



Saab 9-4X 2011.

1. MG EHS Plug-in Hybrid.
2. AMG, G-klass och Maybach blir ett.
3. Bosch visar steglös CVT-låda för elbilar.
4. Quiz: Har du koll på Saabs motorer?
5. Audi och Volkswagen återkallar.
6. Assistanssystem som slutar fungera en säkerhetsrisk.
7. Bästa bilmärket enligt ägarna.
8. Då kommer Tesla Model Y till Sverige.
9. Tesla Model 3 mest sålda elbilen i juni.
10. Så mycket kostar Ford Mustang Mach-e GT.
11. Hårdare Polestar 2 på Goodwood.
12. Polestar i samtal om börsnotering.
13. Sloganen Vorsprung durch Technik fyller 50 år.
14. Köp en Ferrari och få en modellbil på köpet.
15. Renault 4L var exakt rätt i tiden.
16. Klassiskt bilmärke: Glas.
17. Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke.
18. Fredagsfilmen.

1. MG EHS Plug-in Hybrid – tre snabba från provkörningen.

PUBLICERAD: 14 JUL 2021, KL 15:05.

MG lanserar just nu en andra modell i Sverige och Jan-Erik Berggren kramar just nu händer runt ratten på MG EHS Plug-in Hybrid. Häng med så får du reda på mer!



Sol och närmare 30 grader i stora delar av Sverige, men det hindrar inte oss från att bilda oss en första uppfattning om kinesiska MG:s nya laddhybrid-suv. Teknikens Världs Jan-Erik Berggren befinner sig just nu bakom ratten på modellen och kör den både i stadstrafik, på landsväg och på motorväg. Vi slår honom en pling.

Tjena Jan-Erik! [MG EHS Plug-in Hybrid](#), kommer denna laddhybrid att bli lika uppmärksammasad som elbilen [MG ZS EV](#)?

– Den kommer att föra en mer undanskymd tillvaro, främst på grund av priset. EHS Plug-in Hybrid kostar ju mer än [Kia Ceed SW Laddhybrid](#), som dessutom är snäppet längre och betydligt mer lastvänlig.

Hur upplevs den från förarstolen?

– Det man har framför sig är ganska snyggt och propert, men upplevelsen når inte samma höjder. Tyvärr är det styrningen som inte är något vidare. Filkörningsassistenten måste man stänga av, den griper in alldeles för tidigt. Det känns lite som att det är glapp i ratten.

– I övrigt är den ganska kraftfull och skjuter på bra med 0-100 km/h på 6,9 sekunder. Räckvidden på el, som uppges till 5,2 mil, upplever jag också som bra, men ska göra en mer precis körning för att berätta mer om det i provkörningsrapporten i tidningen och här på webben. För körning på bara el måste man dock in i infotainmentsystemet och rota, för någon knapp för olika körlägen finns tyvärr inte.



Hur upplevs den i från baksätet?

– Det känns okej utrymmesmässigt, men bagageutrymmet är inte så stort.

Vad kostar den då?

– Från 372 500 kronor, eller från 3 490 kronor i månaden vid privatleasing. Det är som sagt betydligt mer än för något mindre elbilen MG ZS EV som kostar från 339 900 kronor eller från 1 990 kronor vid privatleasing.



Mattias Rabe.

2. AMG, G-klass och Maybach blir ett.

PUBLICERAD: 10 JUL 2021, KL 14:43.

Mercedes-Benz ägare Daimler planerar att presentera en ny affärsgrupp under motormässan i München senare i år där undermärkena AMG, G-klass och Maybach ska slås ihop till ett enda.



Företagets svenske vd Ola Källenius har tidigare meddelat att [Daimler ska delas upp i två bolag](#), avslöjat planer på att [sälja av delar av sitt europeiska återförsäljarnätverk](#) och annonserat att [man vill betala dessa per såld bil](#). Nu kommer nästa led i Källenius strategiska försök att höja produktiviteten och lönsamheten inom företaget.

Undermärkena AMG, G-klass och Maybach ska fogas samman till en affärsgrupp med syftet att effektivisera marknadskostnaderna. AMG är som bekant Mercedes högprestandamärke, G-klassportföljen innehåller lyxiga offroad-fordon och [Maybach](#) en direkt konkurrent till Rolls-Royce och Bentley. Den nya gruppen ska ledas av AMG-chefen Philipp Schiemer.

– Att stärka undermärkena är en viktig del av Mercedes-Benz strategi. Vi vill inte enbart behålla deras oberoende, starka identiteter och de utvecklade företagskulturerna inom de individuella märkena men också stärka och skärpa dem vidare, säger en talesperson för företaget till tyska motorsajten Automobilwoche.

Talespersonen berättar vidare att man nu är i designprocessen och utvärderar potentialen inom olika områden. Enligt sajten är det fortfarande oklart exakt vilken strukturförändring företaget kommer ha, och vidare information lär dröja tills det att motormässan i München drar i gång i september.



Framtiden är elektrisk för Mercedes-AMG.



Nya Mercedes-Maybach S-klass officiell.

Får man inte nog av Mercedes i allmänhet och Maybach i synnerhet kan man fram till dess passa på att njuta av **nya Mercedes-Maybach S-klass som nu börjat säljas i Sverige.**



Tim Dahlbacka

3. Bosch visar steglös CVT-låda för elbilar.

Publicerad 2021-07-09 kl 10:25 (uppdaterad 2021-07-09 kl 10:29).

Text Erik Söderholm.



Med en steglös automatlåda vill Bosch ge elbilar bättre vridmoment och längre räckvidd.

En av fördelarna med elbilar jämfört med vanliga förbränningsbilar är att de tekniskt sett inte behöver någon växellåda. Det minskar komplexiteten och sparar kostnader både för biltillverkarna och bilägarna.

Men det hindrar inte vissa bilmärken från att ändå använda en växellåda i sina elbilar. Porsche Taycan och Audi e-tron GT har en tvåstegad växellåda för att ge bättre acceleration och prestanda i högre hastigheter.

Nu visar underleverantören Bosch upp en steglös växellåda, eller så kallad CVT-låda, specifikt utvecklad för elbilar.

Biltillverkarna kan använda billigare elmotorer och mindre batteripaket med en CVT-låda, hävdar Bosch.

Målet är precis som med de tvåstegade lådorna i Audi och Porsche att förbättra prestandan och effektiviteten. Det ska märkas framför allt när bilen behöver dra tungt, till exempel med släp på kroken eller med fullastad kupé i en uppförsbacke, då lådan ger bättre vridmoment.

CVT-lådan förbättrar effektiviteten i en Volkswagen e-Golf med fyra procent, enligt tester som Bosch gjort. Med CVT-lådan kan biltillverkarna också använda billigare och mer kompakta elmotorer samt något mindre batterier vilket sparar både kostnader och naturresurser.

”Särskilt i konstant hastighet minskar CVT-lådan energibehovet”, uppger företaget i ett pressmeddelande.

SÅ FUNKAR CVT-LÅDAN

- Steglösa automatlådor i bilar med förbränningsmotorer "parkerar" sig på ett visst varvtal vid acceleration, något som vissa bilägare uppfattar som ovant.
- Därför finns det numera CVT-lådor med "fejkade" steg för att få lådan att upplevas mer som en konventionell automatlåda.
- Toyota har länge använt CVT-lådor i sina hybridmodeller.



Erik Söderholm

Klassiker

4. Quiz: Har du koll på Saabs motorer? Upp till bevis!

Publicerad 4 juni. TEXT Erik Söderholm.

KLASSIKERNÖTEN 499.

Från rak tvåa till V8 – här gäller det att hålla koll på Saabs motorer genom tiderna. Hur många rätt får du?



[Starta quizet!](#)

5. Audi och Volkswagen återkallar – muttrar kan spricka.

Publicerad 2021-07-09 kl 13:48 (uppdaterad 2021-07-09 kl 13:51).

Ett allvarligt fel gör att Audi och Volkswagen måste återkalla flera populära modeller.



Volkswagen och Audi ska kalla tillbaka flera populära bilmodeller till verkstaden för att åtgärda ett fel i bakaxeln.

Några av muttrarna på bakaxelns så kallade tvärlänkar kan "eventuellt inte uppfylla specifikationerna", enligt Audi. I så fall kan det leda till att de spricker och går sönder och då ändras bilens bakaxelinställning.

Ratten kan stå snett och bilen kan dra snett vid inbromsning eller acceleration.

Bilarna som omfattas är Volkswagen Touareg byggda mellan 16 september och 23 november 2020 samt Audi A4, A5, A6, A7, A8, Q5, Q7, Q8 och elbilen e-tron byggda mellan 7 november 2019 och 16 april 2021.

Totalt handlar det alltså om tio bilmodeller som tillsammans byggts under ett och ett halvt år. Det är dock inte säkert att samtliga bilar som byggts kan drabbas av felet och behöver återkallas.

"De berörda kunderna har redan meddelats per brev", uppger Audis svenska informationschef Irene Bernald för Vi Bilägare.

BILARNA SOM OMFATTAS

- Volkswagen Touareg med produktionsdatum 16 september–23 november 2020
- Audi A4, A5, A6, A7, A8, Q5, Q7, Q8 och e-tron med produktionsdatum 7 november 2019–16 april 2021



Erik Söderholm

6. Assistanssystem som slutar fungera en säkerhetsrisk.

Publicerad 2021-07-09 kl 12:59 (uppdaterad 2021-07-09 kl 13:50).

Text Erik Söderholm.

Efter några år kan bilens assistanssystem sluta fungera. Det kan invägga bilföraren i falsk trygghet.



Nya bilar har ofta avancerade assistanssystem som i många fall kan undvika olyckor, eller i alla fall minska krockvåldet. Det kan till exempel handla om autobroms, filhållningsassistans eller döda vinkeln-varning.

En ny rapport från tyska test- och inspektionsföretaget TÜV bekräftar att assistanssystemen fungerar och kan rädda liv – men inte alltid på lång sikt.

Efter några år kan systemen ibland sluta fungera av olika anledningar, och de testas inte alltid av besiktningen. Om föraren vant sig vid att de fungerar och sedan plötsligt blir utan systemen är det en säkerhetsrisk, enligt [rapporten](#). Den visar att det kan finnas uppemot 2,3 miljoner tillfällen när den här typen av system inte fungerar som de ska på vägarna per år.

”Systemen måste underhållas och kontrolleras på ett pålitligt sätt under hela bilens livslängd. Annars kan de bli en riskfaktor”, står det.

TÜV har använt filhållningsassistans som exempel och undersökt hur den påverkas av slitage över tid på sensorer och annan hårdvara. Systemet kan även påverkas av olyckor eller att sensorerna inte kalibrerats.

Läs också: Bästa och sämsta assistanssystemen: Volvo bara medelmåttig

7. Bästa bilmärket enligt ägarna – trots höga prislappen.

Publicerad 2021-07-08 15:35 (uppdaterad 2021-07-08 16:11).

Ett tyskt premiummärke tar tillbaka mästarbältet i AutoIndex tungviktsklass. Samtidigt tappar Volvo i åldersklassen för nya bilar, ett steg i fel riktning. Läs vidare för att se resultatet i årets upplaga av Vi Bilägares årliga konsumentundersökning.



Delmomentet "Bilen" är det klart viktigaste i Vi Bilägares årliga konsumentundersökning AutoIndex. Kategorin väger tungt då bilägarnas betyg viktas dubbelt (40 %) jämfört med övriga delmoment.

Totalpoängen beräknas utifrån bilägare med modeller i två åldersklasser; 2014–2016 och 2017–2020. Vinnaren brukar normalt segra i någon utav åldersklasserna men i år lyckas Mercedes med bedriften att vinna totalt trots två andraplatser.

En förklaring till detta är att Honda tog förstaplatsen i den nya åldersklassen (2017–2020) på samma poäng men högre decimaltal. Förstaplatsen i delmomentet "Bilen" är Mercedes tredje sedan 2006.

Fördjupar vi oss i Mercedes framgång är bilägarna väldigt nöjda med sina fyra år gamla bilar som distanserar sig med marginal från den äldre åldersklassen med 20 tydliga poäng. Totalpoängen i bilmomentet summeras utifrån poängsättningen av 25 frågor som rör bilens köregenskaper, komfort, kvalitet och andrahandsvärde.

Dyra bilar – men nöjda ägare

Mercedes är en värdig vinnare och får högst betyg av sina ägare i delfrågor som bland annat rör sittkomfort, bränsleförbrukning, formspråk, kvalitet, image och kundnöjdhet. Delfrågor som går sämre är kostnader förknippade med att äga en premiumbil.

Mercedesägarna sätter också lägst poäng av samtliga 23 bilmärken när det kommer till driftskostnader. Premiumlivet är inte gratis vilket vi får hoppas att bilägarna hade vetskap om innan bilköpet.

Medelpoängen för samtliga bilmärken steg i fjol men backar nu från 845 till 839 poäng. Endast två premiumtillverkare, Volvo och BMW, får lägre poängsättning på sitt nya modellutbud med fyraåringar (2017–2020) jämfört med äldre bilmodeller från 2014–2016. I BMW:s fall handlar det om två poäng och i Volvos fall en poäng, men att inte lyckas överträffa tidigare modellgenerationer är illavarslande.

Rostiga och törstiga Volvobilar

Granskar vi Volvos poängsättning närmare döljer sig det största missnöjet bakom bilarnas höga bränsleförbrukning som aldrig har varit Volvos paradgren. Vi Bilägares rostkontroller av begagnade långtestbilar visar också på [allvarliga problem med SPA-plattformen](#) som är dåligt rostskyddsbehandlad.

Ägarnas betygsättning av bilens rostskydd (870 poäng) ligger över medel (832 poäng) men en bra bit under Mercedes på 902 av maximalt 1 000 poäng.

Av förra årets sex bästa bilmärken i kategori "Bilen" är samtliga med även i år bortsett från BMW som ger bort sin fjärdeplats till Audi.

Bakom ledarklungan fortsätter Mazda och Hyundai att förbättra sig. Framför allt uppskattar ägarna Hyundais modellutbud av elbilar som tillsammans med Toyota får högst poäng på frågan; "hur miljövänlig är din bil". Tillsammans med Renault gör Hyundai även den poängmässigt största förbättringen mellan de två åldersklasserna för äldre (2014–2016) och nya bilar (2017–2020).

I botten av listan, med mindre än 800 poäng, får Fiat i år sällskap av Mitsubishi som tappar mest poäng totalt (–3,4%). Beslutet att [frysa utvecklingen av nya modeller](#) för europeiska marknaden skapar stor osäkerhet hos landets Mitsubishiägare.

BÄSTA BILMÄRKENA AV ÅRSMODELL 2014–2016

Kvalitet och egenskaper för bilar i åldersklassen 2014–2016. Siffran anger ett indextal.

1. Toyota	875
2. Mercedes	873
3. Audi	871
4. Volvo	867
5. Subaru	867
6. BMW	865
7. Honda	860
8. Mazda	856
9. Citroën	841
10. Skoda	836
11. Hyundai	833

Medelbilen	830
12. Volkswagen	821
13. Kia	821
14. Seat	817
15. Ford	816
16. Opel	813
17. Peugeot	812
18. Suzuki	811
19. Mitsubishi	798
20. Nissan	795
21. Renault	792
22. Dacia	786
23. Fiat	760

BÄSTA BILMÄRKENA AV ÅRSMODELL 2017–2020

Kvalitet och egenskaper för bilar i åldersklassen 2017–2020. Siffran anger ett indexantal.

1. Honda	893
2. Mercedes	893
3. Subaru	888
4. Audi	883
5. Toyota	883
6. Hyundai	877
7. Mazda	866
8. Volvo	866
9. BMW	863
10. Kia	856
Medelbilen	848
11. Peugeot	844
12. Skoda	844
13. Opel	842
14. Renault	840
15. Ford	839
16. Suzuki	835
17. Seat	827
18. Citroën	825
19. Volkswagen	822

20. Nissan	821
21. Dacia	813
22. Mitsubishi	793
23. Fiat	786

Uppskattat modellutbud lyfter Audi

Audi lyckas med konststycket att förbättra sig i samtliga fyra delmoment i årets AutoIndex. Bilmärket ökar även mest i kategorin "Bilen" vilket räcker till en fjärdeplats.

Landets Audiägare är nöjda med sina bilar vilket syns tydligt i poängsättningen av åldersklassen för nya bilar (2017-2020). Audi står också för den högsta ökningen procentuellt (+1,9%) och tillsammans med Mazda ökar Audi mest i kategorin "Bilen" (+1,6%).

Jörgen Wedefelt, tidigare försäljningschef på Audi, tillträdde som chef för Audi Sverige i augusti förra året. Ett rekordår som slutade på 6,2 procent marknadsandel vilket är den näst bästa siffran någonsin.

– **Marknadsandelen** är relevant då vi kan jämföra vår försäljning mot konkurrenterna. Vår styrka är en bra produktportfölj och återförsäljare som är förberedda på nya bilmodeller. Sen finns det alltid en glädje i att jobba i medvind som syns ute hos återförsäljarna, säger han.

Förra årets totalmarknad sjönk periodvis med över femtio procent som en följd av pandemin. Audi klarade sig relativt väl med en nedgång på åtta procent jämfört med totalmarknaden som backade 18 procent sett över hela året.

– **Nu ser vi en markant** ökning men har i stället fått en ny utmaning med halvledare. Om inte det problemet funnits hade vi varit uppe i en ganska bra sving nu, konstaterar Jörgen Wedefelt som ser det starka modellprogrammet som en förklaring till framgången i AutoIndex.

"Vi tror att Quattro kommer väljas till på 75 procent av alla sålda Q4"

– **E-tron har** tagit för sig ordentligt och blev en storsäljare för oss förra året med tolv procents volym. Även om A3, A4 och A6 fortsätter att vara volymbärare framåt ser vi en snabb förändring i omställningen mot elbilar. Det sker inte över natten men det kommer att gå fort.

De första kundleveranserna av Audi Q4 E-tron sker i sommar, en modell som Audi ser som sin blivande storsäljare.

– **Förmodligen** kommer Q4 att sälja bättre än E-tron redan i år och eventuellt bli vår enskilt största volymmodell redan nästa år.

Ny satsning på experter

En av de stora frågorna som Volkswagens koncernledning brottas med är positioneringen av bilkoncernens tolv varumärken. Audis ambition är att bibehålla sin premiumposition och varumärket Quattro är fortfarande viktigt – även för elbilsköparna.

– Quattro är djupt rotat hos våra kunder och vi säljer definitivt fler Q4 med Quattro. Elektrifieringen kräver plats för batteripaketet vilket gör att markfrigången blir lägre men vi tror att Quattro kommer att väljas till på 75 procent av alla sålda Q4:or.

Även Audis återförsäljare har fått tid att reflektera över kundbemötandet under pandemin. Mer tid för de kunder som har besökt bilhallarna har resulterat i ökad kundnöjdhet. Audi Expert är en ny satsning som innebär specialutbildade säljare med fördjupad produktkunskap.

– I dag har vi ett tiotal Audi Experts med målet att finnas på hälften av dagens 46 återförsäljare. Vi tror att det är ett effektivt sätt att möta kundens alla frågor och behov samtidigt som vi får en effektivare säljorganisation hos våra största handlare, säger Jörgen Wedefelt som gläds åt resultatet i AutoIndex:

– **Självklart är vi nöjda** med resultatet och det är alltid kul att känna att våra produkter uppfattas positivt av ägarna. Att vi har attraktiva produkter är viktigt men även relationen med våra återförsäljare. En snabbare återkoppling från oss uppskattas av både återförsäljare och kunder.

Läs också: Populärast i bilhallen – men får bakläxa av ägarna



Klas Skarin

MER FRÅN VI BILÄGARE:

Seat är årets raket – och Volkswagens starkaste kort.

Bästa märkena – för ett problemfritt ägande.

Populärast i bilhallen – men får underbetyg av ägarna.

Teslaägarna om sina bilar: Bättre än Audi – sämre än BMW.

Seat är årets raket – och Volkswagens starkaste kort.

Bästa märkena – för ett problemfritt ägande.

Populärast i bilhallen – men får underbetyg av ägarna.

Teslaägarna om sina bilar: Bättre än Audi – sämre än BMW.

Seat är årets raket – och Volkswagens starkaste kort.

Bästa märkena – för ett problemfritt ägande.



8. Klart: Då kommer Tesla Model Y till Sverige.

Publicerad 2021-07-09, 14:26.

Första bilarna anländer inom kort.



Det finns ett mycket stort intresse för Tesla Model Y. Inte bara i Sverige, utan i hela världen. Tesla slog [leveransrekord under årets andra kvartal](#) och lyckades bygga och leverera över 200.000 bilar mellan april och juni i år.

Den absoluta majoriteten av dessa var Model 3 eller Model Y.

Nu är den sistnämnda på väg. I augusti kommer de första bilarna till Sverige, skriver Tesla i ett pressmeddelande.

Lanseringsmodellen på den svenska marknaden är Long Range AWD, med en WLTP-räckvidd 505 kilometer, och de kunder som tidigare har haft en leverans till 2021 kan nu slutföra sin beställning.

För att kunna inleda leveranserna redan nu så är de första bilarna som kommer till Europa och Sverige. När fabriken i Berlin har fått igång verksamheten så ska den förse den europeiska marknaden med bilar.



Patrik Lundin



9. Tesla Model 3 mest sålda elbilen i juni.

PUBLICERAD: 2021-07-09.

När BIL Sweden presenterade siffrorna för nyregistrerade bilar i juni var det en nykomling som intog förstaplatsen bland elbilar.



Kinesiska MG:s elsuv ZS EV toppade listan med 1 665 bilar, följt av Tesla Model 3 med 1 499 exemplar.

Intresset för MG ZS EV har varit stort sedan vi fick veta att modellen skulle börja säljas i Sverige i april via Hedin Bil. I grannlandet Norge blev modellen landets åttonde mest sålda bild förra året.

Men siffrorna från BIL Sweden handlar alltid om antalet registrerade bilar, inte sålda till kund. Vroom presenterar istället siffror över bilar som levererats till kund, och där ser det väldigt annorlunda ut för juni.

Enligt Vrooms siffror såldes det 470 exemplar av MG ZS EV i juni. Det innebär att nästan 1 200 exemplar av MG ZS EV har registrerats av handlare men ännu inte sålts till kund.

Enligt samma siffror var Tesla Model 3 den mest sålda elbilen i juni med 1 487 exemplar, följt av Volkswagen ID.4 med 1 132 exemplar.

Skillnaden mot antalet registrerade men ännu inte sålda bilar för Tesla och Volkswagen är därmed betydligt lägre. För Model 3 handlar det om så få som 12 exemplar, för Volkswagens del om 99 exemplar av ID.4.

Med konkurrenskraftiga erbjudande både för att köpa och leasa MG SZ EV pekar mycket på att det kommer levereras många exemplar också till kund. Och fortfarande finns det alltså en hel del kvar att få tag på hos handlarna.



Carl Undéhn



10. Svenska priset klart: Så mycket kostar Ford Mustang Mach-e GT.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2021-07-09, 15:45

Värstingmodellen av Mustang Mach-e gör 0–100 på 3,7 sek – så mycket kostar den.



Idag öppnar Ford orderböckerna för [Mustang Mach-e GT](#), värstingversionen den relativt nya elsuven. Tilläggsbeteckningen GT betyder sportigare utseende, mer effekt och kvick acceleration.

Två elmotorer, en på vardera axel, ger totalt 487 hk och 860 Nm – det största vridmomentet i någon Fordmodell som saluförts i Europa. Detta innebär att accelerationen från 0 till 100 km/h går på endast 3,7 sekunder.

GT-versionen har också ett adaptivt chassi, ordentliga hejdare från Brembo och driver mer på bakhjulen än övriga Mustang Mach-e-modeller – för att ge en sportigare körupplevelse.

Som standard sitter ett batteripaket med en nettokapacitet på 88 kWh som räcker till en räckvidd på upp till 50 mil. Snabbladdning är möjligt med en maxeffekt på 150 kW. Den har dessutom en körläge som heter Untamed Plus – som optimerar drivlina och chassi för bankörning.

Kostnaden för allt ovan? Från 864.900 kronor. En beställning idag och du har din bil till årsskiftet.



11. Hårdare Polestar 2 på Goodwood.

Publicerad: 2021-07-08 13:29.

Polestar 2 går riktigt bra på marknaden just nu, men du kanske har tänkt tanken hur vass den mer vardagspraktiskt orienterade elbilen skulle bli om den fick ärva lite teknik från den exklusiva, mer prestandaorienterade coupén Polestar 1? Det har Polestar själva gjort.



FILM: <https://youtu.be/GFVEBtKPid4>.

I samband med den populära motorshowen Goodwood Festival of Speed presenterade de en diskret karossbreddad "P2" med maximalt effektuttag uppskruvat till 350 kW (476 hk) samt Akebono-bromsar och 21-tumsfälgar med Pirelli-däck från den numer nedlagda prestigecoupén "P1." Chassit är uppgraderat i samma anda – med trevägs justerbara DFV-dämpare från Öhlins – och rejält styvare fjädrar.

Karossen har dessutom styvats upp med kolfiberstag, varav det främre donerats av Volvo-modellen S60 Polestar Engineered! Motsvarande stag bak är customtillverkat.

Förutom de diskreta breddarna har stötfångarna fram och bak också fått en mild revision. Sammantaget ger denna vässade P2 ett stabilt marknadsmässigt intryck, men den beskrivs av projektteamet som "ett intressant och spännande projekt att arbeta med."



– Jag gav design- och ingenjörssavdelningen i uppdrag att leka med Polestar 2 och skapa något som skulle fungera som ett starkt uttalande på Goodwood, säger Polestars vd Thomas Ingenlath.

– Sedan ett par månader har jag kört en annan experimentbil, som vi döpt till Besten, på campus i Göteborg och det är den som har gett inspirationen till den här versionen. Vi vill visa våra muskler och utforska framtida vägval, förklarar han.



Johan Ringshagen

12. Polestar i samtal om börsnotering – kan värderas till 212 miljarder.

Publicerad 2021-07-09 kl 16:57 (uppdaterad 2021-07-09 kl 17:08).

Elbilmärket Polestar kan vara på väg att bli börsnoterade via en så kallad spac-notering. Det [skriver Bloomberg](#), med hänvisning till "källor med insyn i ämnet".



Snart kan det bli möjligt att köpa aktier i elbilmärket.

Spac innebär att ett skalbolag utan någon egen verksamhet noteras på börsen och på det sättet tar in pengar för att köpa upp ett annat företag, i det här fallet Polestar. Sedan tar det bolaget över skalbolagets plats på börsen, och behöver inte gå igenom den sed-vanliga noteringsprocessen.

Enligt Bloomberg ska Polestar vara i kontakt med spac-bolaget Gores Guggenheim om ett sådant upplägg. De skriver att företagets kombinerade värde vid en sådan affär kan uppgå till omkring 25 miljarder dollar, motsvarande 212 miljarder svenska kronor.

Bloomberg poängterar att affären är dock ännu inte klar och att det är möjligt att det inte blir av. Trots det steg priset på Gores Guggenheim-aktier efter att nyheten spreds på torsdagskvällen.

Bloomberg har sökt Polestar, Volvo, Geely och Gores Guggenheim för att få deras kommentarer, men har inte fått något svar.

Cheferna för både Polestar och Volvo Cars har tidigare sagt att de är öppna för att introducera företagen på börsen.



Magnus Kvandal

Läs också:



Polestarchefen öppnar för börsintroduktion.



Volvo Cars öppnar för börsnotering



Efter elbilsbeskeden: Flera bilmärken rusar på börsen.



Teslachefen rikast i världen – tack vare börsrusning.



13. Sloganen Vorsprung durch Technik fyller 50 år.

2021-07-09 KL 13:40.

Riktig klassiker.



FILM: <https://youtu.be/nhtlxgAnA8A>.

Vissa slogans glöms bort efter en dag, andra sitter kvar. En sådan är Vorsprung durch Technik som fortfarande i dag används av Audi. Nu fyller sloganen 50 år.

Man började faktiskt att använda sloganen på en annons för NSU Ro 80 och inte en Audi. Dagens Audi är ju en sammanslagning av Auto Union GmbH och Neckarsulmer NSU Motorenwerke, så Audi hade liksom inte hunnit bli Audi då.

Sedan har man använt sloganen av och till, men den har alltid funnits där och varit så härligt tysk.



Roger Åberg



14. Köp en Ferrari – få en modellbil på köpet.

2021-07-09.

Finns i skala 1:8 eller 1:12.



Fantastiskt gjorda bilmodeller.

Om du köper en ny Ferrari går det att få en exakt kopia av den, men i mindre skala. Bilarna tillverkas för hand och ska fånga alla aspekter av de verkliga bilarna in till minsta detalj.

För en tid sedan visade modellbilstillverkaren Amalgam Collection en serie med [Mercedes-Benz W196 i skala 1:8 och kostar motsvarande 143 000 svenska kronor.](#)

Företaget har sedan 20 år tillbaka haft ett samarbete med [Ferrari](#) och nu har partnerskapet fördjupats eftersom nu kommer de erbjuda skräddarsydda modeller som tillval för de kunder som beställer nya [Ferrari Roma](#), [812 Superfast](#), 812 GTS, [Portofino M](#), [SF90 Stradale](#) eller SF90 Spider. Antingen kan de få dem i skala 1:8, eller 1:12. Varje modell ska fånga varenda aspekt av kundernas bilar in till minsta detalj. Varje modell kommer byggas för hand och består av över 1 000 individuella delar.

Amalgam Collection tillverkar också fina modeller från bland annat [McLaren](#), [Aston Martin](#) och [Bugatti](#) i skala 1:8. De kommer även att fortsätta tillverka modeller av Ferraris F1-bilar som de har gjort sedan 1998 och de kommer finnas i skala 1:18.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



Första detaljerna – ännu snabbare Ferrari 812 Superfast.



Formel 1-stjärnan säljer fem av sina Ferraris.



Ferrari bekräftar kommande elbil.



Ferrari 296 GTB – V6 hybrid med 830 hästkrafter.

15. Renault 4L var exakt rätt i tiden.

Publicerad 2021-07-03 kl 6:43.

Text Jon Remmers.

BACKSPEGELN.

Renault 4 – den värdiga konkurrenten till Citroën 2CV – presenterades på Parissalongen 1961, efter ett minst sagt omfattande utvecklingsarbete. Succén var monumental redan från dag ett och bara två år senare passerades Citroën 2CV i försäljningsstatistiken. Renault hade inte bara skapat en konkurrent. Renault 4 gjorde det mesta vad den lite enklare men snarlikt uppbyggda 2CV gjorde – fast bättre.



Den enkla fasaden signalerade att överflödet rymdes i huvudet på den som körde.

Det låg i tiden att man inte längre skulle fästa sig för mycket vid materiella ting. Större värden knackade på dörren – gemenskap, empati, det rationella och väl genomtänkta. Nytankandet hade sitt epicentrum i den franska universitetsvärlden och allt eftersom decenniet förflöt migrerade det vidare till andra europeiska länder.

Vilken bil symboliserade bättre än någon annan det rationella och väl genomtänkta i bilvärlden?

Fyra dörrar, fyra sittplatser, fyra hjul och fyra franska skattehästar. Varken Camus eller Sartre hade kunnat formulera saken tydligare. Drivlinan består av en konventionell vattenkyld radfyra ärvd från föregångaren Renault CV4. Den sitter monterad bakom växellådan och drivningen sker på det främre hjulparet.

Redan vid lanseringen fanns flera modeller att välja på. Den enklaste hette Renault 3 och hade en motor på bara 603 kubikcentimeter. R4 med 747 kubik centimeter stor motor var lite mer påkostad och R4L bjöd på något mer flärd.



*Sätena är mycket bekväma trots sin enkelhet
och om man fäller baksätet rymmer bilen plötsligt hur mycket som helst!*

Det är L:et som gett upphov till vårt svenska smeknamn "Laban". Renault 4 – eller R4 kom att tillverkas i en rad olika utföranden genom åren. Den separata bottenplattan gjorde det lätt att montera andra karosser. Grundkonstruktionen ändrades mycket lite.

Lantbrevbärare, professorer i existentiell ergonomi, arkitekter, lantbrukare, reklamfolk och helt vanliga unga barnfamiljer. Alla med behov av en universalbil fann något älskvärt i R4.

Läs också: [Sensationellt bekväm – men allt svårare att hitta.](#)

RENAULT 4 1972

Nypris: 13 980 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig med stötstänger, två ventiler per cylinder. En fallförgasare. Vattenkylning. Volym 845 cm³. Max effekt 34 hk DIN (25 kW) vid 5 000 v/min. Max vridmoment 57 Nm vid 3 000 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak. Trestegs automat som tillval.

Mått: L 370/B 149/H 153 cm.

Fjädring/hjulställ: Längsgående torsionsstavar fram, tvärgående bak, svingarmar bak. Hydrauliska stötdämpare.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 10 m.

Bromsar: Trummor fram och bak. Ej servo.

Fartresurser: Toppfart 121 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 27,5 s.

Förbrukning: 0,77 l/mil.



Lyft på huven och det blir mycket tydligt vart växelspaken tar vägen.

LIVSCYKELN

1963 I Sverige säljs 1 099 exemplar.

1966 En miljon bilar har tillverkats.

1967 Helt ny inredning med nylonplysch, tjockare framstolar, ny instrumentbräda, ratt.

1968 Fyra helsynkroniserade växlar, tidigare bara tre.

1971 Svenska bilar får samma motor som i Renault 6 på 34 hästkrafter DIN.

1973 Bensinkrisen gör Renault 4 het på den svenska marknaden. Då leveranserna får fart våren 1974 är krisen över.

1976 De nya svenska avgaskraven gäller inte för motorer under 800 cm³, därför minskar storleken till 782 cm³ – 33,5 hk DIN.

1977 5 000 000 tillverkade.

1978 Sista året för friskluftluckan av plåt under vindrutan.

1981 Sista året för Renault 4 på den svenska marknaden. Nästan 37 000 exemplar har sålts.

De utanpåliggande dörrgångjärnen försvinner, kromad plastdekor på dropplisterna.

Renault fortsätter tillverkningen av R4 i Billancourtfabriken fram till 1986. Därefter fortsätter produktionen i Slovenien och Marocko fram till 1994. Totalt tillverkas över åtta miljoner bilar.



RENAULT

16. Klassiskt bilmärke: Glas.

Publicerad 10 november 2010.

I likhet med åtskilliga andra bilbyggare startade Hans Glas GmbH sin verksamhet med att tillverka jordbruksredskap. Detta hände sig i staden Dingolfing i tyska Niederbayern. Firman grundades redan vid 1800-talets mitt och blev mycket framgångsrik. Trots det dröjde det ända till 1951 innan företaget gav sig in på området motordrivna fordon.



Glas 2600 V8 1967

Man gjorde det med besked, fast på ett litet annorlunda sätt. Skotern Goggo byggdes åren 1951–54 och var en jätte, nästan en bil på två hjul. Firmans första någorlunda riktiga bil var desto mindre.

Den hette Goggomobil och var i produktion från 1955 till 1969, just den tid då det tyska undret behövde bilar i alla klasser och storlekar.

Goggomobil såldes dels som vanlig tvådörrarsbil, dels som en marginellt fräsigare coupé. Den lilla bilen var inte mycket större än en Messerschmitt men den hade i alla fall fyra hjul.

Dock måste man säga att nästa satsning från firman, nämligen Glas Isar, var mycket mer en riktig bil. Medan Goggomobil haft en osande tvåtaktsmotor hade Isar en fyrtaktare, fast liksom i föregångaren var motorn tvåcylindrig, här av boxerkonstruktion.

I Goggomobil satt motorn bak men i Isar var motorn frontmonterad och antingen på 584 eller 688 kubik. 20 eller 30 hästar levererades vid ganska höga varv.

Tämligen kantig

1962 kom en ny serie med modellerna 1004, 1204 och 1304, i produktion till 1967. Här bjöds raka fyror med överliggande kamaxel, ovanligt goda prestanda (så länge motorerna höll!) och till och med en kaross av kombi-coupé-typ.



I det återuppväxande Tyskland behövdes transportfordon av alla slag. Från Glas lockade man med denna VW Transporter i miniatyr. 14 hästkrafter och 1,45 kubikmeter bagage. Bilen vägde tom 570 kilo.

Få biltillverkare har som Glas så målmedvetet och på så relativt kort tid jobbat sig upp från storleksklass till storleksklass. Hösten 1963 visades på Frankfurt-salongen ännu en modell och den måste ha överraskat ganska många bilintresserade.

Glas 1700 kallades den och modellbeteckningen syftade naturligtvis på cylindervolymen. Bilen var i storlek som en BMW 1500/1800 och var på många sätt ganska lik dem.

Karossen var tämligen kantig och ritad av italienska Frua. Serietillverkningen startade först ett år senare och i juli 1965 lanserades en tvåförgasarmodell kallad 1700 TS.



*Mysputtrig deluxe-coupé i fickformat: Goggomobil på 13,6, 15 eller 18 hk.
Bänk bak, lyxratt i vitt, fejkade ekerkapslar och fejkad grill i nosen.*



1961 års Glas Isar-Limousine var ganska lik en Trabant men hade fyrtaktsmotor av boxertyp, monterad fram men drivningen låg på bakhjulen.

Dessvärre stod inte allt rätt till med pengaflödet. Visserligen hade firman byggt drygt 40 000 bilar i 1004–1304-serien, men 1700-modellen hade kostat en hel del att utveckla. Det hade märkets kanske allra vackraste modell också gjort. Den kallades först 1300 GT och senare med större motor 1700 GT.



1960-moderniseringen såg bakljusen förstöras och den bakre stötfångaren nu (valfritt) förkromad - omformad för att tillgodose denna förändring.



*Flott värre med italienskritad kaross! Glas Coupé S 1004 tillverkades 1962 och 63.
De 42 hästarna gav en toppfart på 135 knutar.*

Även här hade Frua ritat karossen, en snygg liten coupé, som började byggas i mars 1964. Det var för övrigt Frua som också byggde karosserna. Totalt blev det 5 378 exemplar. De sista av dem tillverkades sedan BMW 1966 räddat firma Glas undan total bankrutt.

Namnet Glas 1700 GT fick faktiskt leva ett år till men sedan var det dags att byta namn till BMW 1600 GT. Motor, växellåda och bakaxel kom nu från BMW 1600 TI. Bara 1 255 sådana vagnar byggdes, riktiga rariteter alltså.



Glas 1700 var firmans första mellanklassbil, i storlek och proportioner ganska lik konkurrenten BMW 1800. 13 789 såna här vagnar tillverkades, men har du sett någon?



"Glaserati" blev smeknamnet på firmans mest kraftfulla vagn, med 2,6-liters V8-motor på 150 hk. Såldes senare som (BMW) Glas 3000 V8 men var då bara tio hästar starkare.



Den lilla sportcoupén från Glas hade först 1 300-kubiksmotor och senare en 1 700. Kallades mot slutet BMW 1600 GT.

Ambitiöst tänkt

Men det finns ännu en Glas att berätta om, nämligen den mest ambitiöst tänkta av alla. Den kallades 2600 V8 och var en Gran Turismo av klassisk fason.

Fast den korta hjulbasen, bara 250 cm, gjorde inte mycket för att försköna den Frua-ritade karossen. Inte heller blev vägegenskaperna speciellt bra med de stora överhängen både fram och bak.

Motorn på 2,6 liter var i allt väsentligt konstruerad hos Glas och man hade planerat att senare öka storleken till tre liter. Glas-coupén kallades nästan från presentationen 1965 för "Glaserati" och tillverkningen startade i augusti 1966.

Tre månader senare tog BMW över rulljansen och produktionen lades ner i början av 1967. Men mellan september 1967 och maj 1968 byggdes bilen igen, nu med trelitersmotor och BMW-emblem, onekligen ett erkännande.



BMW Glas 3000 1967–68.



Ett för den svenska marknaden nytt italienskt märke.

Namnet Ceirano har god klang i Italien, allt sedan den tid, då italienarna på allvar började att deltaga i tävlingar och själva fingo till stånd en tävling, som nog med rätta ansågs som en av de svåraste som avhållits i något land. Redan år 1908 var Jean Ceirano bland de främsta i Targa Florio-loppet, och senare lyckades han att vid flera svåra tävlingar hemföra segern. Men Ceirano var icke blott en skicklig förare utan även en god konstruktör, och år 1919 bildade han ett bolag för att tillverka vagnar, som buro hans namn.

Hans vagnar äro numera representerade i Sverige, och på grund av ett elegant utseende, en ekonomisk motor och goda egenskaper på vägen har märket redan fått en för våra förhållanden och vagnens pris god omsättning.

Den vagn, som den svenske representanten avser att konsentrera sig på, benämnes typ S 150 och har en 4-cylindrig motor med cylinderdimensionerna 65X110 mm, vilket ger en cylindervolym av i det allra närmaste 1½ liter. Ventilerna äro hängande, och varvtalet 3 200, varför en effekt av ungefär 35 hkr kan utvecklas. Kolvarna äro av en speciell aluminiumlegering, som gör den både lätta och slitstarka. I kolvmaterialet finner man delvis förklaringen både till den höga effekten och varvtalet. Motorn kan sägas vara en typisk italienare med rena, fina linjer och stor kompakt-het. Härtill bidrar att tändapparaten är sammanbyggd med generatoren, varför man i stället för tre elektriska aggregat får två. Den elektriska utrustningen är genomgående av boschfabrikat, vilket ju visar, att fabrikanten icke ser på utrustningsdetaljernas pris utan har kvaliteten för ögonen. Även förgasaren är en kvalitetsvara; den är nämligen av Zenith-fabrikat. Smörjningen av alla mera påfrestade lager sker medelst tryck, och den pump, som för oljan – i första hand genom den urborrade vevaxeln – till de olika ställena, är av kugghjulstyp. Kylvattnet bringas i cirkulation genom en centrifugalpump.

Kopplingen är av lamelltyp med ett antal lameller, och växellådan, som är sammanbyggd med motorn, har fyra hastigheter för gång framåt jämte backgång. Växelspaken ligger i vagnens mitt, och växlarerna låta införa sig utan det minsta buller. Kraftöverföringen är den vanliga, d. v. s. med kardan. Bromsarna äro alla anbragta på hjulen. Pedalen påverkar 4-hjulssystemet medan spaken verkar på bromsar å bakhjulen, Hjulen äro av Rudge Withworth typ. Dimensionerna äro 760X90 mm, men på dessa kunna olika ringar monteras, bl. a. ballongringar på 730X130 mm.

Hjulbasen är icke mindre än 2 600 mm, och spårvidden är 1 300 mm. Vagnens tyngdpunkt ligger mycket lågt, en sak, som gör sig särskilt märkbar vid körning i svängar, då den ligger anmärkningsvärt stadigt på vägen. Överkanten på det täckta karosseriet befinner sig endast något mer än 1 600 mm över marken, och detta har till en del sin förklaring därav, att kardanaxeln delvis är inbyggd i karosseriet. Fjädrarna äro långa, och dessutom finnas stötdämpare av speciell konstruktion vid alla fyra hjulen, vilka ger vagnen en mjuk gång även på dåliga vägar. Vid en företagen

provtur kördes på de sämsta tänkbara vägar med djupa hål i vägbanan, men vagnen gick i alla fall utan nämnvärda skakningar.

Karosseriarbetet är väl utfört, särskilt de täckta vagnarna ge ett elegant intryck. Tack vare en del träinlägg blir inredningen särskilt tilltalande, och man ser, att det är personer med god smak, som komponerat karosseriet.

Det har redan ovan antytts, att Ceirano är en ekonomisk vagn, och det är ju icke så mycket att undra över, då man betänker, att motorn icke är på mer än 1½ liter eller ungefär hälften av volymen på en genomsnittsamERICAN. Vikten är också låg. Det kompletta chassiet väger sålunda ej mer än 750 kg. Bensinåtgången håller sig också vid gott väglag nere i ungefär 0,7 liter per mil, och då bensintanken rymmer icke mindre än 40 liter kunna sålunda verkliga långfärder företagas, utan att bensinpåfyllningen behöver ske.

J. N.

CEIRANO försäljas genom generalagenten för Sverige
A.-B. Stockholms Automobilimport,
 17 Kungsgatan, Stockholm.



Ceirano 1926.

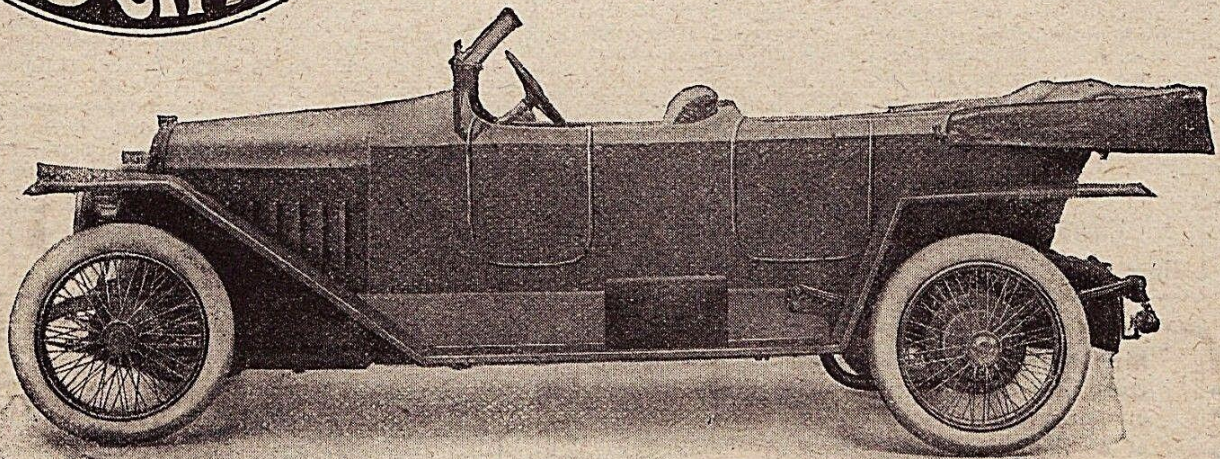
Ceirano

Ett lätt fordon byggt av Società Ceirano Automobili Torino (SCAT), det namn som togs av företaget kom till efter sammanslagningen med S.A. Giovanni Ceirano, ett annat företag av samma typ som grundades av de produktiva Ceirano-bröderna. Även känd som Ceiranina var de ursprungliga 150 utrustade med överliggande kamaxel i S-versionen för att förbättra dess prestanda. Fem serier producerades fram till 1931.

Motor: 4 cylindrig.
Volym: 1458 cm³.
Effekt: 35 hk/3000 rpm.
Toppfart: 110 km/h.
Vikt: 750 kg.



SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO



TORPEDO 18/30 HP.

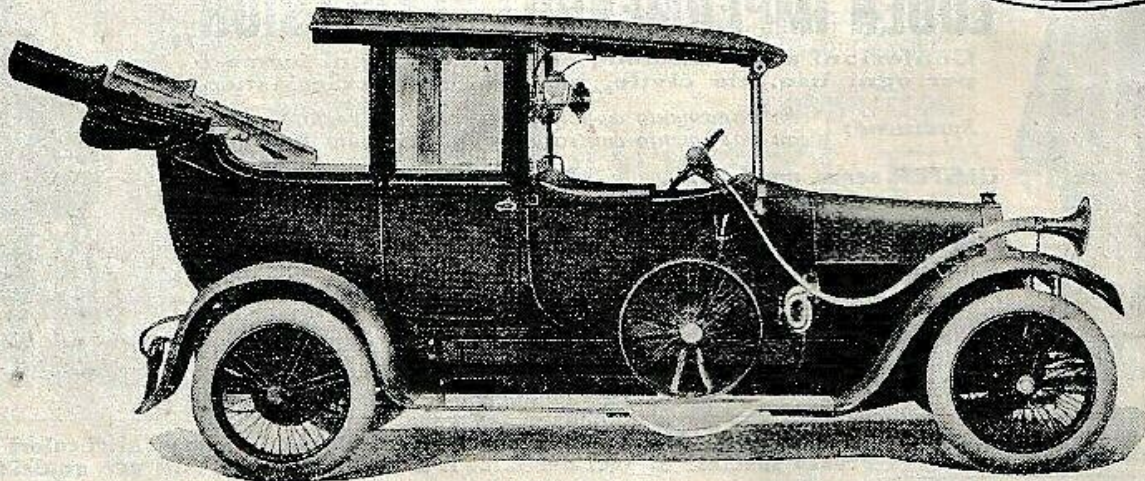
**RUOTE ACCIAIO SMONTABILI ED AVVIAMENTO AUTOMATICO BREVETTATI, a richiesta
COSTRUZIONE MODERNA - MATERIALE DI PRIMO ORDINE**

PRIMA DI FARE ACQUISTI VISITATE I NUOVI TIPI

TORINO

Officine: Corso Francia
Riparto vendita: Via Madama Cristina, 66 - Telefono 24-53

SOCIETÀ CEIRANO AUTOMOBILI TORINO



12-18 HP - 18-30 HP - 25-35 HP

**RUOTE ACCIAIO SMONTABILI ED AVVIAMENTO AUTOMATICO BREVETTATI a richiesta
COSTRUZIONE MODERNA - MATERIALE DI PRIMO ORDINE**

Prima di fare acquisti visitate i nuovi tipi

TORINO

Officine: Corso Francia
Riparto vendita: Via Madama Cristina, 66 - Telefono 24-53

18. Fredagsfilmen: Porsche åter kvickast runt Nürburgring.

Publicerad: 2021-06-26 12:03.

Vissa tillverkare sätter en prestige kring att vara snabba runt den beryktade Nordschleife. Andra nöjer sig med kvicka acctider eller svindlande effektsiffror. Porsche tillhör de förstnämnda. Och nu har de återerövat tronen för snabbaste produktionsbil runt den 20,8 kilometer långa och krävande slingan.



FILM: <https://youtu.be/JeDN-EE6aac>.

Det tidigare rekordet innehades av Mercedes-AMG GT Black Series och löd 6:48.047. Men med en Porsche 911 GT2 RS försedd med ett Manthey Performance Kit är nu den här tiden sänkt till 6:43.616. En förbättring med närmare fem sekunder!

Så, vad är då gjort på bilen? Bland annat har aern setts över med modifierad front, difuser, spoiler och diskar på bakhjulen för extra lite vinddrag. Sammantaget gav det här 21 kilos extra marktryck fram och 107 bak, mätt vid 200 km/h.

Fälgarna mäter 20 och 21 tum och är av magnesium. Bakom dem tronar keramiska bromsar förbättrade med bland annat racingklossar. Fjädringen har dessutom bytts till banoptimerade och fullt justerbara doningar. Hela kittet finns att köpa för den som så önskar.

Vad hade då chauffören att säga, Porsches egna utvecklingsförare Lars Kern?

– Bilen ligger som klistrad på banan med detta kit. Det känns som att man sitter bakom ratten på en äkta racer, speciellt i snabba kurvor. Bromsarna presterar också på topp och det är hela tiden lätt att kontrollera bilen.



Björn Magnusson



Sluta trampa - sätt fart på cykeln med

**KÖRKORTSFRI
SKATTEFRI**

Flink är nu körkorts- och skattefri!!! Med Flink på cykeln kommer Ni fortare fram, hinner utföra mer och förbrukar inga krafter. Flink — den nya folkmotorn — är marknadens mest pålitliga och ekonomiska ... Ni kan köra en hel mil för mindre än 10 öre! Flink driver direkt på hjulet utan kraftförlust och frikopplas helt med ett enkelt handgrepp. Denna metod är dominerande på kontinenten, där ca 75 % av alla cykelmotorer är byggda för rulldrift. Flink är stark — den drar upp till 250 kg och är därför också lämplig för tandem- och transportcyklar. Flink monteras på 45 minuter.

395:-

Vinax på
St Eriks-
mässan

Flink

**är en luftkyld
tvåtaktsmotor med:**

cyldervolym .. 43 ccm	bränsleblandning
cylderdiameter 38 mm	bensin/olja 30:1
slaglängd 38 mm	tanken rymmer .. 2 liter
kraftutveckling .. 0,8 hk	motorns vikt 5 kg
varv per minut 3000	inkl. tank 6,9 kg
marschfart .. ca 30 km/t.	tändning: BOSCH
bränsleåtgång 1,5 lit/10 mil	svänghjulmagnet

Godkänd som körkortsfri cykelmotor av
Kungl. Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen.

**GABRIELSSON & CO HAB, MOTORAVD.
LINNÉGATAN 39 B, STOCKHOLM**

Sänd mig prospekt och övriga uppgifter genom närmaste återförsäljare.

Namn:

Adress:

Postadress: T.F.A. 17

SLUT