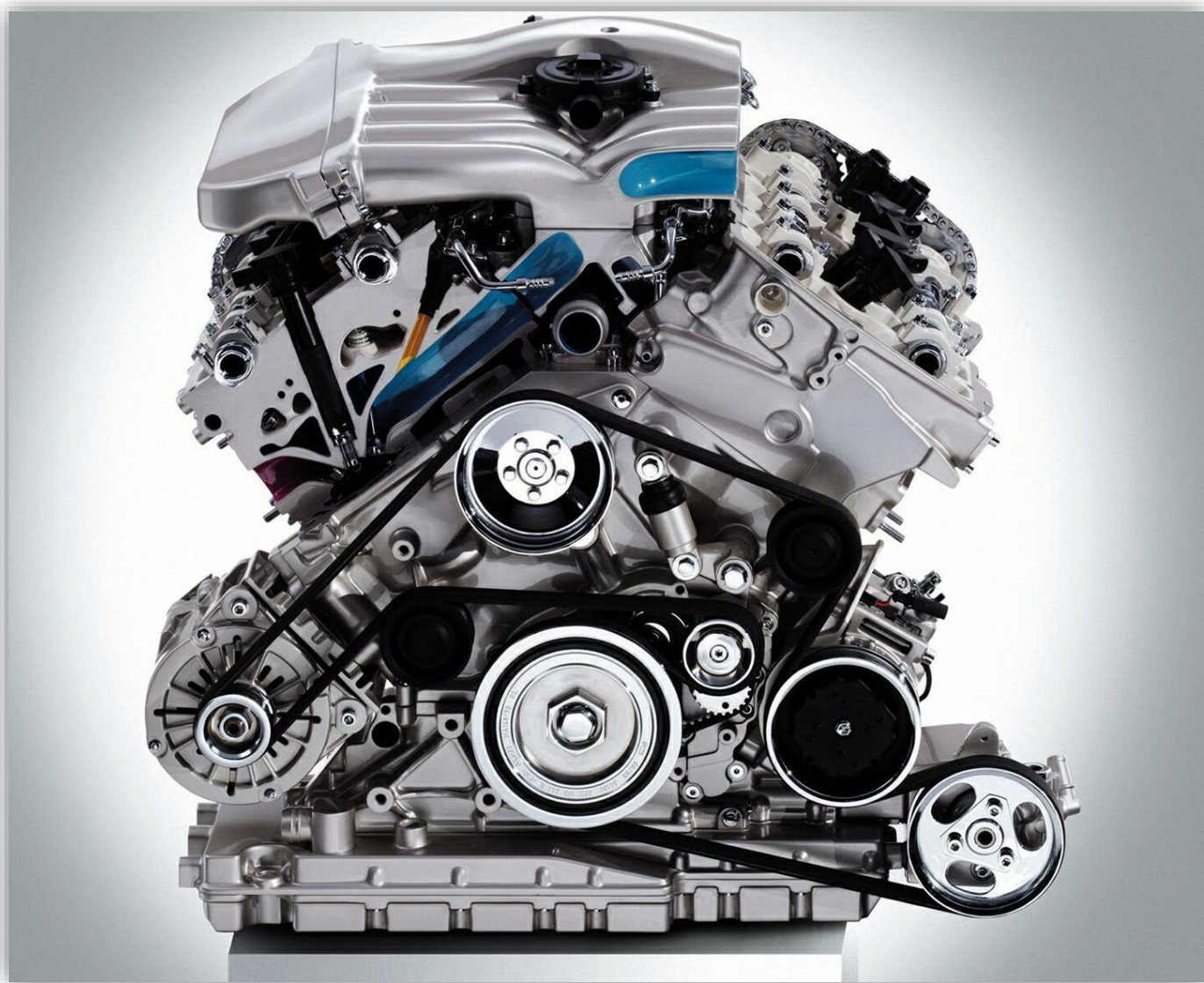


Bara 54 exemplar av Volkswagen Passat W8 såldes i Sverige. Modellen tillverkades i blott tre år, 2001–2004, i 11 000 exemplar.

I Vi Bilägare nummer 9/2002 provkörde Mikael Schultz den udda skapelsen. "En folkvagn med åtta cylindrar, fyrhjulsdraft och 17-tumsfälgar. Vem kunde tro det för några år sedan? Men nu finns VW Passat W8. Den går som ett spjut och dricker som en svamp."

Den udda och komplicerade motorkonstruktionen krävde i sig en helsida att förklara, vilket Vi Bilägares illustratör och tekniske konsult Herbert Müdsam gjorde med sedvanlig bravur.

Motorn var i grunden en vidareutveckling av VW:s "smala" VR6-motor men hade totalt fyra cylinderrader. Vinkeln mellan cylindrarna i respektive radpar var 15 grader, medan vinkeln mellan de båda cylinderbankarna var 72 grader. Cylindervolymen var fyra liter, maxeffekten 275 hk och toppfarten begränsad till 250 km/tim. Accelerationen 0–100 km/tim tog bara 6,5 sekunder, en toppnotering för 17 år sedan.



De yttre kännetecknen var diskreta: ett litet emblem i grillen och ett på bakluckan, anorlunda strålkastaroptik, 17-tumshjul och fyra avgasrör. Hastighetsmätare graderad till 300 km/tim ingick också, liksom diverse träinläggningar i interiören.

Under skalet fanns förstärkningar för att ta hand om de extra krafterna, vilket bland annat medförde att baksätessfällningen från de ordinarie Passatversionerna utgick. En kombiversion fanns dock.

"Som förare kan man bara konstatera att de 275 hästarna fungerar perfekt ihop med den sexväxlade manuella lådan (som har en lägre utväxling än automaten) och sätter en oerhörd skjuts på bilen. Gensvaret är blixtrande snabbt och man behöver nästan bara tänka på att gasa, så sticker Passaten iväg", skrev Schultz.

I stan var det inte lika kul. "Den kraftiga kopplingens ingrepp är brutalt i överkant", noterade provryttaren.

Vid bränslepumpen kom nästa plump: "Det enda negativa med den nya VW-motorn är att bensinnotan blir väl dyr. 13,1 l/100 km ska W8:an dra enligt bränslenormen och det var precis vad vår bil gjorde. Tur att VW satsat på en 80-literstank, annars hade räckvidden blivit direkt usel."

Vad kostade då härligheten? Från 388 500 kronor för sedanmodellen, men provbilen gick lös på 435 900 kronor. "Frågan är vem som lägger upp nästan 450 000 kronor för en VW, när man kan få en fin BMW eller en Mercedes av kaliber för samma pengar."

I skrivande stund finns en Passat W8 till salu på Blocket för knappt 25 000 kronor ...

12. Finjustering av Trabant.

Publicerad 29 juli 2017 (uppdaterad 29 juli 2017).

Text Andreas Svensson.

Finjustering är det sista steget innan en bil levereras från fabrikerna. Hur det ser ut skiljer sig förstås från tillverkare till tillverkare. Så här kunde det se ut när en Trabant blev klar att komma till en förväntansfull blivande bilägare 1985.



FILM: <https://youtu.be/8lbc9TWmLZQ>

Trabanten var ju Östtysklands klart populäraste personbil. Den var så populär att vissa köpare väntade femton år på leverans. Kanske bara tio om man var medlem i partiet. Men har man å andra sidan fått bilen precisionsanpassad som i filmen så var det förstås väl värt att vänta på. Frisyren var antagligen frivillig, men om väntetiderna till frisören var samma som hos bilhandlarna så förklarar det en del.



Moped

13. Cyclemaster.

Publicerad 23 juni 2015.

TEXT Stefan Wulff.

Cyclemaster kom lite varstans ifrån. Holland, England eller Tyskland kunde det stå på kåpan. En skiftnyckel räckte för att gå från cyklist till mopedist.



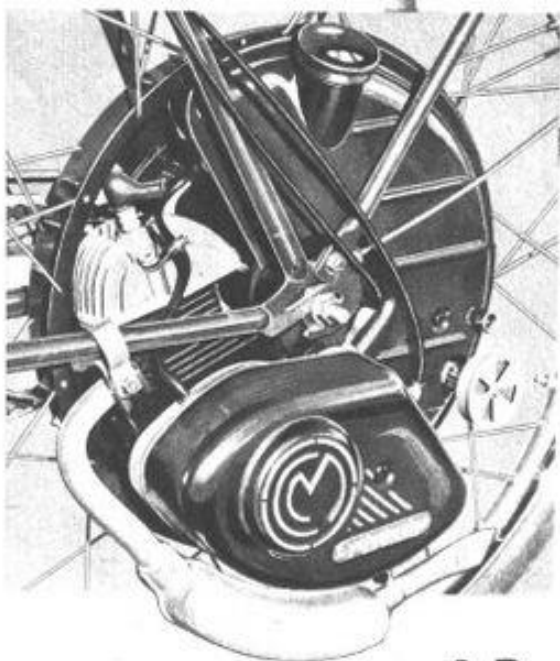
Ge cykeln vingar

med

Cycle**master** 

Hjälpmotorer för cyklar har Ni säkert sett förut — men ta Er en titt på Cyclemaster och konstatera vilken sensationell nyhet den verkligen är. Hela aggregatet är inbyggt i bakhjulet där det ligger väl inkaplat och skyddat. Cyclemaster kommer att mottas med öppna armar av alla som tröttnat på trampet, men ändå vill komma fort och billigt fram.

Cyclemaster omfattar ett komplett bakhjul med motor.



Cyclemaster visas nu på Ostermans utställning, Birger Jarls-gatan 18 — välkommen dit! Återförsäljare antagas.

- Ni kan själv montera Cyclemaster på 15–20 min.
- Ni lär Er köra på högst 5 min.
- Driftkostnaden är låg — 8–10 mil på en liter, Skattefri.
- Cyclemaster ger vingar åt cykeln — Ni kan ledigt hålla 30 km/tim.
- Cyclemaster har helt inkaplad kedjedrift. Motorn drar därför även i vått väder och ingenting kan smutas ned Edra kläder.
- Motorn är på 0,6 hkr och har en cylindervolym om 25,7 cm³.

AB HANS OSTERMAN

BIRGER JARLSGATAN 18 • STOCKHOLM • TEL. 67 95 80
Fr. o. m. 1 jan. är telefonnumret 63 00 20.

Hur kommer man på idén att placera motorn i hjulet? Dumt eller genialiskt? Cyclemaster blev en i mängden av efterkrigstidens alla fantasifulla lösningar på ett billigt fordon åt folket. Idén hade praktiserats tidigare. Allt som behövdes var en cykel. Tre holländska ingenjörer återupplivade idén med hjälp av DKW-ritningar som tagits i krigsbyte. Sent 1949 kom produktionen igång under amerikanskt, engelskt och franskt överinseende. De holländska motorerna sattes samman av Pluvier Motorenfabriek i Rotterdam. Där monterades även Berini och Cyclestar, andra motorkonstruktioner för cyklar.



Placeringen i bakhjulet gav låg tyngdpunkt utan någon balanshämmande gyroeffekt. Fälgerna, 26 tum och 28 tum, ingick i motorpaketet och kopplingshandtag och pinngas var de enda reglagen. Endast smärre förändringar skedde genom åren. Som när bromstrumma infördes eller ljusspole.

I juni 1950 startade Cyclemaster Ltd tillverkning i England. Efterfrågan var mycket god men när konjunkturen slutligen vände uppåt sjönk den drastiskt. 1958 begärdes företaget i frivillig likvidation. Tillverkningen kom att fortsätta under två kortare försök men 1961 var festen definitivt över.

En äkta Europé

Holländsk Cyclemaster, så kallades den första. Den var svart och hade CM-logotyp och böjda linjer. Cylindervolym: 26 cm³. 1951 års modell fick navbroms och loggan följdes av "Made in England". Raka linjer. 1952 ökades cylindervolymen till 32 cm³. Nu med röda linjer på tank och förgasarkåpa i kontrast mot silverfärgad motor. I Tyskland gjorde mopedtillverkaren Rabeneick en inhemsk version från och med 1952 med sin egen logotyp åtföljd av "Made in Germany". Tyska motorer var på 32 cm³ och Rabeneick tillverkade även "lösa" motorer att montera i mopedramar.

Svensk personvagnstillverkning.

Det är nu tjugoåttio år sedan den första i Sverige tillverkade personautomobilen framställdes vid Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje. Några år senare började Scania i Malmö att bygga dylika vagnar, och på den första automobilutställningen i Stockholm år 1903 var en bil från denna fabrik en av de förnämsta attraktionerna. Båda de ovannämnda fabrikererna fortsatte att bygga personbilar, fast i mindre skala, tills de år 1911 sammanslogos, och denna del av tillverkningen helt överflyttades till Södertälje. Där kom snart en ganska betydande fabrikation till stånd, särskilt av droskbilar, och den fortgick under många år för att emellertid några år efter världkrigets slut helt läggas ned.

Det första försöket i vårt land att få till stånd en personvagnstillverkning i stor skala — minst ett tusental vagnar om året — gjordes vid Thulinverken strax efter kriget, men på grund av flera orsaker kunde de stora planerna aldrig förverkligas. Flera hundra vagnar hunno dock bliva färdiga, innan fabrikationen nedlades. Tillverkningen har dock aldrig helt upphört, och under år 1925 framställdes sålunda ett femtiotal vagnar. Vid sidan av denna tillverkning har det under de senaste åren arbetats på en ny vagnstyp, konstruerad av ett par skånska ingenjörer, bröderna Hugo och Axel Weiertz. Deras vagn har också i dagarna blivit färdig och väckt stort intresse på grund av konstruktionen, vilka omfattar flera verkliga nyheter. Särskilt gäller detta vagnens fjädring och smörjning. Men även vikten intresserar. Den har man lyckats att få ned högst avsevärt; skattevikten uppgår sålunda icke till mer än 750 kg.

Samtidigt med det att experimenten fortgåck vid Thulinverken har även på annat håll ett intensivt arbete utförts med framställandet av en svensk personbil, ett förhållande som ju också redan i den inledande artikeln i juninumret på pekats. Flera av våra största industriföretag har medverkat till framställandet av de olika delarna, vilka sedan hopsatts till chassier i Stockholm, där karosseriet också byggts. På detta sätt har ett tiotal vagnar framställts, och de provkörs nu på olika ställen i vårt land för erfarenheters vinnande och för bestämmandet av de slutliga konstruktionerna på vissa punkter. I stort sett komma emellertid de konstruktionerna, vilka återfinns på de redan framställda provvagnarna att behållas, och jag har därför icke tvekat att i detta nummer intaga en beskrivning å den nya vagnen.

I detta sammanhang må nämnas, att en stortillverkning av vagnen förberedes, och programmet nästa år omfattar icke mindre än 1 000 vagnar. Meningen är att hopsättningsarbetet skall ske vid Nordiska Kullagerfabrikens stora och modernt utrustade fabriker i Göteborg samt att olika delar skola tillverkas bl. a. vid Bofors, Pentaverken och Svenska Kullagerfabriken. Även andra fabriker torde dock att komma att bidra med en eller annan detalj.

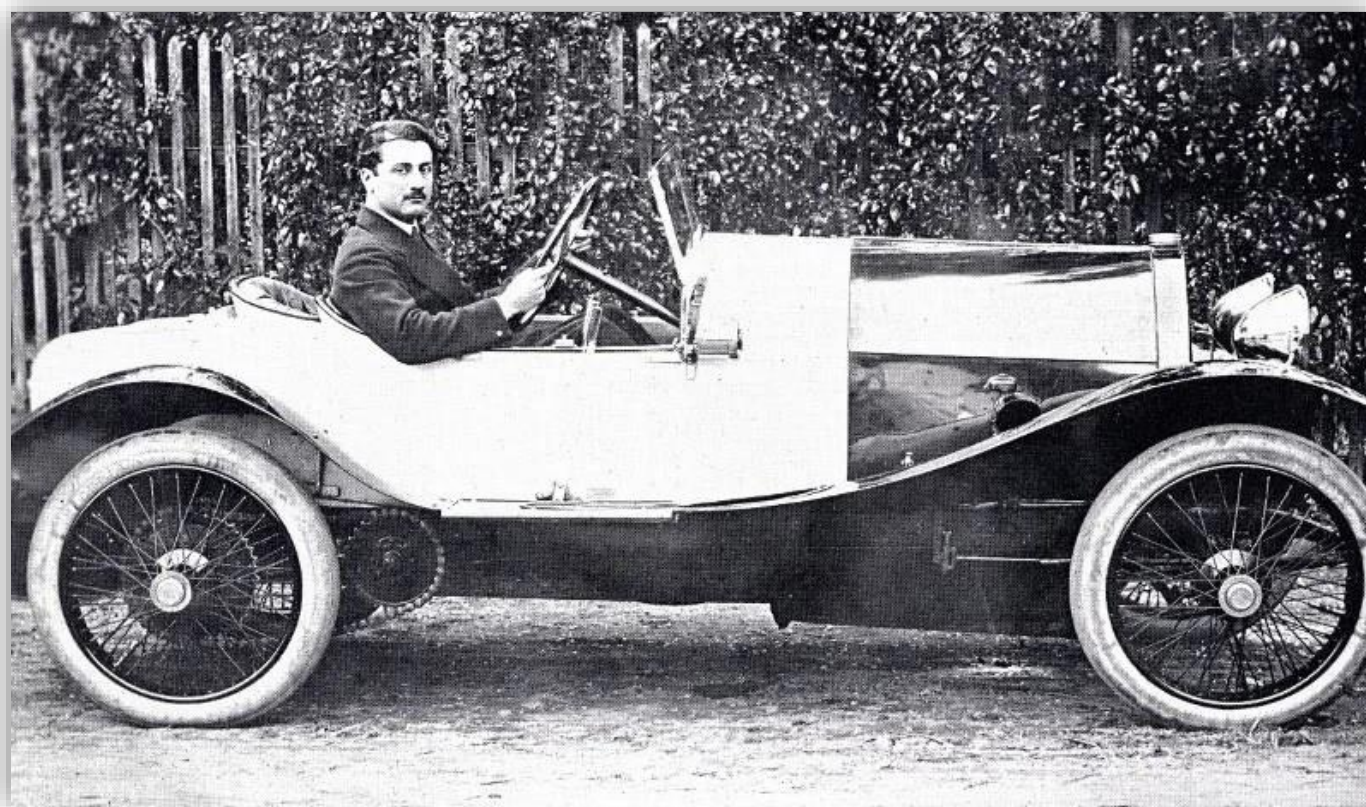
Emedan en dylik fabrikation ur flera synpunkter kan bli av en mycket stor betydelse för vårt land, är det att hoppas, att en bilvande tillverkning skall kunna påräkna stöd av statsmakterna på ena eller andra sättet. Ett exempel på nära håll visar hur skydd för en inhemsk automobiindustri på en mycket kort tid kan komma en sådan att blomstra. I England, där automobilindustrin under många år förde ett tynande liv, har den nämligen genom på effektiva åtgärder från statsmaktens sida på få år fått en betydelse och en omfattning, som bör utgöra ett manande exempel för oss.

15. Rolands Bugatti.

Publicerad 2021-06-28 kl 7:11.

TEXT Mårten Carlsson.

Roland Garros, idag ett namn förknippat med märkeskläder, tennis och Peugeot-modeller. Men vem var han och hur började det?



PERSONEN

Han föddes 1888 på den franska ön Réunion i Indiska oceanen. Men kom mestadels växa upp i Cochinkina - idag den södra delen av Vietnam. Som 12-åring åkte han till Frankrike ensam för att utbilda sig.

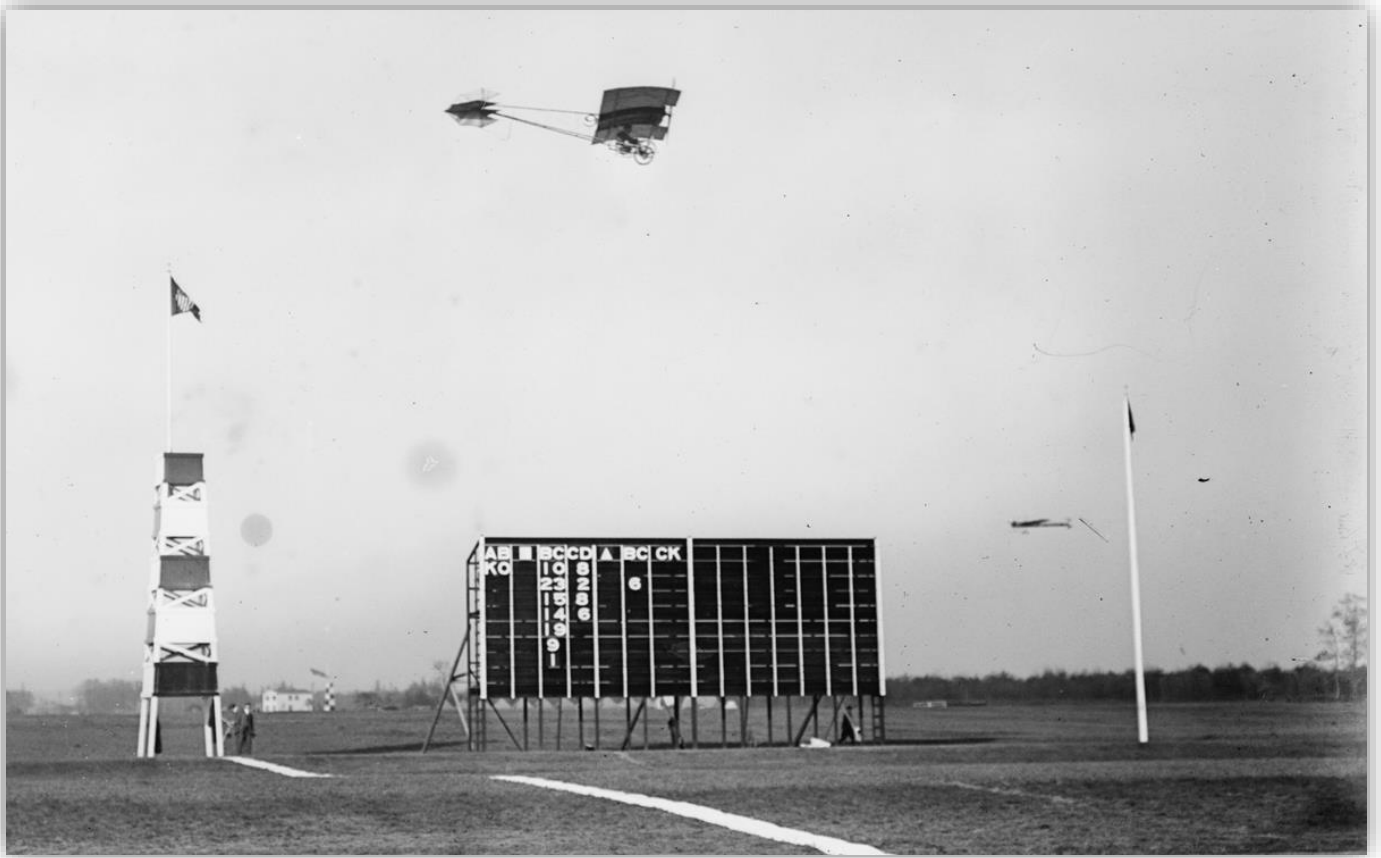
Under skolgången kom han att intressera sig för sport. Han åkte cykelopp, spelade fotboll, rugby, polo, tennis och mer därtill.

Familjen tyckte att Roland skulle bli advokat som sin far, men han hade andra planer. Teknik, bilar och flygplan var ju så mycket roligare.

Efter skolgången var han utbildad ingenjör och fick arbete hos Gregoire. Han kom även att starta en bilhandel 1909 och skrapade ihop såpass mycket att han kunde köpa ett begagnat flygplan samma år.

Efter tagit aviatörsdiplom, som flygcertifikat hette då 1910 blev han snabbt ett känt namn. Flygpionjärerna var den nya tidens hjältar, och det fanns inte så många av dom heller.

Han ställde upp flygtävlingar som anordnades runtom i Europa. 1911 slog han höjdreord på 3950 meter med en Bleriot. 1913 blev han den första att flyga över Medelhavet.



När kriget kom 1914 gick Roland in i flygkåren. Erfarna flygare var det ont om, flygplan likaså. Det var primitiva maskiner som mest användes för spaning. En del piloter tog med sig handeldvapen upp för att skjuta lite mot motståndarnas spaningsplan. Snart kom flygplan med två mans besättning - en pilot och en spanare/skytt.

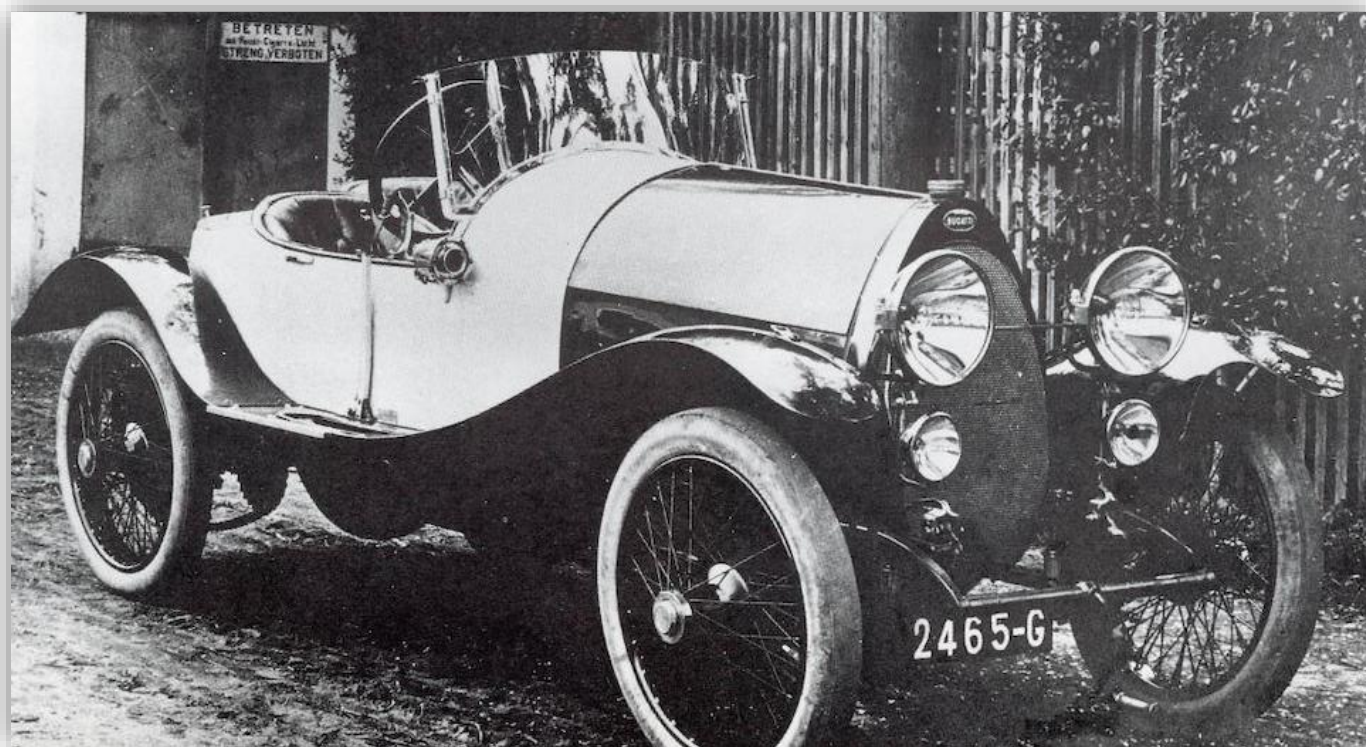


MOTORNYTT

Roland insåg tidigt att om flygplanet skall bli ett vapen så måste man skjuta i planets längsled - sikta med hela planet. Problemet var att det satt en propeller i vägen. Det löste han med att konstruera ett slags defelktorer på propellerbladen.

Men Roland Garros tid som aktiv stridsflygare blev relativt kortvarig. I april 1915 tvingades han nödlända på fel sida av fronten och blev tillfångatagen. Det tog tre år innan han lyckades rymma och ta sig tillbaka till sitt förband på våren 1918.

Bara någon månad före krigsslutet blev han nedskjuten över Ardennerna och dödades. Det var den 5:e oktober - dagen före sin 30-årsdag.



BILEN

Roland Garros var bekant med Ettore Bugatti, kanske hade dom träffats redan under hans tid hos Gregoire. År 1913 byggde Ettore en speciell bil till sin vän.

Det var i en serie om 6-7 chassin Bugatti gjorde dom inte hade något egentligt typnummer. I efterhand har dom kallats type 18, men då hette den här bilen bara chassi #474. Eller Bugatti Garros. Mest känd är den dock under namnet Black Bess - men det kom senare.

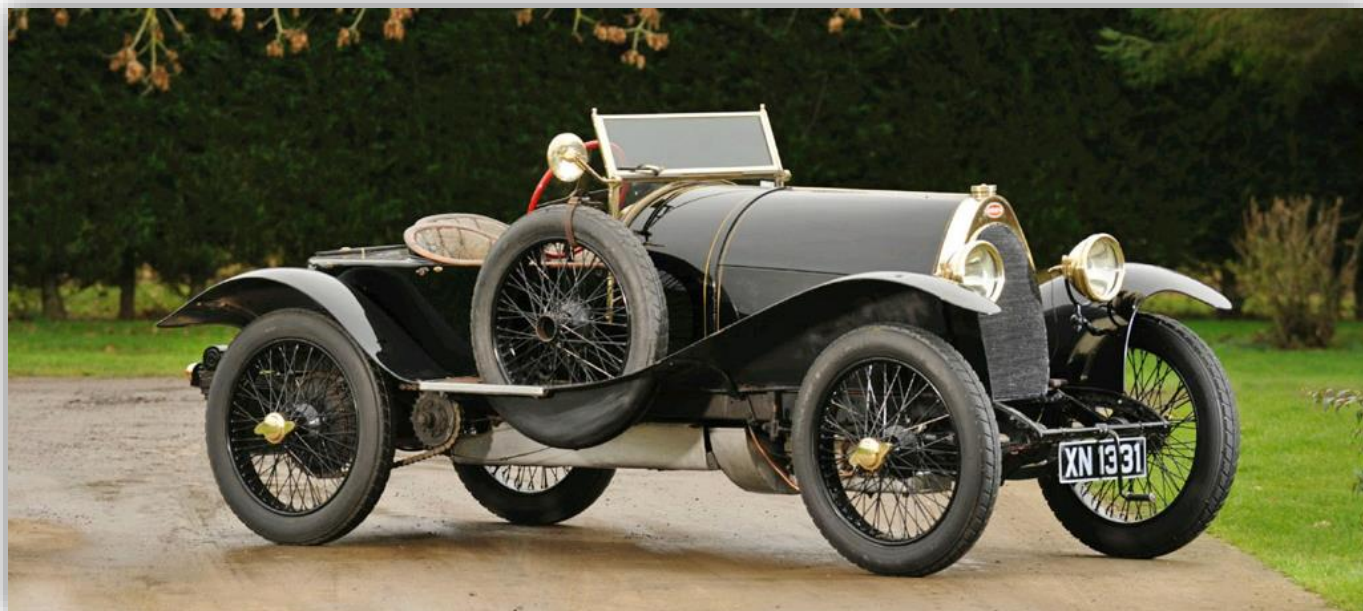
Motorn däremot kallades type 16 och var en rak fyra på fem liter. Den hade överliggande kam och tre ventlier på cylinder. På Bugattis vis hade den inget separat topplock. Ovanligt för Bugatti var också att den hade kedjedrift och fyrväxlad låda. Detta räckte till att ge drygt 100 hästkrafter och en toppfart över 160km/h.

Bugatti type 18 var den tidens superbil.

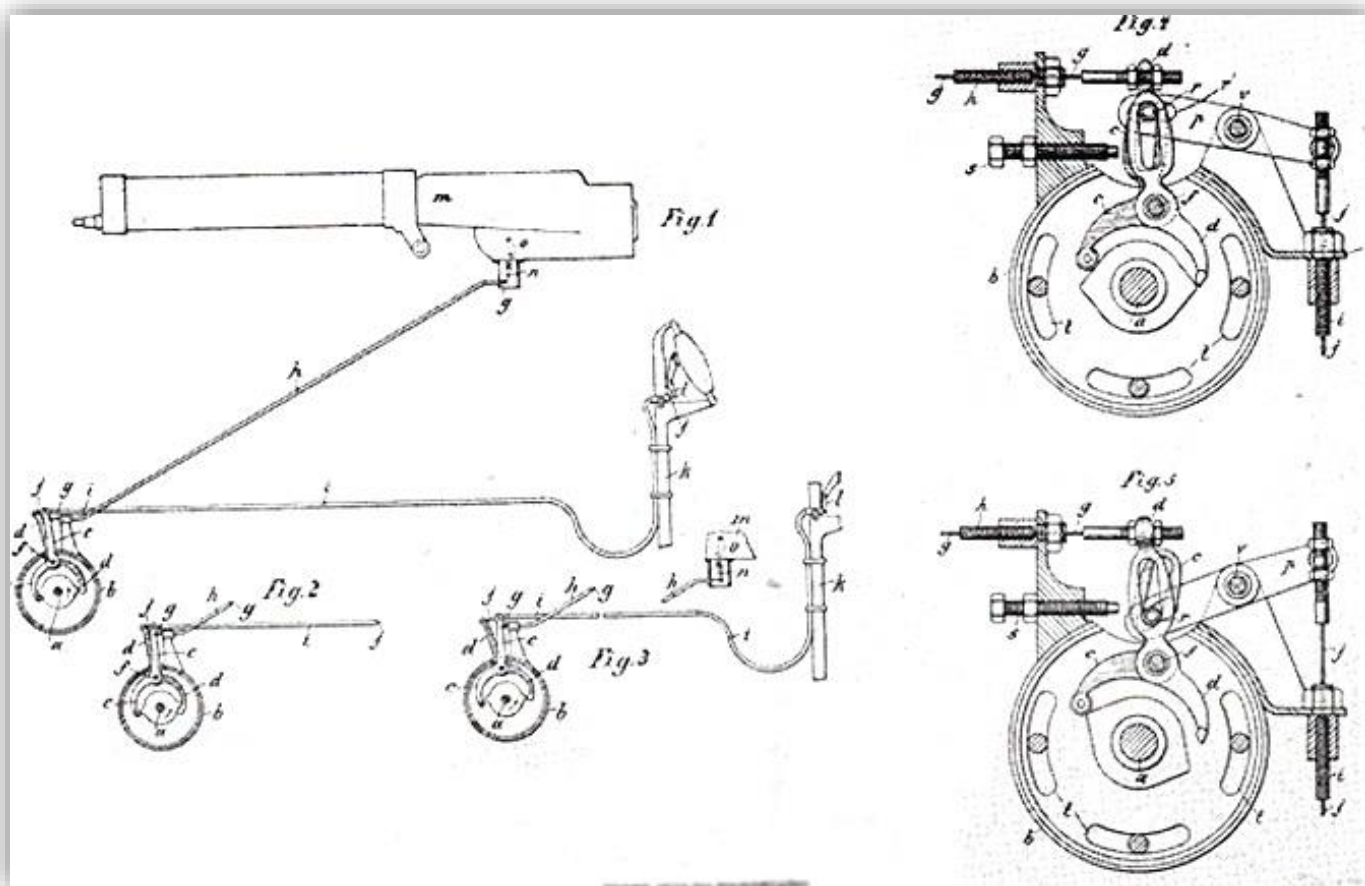
Den tvåsitsiga karossen gjordes av Labourdette.

Nu kom ju Roland inte hinna ha så mycket glädje av sin Bugatti, kriget kom, han spenderade tre år som krigsfånge och efter hans död kom bilen till England. Den köptes av Sunbeams chefkonstruktör Louis Coatalen, men han sålde den ganska snart vidare till Ivy Cummings. Det var hon som lät lackera bilen helsvart och döpte den till Black Bess.

Under det namnet kom den bli känd som än idag. Ivy och senare L.H Preston kom att tävla flitigt med Black Bess under tjugotalet. Runt 1933 renoverades bilen och kom att tävlas vidare med. Nu ägd av överste G.M Giles som grundade Bugatti UK owners club.



Efter kriget såldes Black Bess 1948 för det facila priset 400 pund till en samlare. Nästa gång bilen dök upp för försäljning var på Bonhams auktion i Paris 2009. Då var prislappen en bit högre. Hela 25 miljoner svenska kronor!
Idag står Black Bess på Louwmans nuseum i Haag.



ARVET

När Roland nödländade på fel sida av fronten 1915 väckte hans plan rätt mycket uppmärksamhet, hur hade han lyckats lösa det stora problemet att skjuta genom propellern? Anthony Fokker undersökte planet och utifrån det arbetade han vidare och kunde snart presentera det som kom att revolutionera stridsflyget vid denna tid - den synkroniserade kulsprutan

MOTORNYTT

När den nya stora tennisstadion i Paris invigdes 1928 uppkallades den efter Roland Garros. De franska öppna mästerskapen kallas likaså Les Internationaux de France de Roland Garros.

En period fanns även en tennisarena i Hanoi uppkallad efter Garros med.

Flygplatsen på hans födelseö Réunion heter Aéroport de la Réunion Roland Garros. I Bizerte där han landade efter sin flygning över Medelhavet 1913 ifinns idag Roland Garros Plaza.



A photograph of a green Peugeot 206 convertible on a red clay tennis court. The car's trunk is open, and a tennis player is visible in the background. The scene is set on a tennis court with a net and scattered tennis balls.

www.peugeot.com

 **206cc ROLAND GARROS. UN COUPÉ, UN CABRIOLET.**

206  **PEUGEOT**



Peugeot 205 Roland Garros 1989–93.

MOTORNYTT

På åttioalet gick Peugeot in som sponsor i det franska öppna tennismästerskapet och för att profilera det gjorde man en specialmodell på 205 - Roland Garros edition.

Den kom i en speciell mörkgrön metallicfärg och fick vit inredning. I princip hela utrustningslistan lastades i bilen samt ett par små 'Roland Garros' emblem.

Det spreds sig sedan vidare genom sortimentet och man kunde till slut få nästan varje Peugeotmodell som en Roland Garros - inklusive minibussen 806.

På senare år har Peugeots Garrosbilar bytt kulör till vitt, och de eldrivna modellerna kommer i blåmetallic.



Läs mer om:

Kvinnor i farten - Kay Petre.

Från Bugatti till hundkoja.

Werners stöldgods.

En märklig bild med en ganska märklig bil.

Cholmondeleys Bugattis.

Bugatti vände sig till en välbeställd kundkrets, och likaväl som beställarna var kräsna så var även Ettore Bugatti selektiv i vilka som fick köpa hans bilar.

Michelottis Bugatti.

Det finns många tänk om... tänk om Bugatti hade fått ett fortsatt liv med denna?

Klassiker

16. Quiz: Bilar i grönt.

MIDSOMMARNÖTEN.

Publicerad 25 juni. TEXT Märten Carlsson.

Grönt är sommarens färg, och mer sommar än midsommar blir det väl inte? Så här vi ger er tio frågor om gröna bilar att klura på, varsågod!



[Starta quizet!](#)





17. Max Verstappen rycker i kampen om VM.

4 juli, 2021, kl. 16:52 av Anna Andersson.

Max Verstappen gjorde det igen. Han tog ännu en seger och det blir allt mer tydligt att Red Bull inte bara hotar Mercedes. De har kört förbi dem. – De här två veckorna har varit fantastiska, säger Max Verstappen.



Max Verstappen vinner i Österrike

Sedan slutet av maj har teamet vunnit samtliga lopp, i Monaco, Baku, Paul Ricard och två gånger i Österrike och Mercedes Lewis Hamilton var uppgiven redan inför dagens lopp.

– Vi har tappat jämfört med för förra veckan eller också är det så att de andra teamen har gjort framsteg, sa Hamilton redan efter kvalet.

– Jag skulle säga att detta blir en promenadseger för Max. Vi får se om vi kan klara av Perez, men det handlar bara om att begränsa skadorna.

Han hade så rätt. Ingen kunde hota Max Verstappen, inte ens säkerhetsbilen eller omstarten efter Esteban Ocon brutit i början av tävlingen.

– Det har varit helt otroligt, bilen gick som på räls, det var en njutning att köra, säger Max Verstappen efter loppet.

– Jag visste ju att om jag lyckades koncentrera mig i omstarten så skulle jag kunna göra mitt race sedan. Det var ett fantastiskt race.

Max Verstappen med tre segrar i rad

Hans kollega hos Red Bull, Sergio Perez, hade däremot stora problem med bilen, han inte alls hittade farten och drabbades bland annat av två fem sekunders tidstillägg.

– Jag är inte helt nöjd med mitt race, jag försökte bromsa så sent möjligt. Jag vet inte vad jag ska säga om det, jag är ledsen för Charles Leclerc och det är inte så som jag kör, säger Sergio Perez till VPlay.

Det tunga racet gav honom en sjätteplats i mål. Valtteri Bottas körde in som tvåa medan McLarens Lando Norris tog ytterligare en tredjeplats. Britten lyckades trots att han drabbades av ett tidstillägg på fem sekunder i början av loppet. Lando Norris har gjort en imponerande säsong och är fortfarande den enda föraren i fältet som tagit poäng i varje lopp i år.



McLaren jublar med Norris.

– Vi hade kunnat ta en andraplats i dag om det inte hade varit för straffet, men det är fantastiskt att vi faktiskt är där uppe och slåss mot Red Bull och Mercedes. Det är första gången på väldigt länge, säger han.

Lewis Hamilton hade problem med bilen, VM-tvåan slutade fyra och tappade många (13) viktiga poäng i kampen om titeln. Efter nio av 23 lopp skiljer det 32 poäng till Verstappens fördel.

– Jag hade problem med golvet och tappade en massa downforce, förklarar Lewis Hamilton för VPlay.

– Max har dragit i från endel i sammandraget och det är inte så mycket som vi kan göra åt det.

[Hela resultatlistan hittar du här.](#)

[Här är VM-tabellen.](#)

Snabba nyheter efter Österrrike GP

George Russell var på väg mot sin första VM-poäng för Williams, men det gick av intet. Fernando Alonso körde om honom på varv 69 av 71.

Sebastian Vettel och Kimi Räikkönen. Båda världsmästare, men det spelade ingen roll. De körde i hop under det allra sista varvet. Det blir spännande att höra vad de säger om den incidenten när del lugnat ner sig något.

Yuki Tsunoda gjorde samma miss två gånger och straffades för det två gånger också. Det får man inte göra i F1 och Tsunoda ramlade bort från poängen.

Sponsorn BTW är inte alls nöjd men färgen på Aston Martin. Är det så att bilen blir rosa igen? Det är inte omöjligt för VD Andreas Weißenbacher är envis och vill ha att rosa ställ. En gång i tiden erbjöd han faktiskt Toto Wolff 500 miljoner för att Mercedes skulle byta färg från silver till rosa, men silverpilen behöll sin färg. Därefter satsade han på ett samarbete med Racing Point och den bilen blev rosa. Numera heter stallet Aston Martin och bilen klassiskt brittisk grön, men sponsorn BTW är inte nöjd.

– Man märker inte Aston Martin när man ser den på tv, anser Weißenbacher.

Frågan är vad som händer framöver? Får sponsorn sin vilja igenom?

Mot Storbritannien

Nu har Formel 1 tävlat tre helger i rad, nu blir det två veckors paus innan F1 kommer till Storbritannien. Där kommer vi att få se ett kvalrace för första gången någonsin. Det blir även en ny däckkonstruktion lagom till deltävlingen på Silverstone. Teamen testade de nya däcken i Österrike och var positiva.

Fram till dess hoppas jag att i hänger kvar, klickar in på bloggen in varje dag för även om F1 har ledigt, har jag inte någon semester än. Tack för att ni har läst ända hit.

Nu ska jag kika på IndyCar.

Klassiker**18. Fredagsfilmen - Carl Gustaf Lindstedt som biltestare.**

Publicerad 2021-06-26 kl 9:49. TEXT Mårten Carlsson.

Den här har vi visat förr, men förtjänar att lyftas fram igen, Carl Gustaf Lindstedt som ofrivillig biltestare åt Nissan 1987



FILM: <https://youtu.be/gBXgJewGs4>

En lite annorlunda reklamfilm, dels är den över en halvtimme lång, och dessutom tämligen välregisserad. Denna och liknande gick att beställa på VHS från Philipsons.

Carl Gustaf Lindstedt (1921-1992) är nog rätt man på rätt plats här då han även var en stor bilentusiast. Vid den här tiden ägde han både en Lamborghini Espada och en Morgan.

Läs mer om:

[Figaro - Retro från Nissan.](#)

[Nissans första Silvia.](#)

[Skyline med Ken & Mary.](#)

[Peppy Figaro!](#)

[Grattis Datsun & Nissan Sunny!](#)

[Grattis Astra!](#)

Nya framgångar för **Husqvarna**

Six-Days-motorsen
Drömbågen Sport m.
9 Åkr 175 cc Hus-
qvarna-motor. Topp-
fart 110 km/tim.
Pris 2.475:—
Drömbågen Standard.
Pris 2.210:—



6 GULD *i inter-
nationella* **6-DAYS**

SLUT