



Nissan Figaro

- 1. Provkörning av Audi S5 Sedan TFSI 270 kW quattro**
- 2. Eldrivna Renault 4 kommer snart till Sverige**
- 3. Här är nya elbilen Mercedes CLA**
- 4. Ferrari tar patent på ovala kolvar**
- 5. Tillverkaren som vill bli först med solid state-batteri**
- 6. Nya protester mot Tesla**
- 7. Volvo-chefens nya drömlön**
- 8. Nissan Figaro**
- 9. Volkswagen Karmann Ghia**

Teknikens Värld

1. Provkörning av Audi S5 Sedan TFSI 270 kW quattro

Publicerad av Erik Andrén 13 mar 2025 kl 16.52 Uppdaterad kl 16.57

Det händer ibland. Att vi får tillfälle att provköra en bilmodell som inte är aktuell för svenska marknaden. Den här gången, i hållregn i södra Frankrike, är en sådan. Men är Audi S5 något att sakna?



Det regnar inte bara vatten, utan även rosa paraplyer, i södra Frankrike.

A4 är död. Länge leve **A5**. Eller nja, så illa är det inte, men att **Audi** har jobbat på att uppdatera sin nomenklatur för modellnamn är ett faktum, men inte längre **då de har tänkt om – igen**.

Gamla förbränningsmotordrivna A4 ersätts nu därför av likaledes förbränningsmotor-drivna A5, en numrering som tidigare varit förbehållen coupé-, cabriolet- och Sportback-modellerna. Att A4 är död är alltså en överdrift. Dels då A5 i allt väsentligt är att räkna som nya A4, och dels eftersom det, av allt att döma, vad det lider kommer att dyka upp en helt eldriven A4 e-tron. Då byggd på samma plattform som A6 och Q6, PPE – Premium Platform Electric. A5 byggs i stället på plattformen PPC, där C står för "combustion", "förbränning".

Men allt är inte nytt i Audis namngivning. Precis som tidigare fortsätter prestandaversionerna att få namn där A byts mot S. Och följaktligen heter den lite mer effektstinna versionen av A5 just S5. Men medan förra generationen S4/S5 hade en dieselmotor under huven – i samtliga versioner utom cabrioleten – så har nya S5 gått tillbaka till att vara rent bensindriven. Under huven sitter närmare bestämt en treliters V6 på 367 hästkrafter. Det enda problemet? Vi kan inte köpa den.



*Ratten hade gärna gått att ställa något lägre. Annars är förarmiljön trevlig.
Bra att hastigheten visas längst ner på skärmen.*

Audi Sverige har valt att initialt bara satsa på en enda version av A5 – tvålitersdiesel och kombi. Eller 2,0 TDI Avant på audiska, **en modell som vi redan kört**. När vi nu får möjlighet att köra även S5 i södra Frankrike så faller det sig naturligt att jämföra den med den modell vi faktiskt får i Sverige. Ska vi vara ledsna över avsaknaden? Är S5 i själva verket den bästa versionen av A5?

Det här är nytt

Sedan som inte är en sedan. Nya A5/S5 Sedan ersätter både A4 Sedan och A5 Sportback. Karossen är ett mellanting – halvkombilucka, men med markerad baklucka. Rätt fiffigt.

Bensin i stället för diesel. I utgående generation av S4/S5 (förutom cabrioleten, av någon anledning) hittade vi dieselmotorer under huven. Nu är det en treliters bensin-V6 under huven.

Nackskyddshögtalare. Navigeringsinstruktioner viskade direkt i örat – typ. En nyhet i det lilla, som ger en oväntat stor förbättring i upplevelsen.

Effektiv dämpning

Vår provkörning råkar sammanfalla med att himlen öppnar sig. Regnet fullkomligt vräker ner, vindrutetorkarna får jobba på högsta hastigheten, och de vindlande alpbyvägarna liknar stundom stora forsar. De sub-optimala förutsättningarna till trots märks skillnaderna i körupplevelse markant gentemot den mer basutrustade (nåja) A5 som vi får hit. Förutom, förstås, annan drivlina, så har S5 både ställbart sportchassi och andra stolar. Nu kanske du tänker att sportambitionerna skulle göra S5 ännu stötigare än vanliga A5, men det ställbara chassit visar sig ge precis motsatt effekt. Om vanliga A5 är oförlåtande mot vägens ojämnheter, så upplevs faktiskt S5:ans stötdämning äta upp motsvarande gupp och kanter långt mer effektivt. Särskilt i komfortläge.

Detsamma gäller sportstolarna, som S5 har som standard. Medan vanliga A5 har stolar med halvdant sidostöd och lite väl kort dyna, så har S5 stolar med ställbar dynlängd och en skålning som i alla fall för undertecknad gör att jag sitter långt bättre i dem. Det är som att Audi trollat bort den klassiska motsättningen mellan sport och komfort. Men aktivt valt att undanhålla denna kombination från oss i Sverige. Stolarna är nämligen tillval på vanliga A5. På andra marknader. För – likt S5 som helhet – så kommer de inte heller till oss.



Sportstolarna är riktigt bekväma. Den ställbara dynlängden är tacksam, och sidostödet bra. I nackskydden döljs dessutom en positiv överraskning.

Rakt in i örat

Just stolarna, eller dess nackskydd snarare, har även en ytterligare funktion. Inbäddat bakom huvudet bor nämligen två högtalare. Det låter som en enkel, kanske gimmickartad grej, men faktum är att det gör riktigt stor skillnad. I stället för att tysta all radio eller musik i bilen, och sen låta till exempel navigationsinstruktioner tävla med allsköns väg och vindljud i bilen, så blir upplevelsen av de nya nackskyddsmonterade högtalarna mer av att någon – klart och tydligt – viskar dig körinstruktioner direkt i örat. Att ingen kommit på det här tidigare!

Ingen sedan – ingen kombi

En annan skillnad mot den A5 vi redan kört – den vi får till Sverige – är karossformen. Just vårt provexemplar av S5 är nämligen det som Audi kallar för "sedan". Någon renodlad sedan är det dock inte, utan snarare en klassisk halvkombi. En direkt efterträdare till S5 Sportback, om du så vill. Men med lite mer markerad baklucka. Det är ett smart trick. Bagageutrymmet är rymligt – med uppfällda säten bara 30 liter mindre än kombin – och lättlastat, samtidigt som profilen hålls elegant. Just halvkombi... förlåt, sedankarossen, är också intressant för oss i Sverige. För även om den inte kommer hit nu, så säger Audi att man tänker ta in den som laddhybrid, när de drivlinorna kommer. Förhoppningsvis första halvan av 2025. Karossformen ersätter både **A4 Sedan** och gamla **A5 Sportback** i det bantade utbudet gentemot förra generationen.



Förarens val

Audi motiverar beslutet att inte ta in S5 hit med att man inte ser marknaden. Man hävdar förvisso att den ska vara en mildhybrid med viss möjlighet att köra bara på el. Det funkar dock inte i praktiken – under vår provkörning gick bilen aldrig rent på el – och det ska den heller aldrig göra så fort temperaturen understiger cirka 15 grader. Kanske att det funkar i krypfart, solsken och medvind en varm sommardag, om du har "Efficiency" inställt som körläge. I praktiken är S5 alltså lite otidsenlig, som bensinare utan egentlig elektrifiering. Men samtidigt är det en nischprodukt, en mer diskret prestandamodell halvsteget under Audis RS-modeller (som är allt annat än diskreta). Det här är förarens val i A5-programmet. Den som fattar fattar. Och jo, det är synd att den inte kommer hit. Än.

Audi S5 Sedan TFSI 270 kW quattro

Pris: 78 500 euro (i Tyskland, säljs ej i Sverige)

Motor: Bensin, mildhybrid 6-cylindrig längsmonterad V-motor, 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Turbo. Kompression 12,0:1. Borrning/slag 84,5/89,0, cylindervolym 2 995 cm³. Max effekt 367 hk (270 kW) vid 5 500–6 300 r/min, max vridmoment 550 Nm vid 1 700–4 000 r/min.

Kraftöverföring: Motor fram, fyrhjulsdraft. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,1 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd 8,5 tum. Däck 245/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 483, bredd 186, höjd 141, spårvidd f/b 161/160. Markfrigång i.u.. Tjänstevikt 2 025, maxlast 475, max släpvagnsvikt 2 100. Tank 56. Bagagevolym (VDA-liter) 417–1271 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 250 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 0,74 l/mil. CO₂ 169 g/km.

Garantier: Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, vagnskada 3 år.

Skatt: 11 518 kronor per år de första tre åren, därefter 1 636 kronor per år.



*Sedd från sidan är S5 riktigt elegant.
Och stora fälgar och bromsar till trots är profilen rätt diskret.*

Rivaler



BMW M440i Gran Coupé xDrive

Har likt S5 halvkombikaross och dessutom nästan samma effektuttag. Skillnaden? M440i går att köpa i Sverige.

Pris: 776 500 kronor



Porsche Panamera 4

Runt två decimeter längre, och runt 400 000 kronor dyrare. Dock något lägre effekt. Men ändå en halvkombi med prestandaambitioner. En nischprodukt ur en annan nisch.

Pris: 1 220 000 kronor

Feber

2. Eldrivna Renault 4 kommer snart till Sverige

Bobby Green tis. 11 mar 2025, 15:00

Ställs ut på mässa nästa månad



FILM: <https://youtu.be/7NjxZwJnEy8>

Nästa månad kommer nya Renault 4 som nu går på el att visas upp i Sverige för första gången, på bilmässan eCarExpo i Stockholm. Precis som med nya Renault 5 flörtar 4:an med dåtiden och kanske klickar bra med den som gillar nostalgiska vibbar. När gamla Renault 4 såldes i Sverige var den landets billigaste bil, vad denna moderniserade variant har för prislapp eller när den lanseras vet vi dock inte än. mynewsdesk.com





Är nya Renault 4 lika kul som 5?
Inte lika 6-ig



Renault 4 är tillbaka
Nu i eldrivet retro-utförande



Så gick det för Renault förra året
Elbilar ökade nio procent



**Ioniq 9 och Inster Cross kommer till elbilmässan
Stor och liten**



**Mazdas nya elbil kommer till Sverige i april
Och börjar säljas i sommar**



Bobby Green



3. Här är nya elbilen Mercedes CLA med över 700 km räckvidd

Posted by Kristofer Rask mars 13, 2025

Mercedes har nu presenterat sin helt nya generationens elbil som bygger på en helt ny plattform.



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

Med CLA introducerar Mercedes en elbil med fokus på design och låg förbrukning. Den mest effektiva modellen kommer nå över 700 kilometer på en laddning. Med en 800-voltsplattform kan Mercedes också leverera snabb snabbladdning vilket snabbt ska få ut bilen på vägarna igen. CLA ska kunna ladda med laddeffekter på upp till 320 kW vilket ska ge en återhämtning med 325 km på tio minuter.





CLA mäter 4723 mm i längd, 1885 mm på bredden och 1468 mm på höjden. Hjulbasen är på 2790 mm. Den sluttande taklinjen speglar tydligt fokuset på aerodynamiken. Cd-värdet för CLA är på 0,21.

Från start har Mercedes utrustat CLA med ett batteri på 90 kWh vilket innebär upp till 792 km (WLTP) för bakhjulsdrivna Mercedes CLA 250 EQ. Den har en motor på 200 kW (272 hk) och klarar 0 till 100 km/h på 6,4 sekunder.

Fyrhjulsdrivna CLA 350 4Matic EQ har samma batteri men har två motorer som levererar totalt 260 kW (350 hk) i motoreffekt. Räckvidden anges till 770 kilometer, och bilen klarar 0 till 100 km/h på 4,9 sekunder.

Mercedes har också valt att utrusta CLA med en tvåstegad automatlåda som ska göra elbilen särskilt effektiv på längre resor, men samtidigt också kunna leverera maximalt med prestanda under accelerationer.

Senare kommer också ett billigare LFP-batteri på 58 kWh som ska leverera en räckvidd på 500 kilometer.



Interiören i Mercedes CLA känns modern, och exklusiv med ett tydligt detaljarbete. Stjärnorna från fronten återkommer också i kupén. Här finns två displayer med förarinformation och infotainment samt navigation.



FILM: <https://youtu.be/4MD7pB-m8CA>

Som tillval finns också en stor 27-tums digital display, kallad MBUX Superscreen med en skärm med förarinformation och två pekskärmar för infotainment och för passageraren. Dessutom finns en head-up-display på 12,2 tum som tillval.



Infotainmentsystemet använder mjukvara från Microsoft och Google baserad på artificiell intelligens som ska kunna reglera alla aspekter som anpassningar, säkerhet, komfort och automatiserad körning.

Navigationssystemet som är baserat på Google Maps kan ge energiprognoser i realtid baserat på räckvidd, batterieffekt, effekten av körstil och till och med värmepumpen vilket ska göra navigeringen särskilt tillförlitlig.



Baksätet känns också exklusivt, och härligt ombonat, Här sitter man nog bra som passagerare, även om takhöjden kan vara något begränsad för långa på grund av den sluttande karossen.



Mercedes CLA är en äkta sedan med en liten lucköppning bak. Bagaget rymmer 405 liter, och kan utökas genom att fälla baksätena. De fälls enligt 40-20-40-principen.



Fram finns också en imponerande frunk där Mercedes verkligen har maximerat utrymmet. Frunken har en volym på imponerande 101 liter.



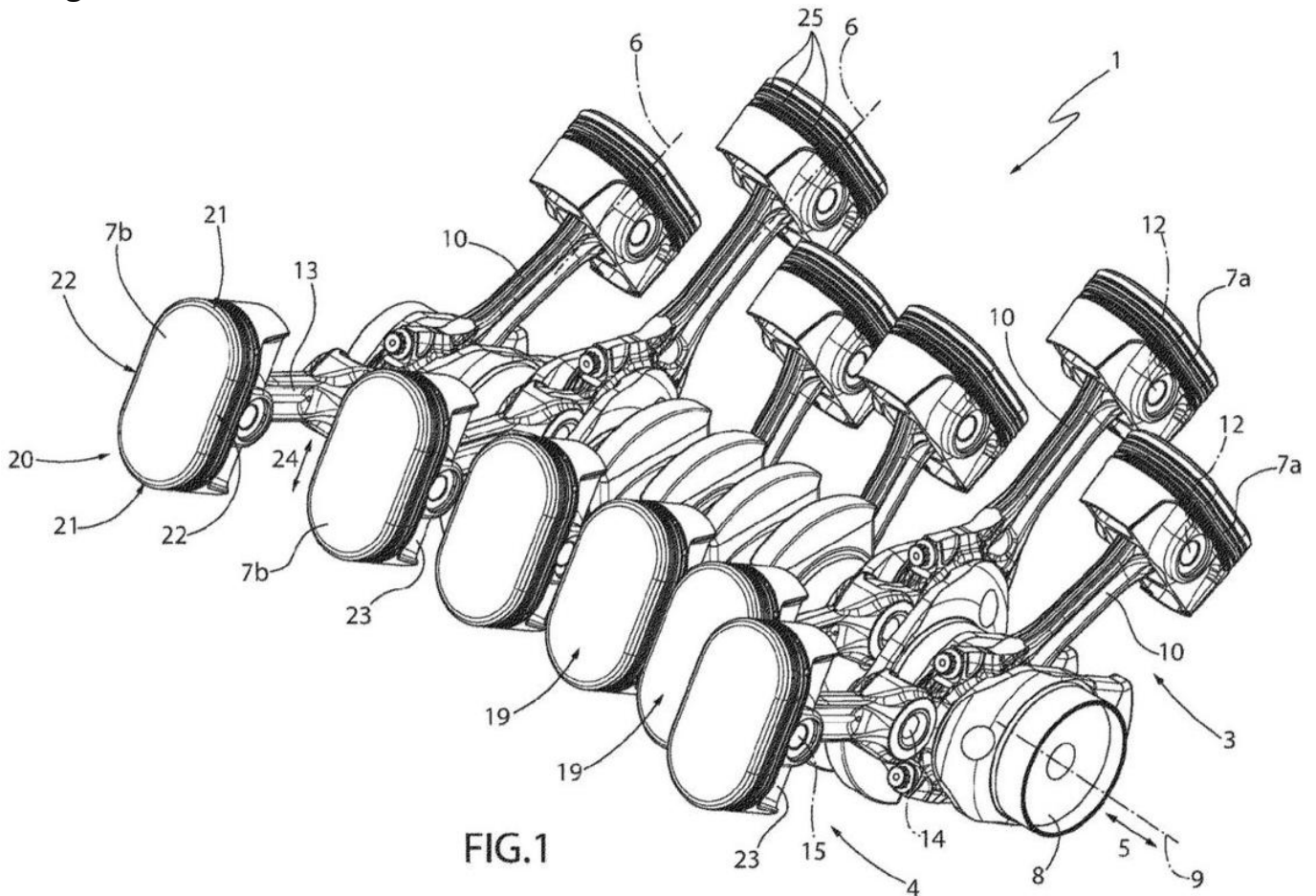
Kristofer Rask



4. Ferrari tar patent på ovala kolvar

Bobby Green 2025-03-14 kl 15:00

Kan göra en V12-motor kortare



Redan 1979 hade Honda ovala kolvar i sin tävlingsmotorcykel **NR500**. Den hade en V4-motor och tanken var att ta fram en fyrtaktare som kunde hänga med tvåtaktarna ute på banan. Nu har Ferrari tagit patent på samma sak när det kommer till formen och deras prylar kan hamna i en framtida bilmotor. Fördelen med formen på dessa kolvar är att man då kan göra motorn kortare, vilket i sin tur gör att det finns mer plats för hybrid-prylar. Då kanske man kan fortsätta att använda sig av V12:or även i framtiden.

carscoops.com



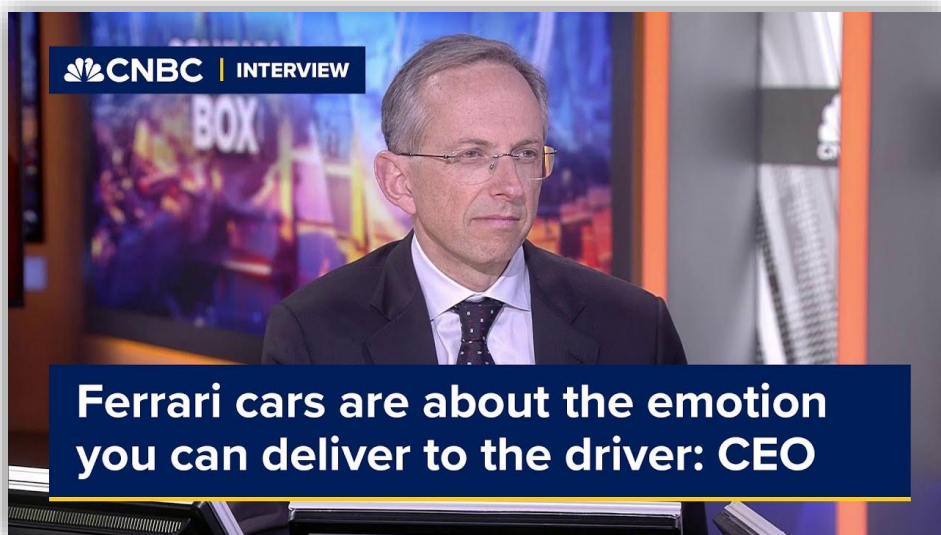
Bobby Green



**Ferrari: Vi slutar med V12:or när det är förbjudet
Kunderna älskar fortfarande många cylindrar**



**Därför fick Ferraris nya superbil V6:a och inte V12:a
"Är den bästa tekniska lösningen"**



**Ferraris elbilar kommer låta och röra upp känslor
Och man kommer aldrig överge förbränningsmotorer**

5. Tillverkaren som vill bli först med solid state-batteri

Carl Undéhn 14 mar 2025

Vi har fått många tecken på att solid state-batterier till slut ser ut att bli verklighet de senaste månaderna. Bland annat var Mercedes [ute och testade en EQS](#) utrustad med ett solid state-batteri som gav den 100 mils räckvidd nyligen.



Från Kina meddelar nu tillverkaren Changan att även de ska genomföra tester med solid state-batterier ute på vägar innan årets slut. Extra intressant är uppgiften att målet är att batteriet som då testas ska sättas i serieproduktion 2027. Med det har Changan en mer ambitiös tidsplan än till exempel Toyota, Nissan och Honda som alla siktar på en småskalig lansering av solid state-batterier från 2028.

Changan är nog ett okänt namn för många läsare och tillverkaren – som är den fjärde största i Kina – har ingen verksamhet i Sverige och Europa. Ännu i alla fall, för Changan äger också märket Avatr och när vi kollade in deras modell Avatr 12 (bilen ovan) under bilmässan IAA i München 2023 uppgavs Sverige vara en prioriterad marknad.

Batteriet som Changan ska testa kallas Jinzhongzhao och uppges ha en energidensitet på 400 Wh/kg. Det ska göra det möjligt att lansera elbilar med en räckvidd på 150 mil. Så kallade solid state-batterier har en fast elektrolyt och kan komma upp i en högre energidensitet och laddas snabbare än dagens batterier med flytande elektrolyt. En rad tillverkare och utvecklare arbetar på att lyckas med masstillverkning av solid state-batterier.

6. Nya protester mot Tesla – raseri mot Musks Hitler-inlägg

Maths Nilsson 16 mars 2025, 08:02

Nya protester mot Elon Musk och DOGE i USA. 100-tals demonstrerade utanför Teslas försäljningsställen runt om i USA. Samtidigt väcker Elon Musk raseri för att ha delat ett inlägg om att Stalin, Mao och Hitler inte var ansvariga för att ha mördat miljontals människor.



FILM: <https://youtu.be/xGc214EE7QI>

Protesterna mot Elon Musks hårda besparingar i USA genom DOGE ser inte ut att avta. Under lördagen hölls demonstrationer runt ett 80-tal av Teslas utställningslokaler. På flera håll hade 100-tals samlats för att protestera i fredliga aktioner, [uppges CNN](#). Demonstrationerna sägs vara en del av bojkottrörelsen "Tesla Takedown" i USA. De uppmanar människor att bojkotta Teslas bilar och sälja sina aktier i protest mot Musks besparingar.

I Boston demonstrerade ett 100-tal personer och i Baltimore samlades minst 300 demonstranter. Även på Teslas hemmaplan i San Francisco hade demonstranter samlats. Demonstrationer hölls även i Washington D.C., Seattle och på en lång rad andra platser. Protesterna genomfördes utan våldsamheter.

Elon Musks delning av ett inlägg om att Stalin, Mao och Hitler inte var ansvariga för folk-mord väcker raseri. Flera tidningar uppges att han raderat inlägget, men det ligger fortfarande kvar på hans X.



Samtidigt som president Donald Trump försvarar Elon Musk och besparingarna i DOGE växer kritiken mot retoriken. Elon Musk kritiseras hårt för att ha delat ett inlägg på X som säger att "Stalin, Mao och Hitler mördade inte miljontals människor. Det gjorde deras anställda inom den offentliga sektorn." [Flera tidningar uppger](#) att Musk skulle ha raderat inlägget, men det ligger fortfarande kvar på Elon Musks X trots massiv kritik från många håll.

– Det är djupt oroande och oansvarigt för någon med en stor offentlig plattform att lyfta den typ av retorik som tjänar till att undergräva allvaret i dessa frågor, [uppger Anti-Defamation League i ett uttalande](#).

Inlägget har även utlöst raseri hos fackliga representanter för offentligt anställda i USA. Lee Saunders, president för American Federation of State, County and Municipal Employees, försvarar de offentligt anställda.

– Amerikas offentliga tjänstearbetare – våra sjuksköterskor, lärare, brandmän, bibliotekariéer – valde att göra våra samhällen säkra, friska och starka framför att bli rika. De är inte, som världens rikaste man antyder, folkmordsmördare. Elon Musk och miljardärerna i den här administrationen har ingen aning om vad riktiga människor går igenom varje dag. Det är därför han är så villig att ta en motorsåg till människors jobb, Medicaid, Social Security och Medicare," säger Saunders i [ett uttalande](#).

LÄS MER:

- [Demonstrationer mot Elon Musk på 50 platser i USA](#)
- [Därför kan Teslas storägare rösta nej till Musks lön](#)
- [Musk anklagas: Tog Teslas Nvidia-chip till X](#)
- [Tesla rasar under drömgräns – Musk förlorar 120 miljarder](#)
- [Tesla slår tillbaka mot nollskatt: "Inte bedrägeri"](#)
- [Elon Musk: De ligger bakom protester mot Tesla](#)
- [Apoteksjätte startar bojkott mot Tesla](#)
- [Domen: Elon Musks lön på 530 miljarder kr ogiltig](#)

7. Volvo-chefens nya drömlön: 100 arbetarlöner

Av Andreas Jemn 13 mars 2025, 08:31

Volvos vd Jim Rowans årslön motsvarar 100 arbetarlöner. Ökade inkomsten trots aktieras. Men jämfört med sina tyska tungviktskolleger tjänar han en spottstyver.



Volvo Cars vd Jim Rowan har en präktig grundlön på 16,8 miljoner kronor. Jämfört med sina internationella kollegor i bilbranschens toppskikt är det småpotatis. Men därutöver har han ett ganska avancerat system med andra förmåner. Totalt blev hans ersättning för 2024 57 miljoner kronor, det är en ökning med fem miljoner kronor jämfört med 2023. Det motsvarar drygt 100 bilarbetarlöner.

Volvochefens lön har också en rörlig del. Kraven är höga och efter hur han uppfyller sina personliga mål finns en post från 0 till 5,5 miljoner kronor. Dessutom har han **bil**, försäkringar och ett pensionssystem kopplat till sitt lönekuvert. När Jim Rowan handplockades till jobbet som Volvos ledare ingick också ett sign-on bonussystem på 10,9 miljoner kronor.

Elbilstillbehör (electric car accessories)

Total landade Jim Rowans ersättning från Volvo Cara på 57 miljoner kronor.

En del av hans komplicerade lön är också relaterad till Volvos aktiekurs. Eftersom den föll med hela 27 procent förra året, förlorade Jim Rowan några miljoner. Förra året fick han bara 1,1 miljoner kronor i bonus relaterad till aktiekursen. Året före var den ersättningen 5,7 miljoner kronor.

Som en jämförelse med Jim Rowans komplicerade lön kan vi nämna en avlägsen föregångare. När Pehr G Gyllenhammar var vd för Volvo mellan 1971 och 1983 hade han en årslön på tio miljoner kronor de senaste åren.

LÄS MER:



Guldregn på Volvo: Drog in 31,6 miljoner på tre...



Håkan Samuelssons lön från Volvo Cars: 27000 kr/timme



Jättelyft för Volvo Cars vd – här är hans drömlön



Lucid-chefens sjuka lön: 585 000 kr per bil



Volvo-chefens nya drömlön: 250 000 kr – om dagen



Svensk fond dumpar NIO – ökar stort i Polestar



Andreas Jemn är journalist och författare.



8. Nissan Figaro

Den 10 maj 2023

Gör retro coolt



Den "nya" Volkswagen Beetle, den nuvarande Fiat 400, den nuvarande Dodge Challenger - alla dessa bilar har något gemensamt. Vad? De har alla en stark, nästan överväldigande retroestetik. Och vi gillar dem, missförstå oss inte. Det fanns dock en bil som gjorde det först, och det var **Nissan Figaro**. Figaro var en Micra under skalet och presenterades 1989 och när lakanet drogs tillbaka häpnade publiken över bilens helt bedårande, roliga och distinkta retroutseende. Till skillnad från de tidigare nämnda maskinerna var Figaro dock en hyllning till retroteman i allmänhet. Den försökte inte efterlikna någon bil från det förflutna. Och som ett resultat var det helt charmigt. Faktum är att det fortfarande är det.

Det är kanske lite ironiskt att Nissan Figaro idag, med sin genomtänkta retrografik, faktiskt är en riktig klassiker. De första gatbilarna fanns tillgängliga 1991, och det var – trots vad man kanske vill tro – länge sedan. Nej, vi gillar det inte heller. 1991 var väl sista månaden? Men vi gör en utvikning.



Figaro var endast en JDM-bil, och med det menar vi *den japanska hemmamarknaden*. Det var också en Nissan rakt igenom. Detta är viktigt att påpeka, eftersom Figaro ofta misstas för en Mitsuoka - ett annat företag som gillade att göra små Mk2 Jaguar-liknande bilar baserade på, ja, en Micra. De är lika roliga som ljudet. Figaro var dock helt intern och passade bra ihop med BE-1, Pao och March (hemmatiteln för Micra). Figaro var också lite rolig. En som visade sig vara enormt populär inte bara i Japan, utan även här i Storbritannien.

Innan vi går in på den populariteten, låt oss ta en titt på vad Nissan Figaro är. Att säga att det bara är en Micra i en retrooutfit skulle vara att göra bilen en björntjänst. Ja, det är till stor del K11 Micra där under, men alla Figaros var automatiska, vilket var ett välkommet val på de livliga gatorna i Japan. Den lilla fyrcylindriga motorn på 987 cc var dock turboladdad. Det gjorde den inte till en hot rod eller så, men den gav den en unik känsla jämfört med den "gran car" som den var baserad på.

Karossen var utformad för att vara en cabriolet på fast sida med ett rullbart tak, den var enkel och ren, med mjuka men ändamålsenliga linjer medan interiören var ett steg tillbaka i tiden med elfenbensfärgade lädersäten, ställverk och ratt i bakelitstil, men också modern inredning som luftkonditionering, CD-spelare och en varvräknare. Om vi går tillbaka till exteriören fanns Figaro i fyra huvudfärger som representerade de fyra årstiderna: Topaz Mist (höst), Emerald Green (vår), Pale Aqua (sommar) och Lapis Grey (vinter) - även om det fanns några bilar i begränsad upplaga i svart och neonrosa. Du kan se på en gång att bilens designers, Naoki Sakai och Shoji Takahashi, har arbetat med varje detalj. Till och med alternativet med rosa. Vilket konstigt nog passar Figaro.



Så, tillbaka till Figaros popularitet. Nissan åtog sig att bygga 8 000 exemplar. Till slut byggde man dock ytterligare 12 000 för att möta marknadens behov. Figaro var så populär att potentiella köpare inte bara kunde lämna över väskorna och köra iväg. Nej, de var tvungna att delta i ett lotteri! Den japanska allmänheten ville ha Figaro mer än de ville ha sitt nästa andetag – Nissan hade lyckats med det. Men den populariteten var inte begränsad till den uppgående solens land. Några år senare, när Figaros började landa på marknaden för begagnade bilar, kastade sig importörer över chansen att ta med dem hit till Storbritannien, och vi har köpt dem sedan dess. Än idag, över 30 år senare, finns det Figaro-specialister som driver blomstrande företag baserade på denna märkliga lilla bil.





Vi är inte dumma, vi vet att bilar som denna är en förvärvad smak, men vi vet också att smaker måste provsmakas, precis som Figaro. Det nätverk av specialister som vi nämnde kommer att göra det enkelt att äga en och de delade Micra-oljiga bitarna innebär att den inte är dyrare att köra än, um, en Micra. Det är ett litet charmtroll, ett fräckt litet ansikte i ett hav av tråkig bilallestädes närvarande. Du kan använda din Figaro varje dag. Du kan behålla den som en sommarleksak. Du kan bara köpa en och skrocka varmt varje gång du tittar på dess glada ansikte. Oavsett vad du har för anledning att välja en **Nissan Figaro** så är det berättigat. Bilar ska vara roliga, och Figaro förkroppsligar definitivt det.





9. Volkswagen Karmann Ghia 1957



Den luftkylda Volkswagen-eran började med den ökända Bubblan, känd som "folkets bil", denna lilla, tyska, luftkylda platta fyra inledde en efterkrigsrenässans av pålitliga, välfungerande och prisvärda bilar som var allmänt tillgängliga för allmänheten. Skabaggen är utan tvekan den andliga efterkrigsefterföljaren till Henry Fords Model T och har förblivit vördad sedan den skapades. Volkswagen, som ville tilltala den yngre generationen och hålla jämna steg med efterkrigstidens design, bestämde sig för att utveckla en ny coupé med lite hjälp och känsla från italienarna.





Influerad av den berömda designern Virgil Exners arbete var Karmann Ghia en gemensam skapelse av Luigi Segre, chef för Carrozzeria Ghia, och Wilhelm Karmann, som övervakade produktionen. Designen hämtade mycket inspiration från Exners Chrysler "Dream Cars" och, framför allt, Chrysler d'Elegance-konceptet. Exner själv betraktade Karmann Ghia som en smickrande hyllning till hans visionära design och uttryckte tillfredsställelse över att se sina koncept förverkligas i fullskalig produktion. Karmann Ghia, som internt betecknades som Type 14, gjorde sin debut på bilsalongen i Paris i oktober 1953. Genom att kombinera tysk ingenjörskonst med elegant italiensk stil lyckades Volkswagen fånga massornas uppmärksamhet. Bilens popularitet är uppenbar i dess imponerande försäljningssiffror, med över 400 000 sålda enheter under dess nittonåriga produktionsperiod – en anmärkningsvärd prestation, särskilt som designen förblev i stort sett oförändrad under hela dess livslängd. Tidlös? Vi tror det.

För att uttrycka det enkelt, detta är den finaste Karmann Ghia vi någonsin har sett. Denna modell från 1957 kommer till oss med en fantastisk historia och ännu bättre restaurering. Beställd ny från Midwestern Volkswagen i Columbus, Ohio, beställdes denna "Low-Light" Karmann Ghia för europeisk leverans. Den första ägaren, Miss Mary Brown, var en lärarinna som bestämde sig för att fortsätta sin skolgång i Paris och resa runt i Europa under ett år. Hon behövde en bil, och den här svarta Karmann Ghia var hennes lösning. Miss Brown tog emot Volkswagen-bilen på 1,2 liter och 30 hästkrafter på fabriken i Osnabrück och fortsatte att köra den över 6000 mil i Europa innan hon tog den till Antwerpens hamn där den började sin resa till Amerika. Medan hon var i Europa och senare i USA höll fröken Brown reda på nästan varje liter bensin och mil förutom servicekvitton. Bilen stannade kvar i Ohio medan hon reste fram och tillbaka från Hawaii och Ohio, och körde bilen vid sitt tillfälliga besök i delstaten i Mellanvästern.



Medan Type 14 befann sig i Ohio lade en Volkswagen-expert märke till den under sin pendling och stannade för att undersöka bilen. Miss Brown var ovillig att skiljas från bilen omedelbart, och en överenskommelse slöts där herrarna hjälpte till att underhålla och träna bilen i cirka tio år innan hon slutligen sålde den direkt till honom 1996. Vid förvärvet påbörjade den nya ägaren en välbehövlig restaurering på den 38 000 mil långa Karmann Ghia. Efter att ha genomfört en glödande, väldokumenterad restaurering reste denna Karmann Ghia till många utställningar och har i slutändan samlat utmärkelser inklusive AACA First Junior, Senior, Grand National och Senior Grand National.

Kvaliteten på restaureringen på denna Karmann Ghia kan inte överdrivas. Med chassinummer "1 639 197" och en exteriör i tukansvart (L41) och ljusgrå vinyلسäten (K200) med mörkgrå manchesterinlägg (P200), följer denna typ 14 stolt sina ursprungliga fabriksspecifikationer som dokumenterats på Volkswagen Zertifikat. Restaureringen, utförd av den tidigare ägaren, var exceptionellt noggrann i processen, utförd med största omsorg för att säkerställa äkthet utan överrestaurering. Panelmonteringen är utmärkt, med exakta, fabrikskorrekta mellanrum och dörrar som har ett tillfredsställande dunk som har det fabriksursprungliga Securit-glasat från 1956. De exteriöra ljusa detaljerna och listerna lyser briljant mot den rika lacken, medan interiören inuti är fräsch och felfri, med orörda tyska fyrkantsvävda mattor, knoppar och klädsel som inte visar några tecken på slitage. Varje detalj, från kromet till de minsta interiörkomponenterna, har omsorgsfullt restaurerats till samma detalj som om den precis hade lämnat Osnabrück, vilket återspeglar en extraordnär nivå av hantverk och respekt för denna ikoniska luftkylda Volkswagen.



Motorn, som bär stämplingen "1 966-104" på generatorfästet, tros vara den ursprungliga, siffermatchande 1200cc motorn för denna Karmann Ghia. Forskning bekräftar att både chassi- och motornummer stämmer överens med byggdatumet i september 1957. Som en del av den exceptionella restaureringen har motorrummet omsorgsfullt restaurerats till fabrikskorrekta specifikationer och förblir oklanderligt rent och visar endast minimala tecken på användning. Med en enkel vridning av nyckeln vaknar Type 14 till liv utan ansträngning, vilket återspeglar dess suveräna mekaniska skick.

Historikfilen som medföljer denna Karmann Ghia är anmärkningsvärt omfattande och ger en ovärderlig inblick i dess väldokumenterade förflutna. Inkluderat är de ursprungliga köpedokumenterna, europeisk registrering, servicekvitton, tidstypiska europeiska resekartor, Michelin-vägkartor och de minutiöst bevarade anteckningsböckerna från Miss Browns ägande, som beskriver nästan varje liter bränsle och körd mil. Dessutom innehåller filen omfattande restaureringsfoton, korrespondens med Miss Brown och tidskrifter som framhäver bilen. Slutligen ingår också den ursprungliga verktygsrullen, domkraften, bruksanvisningen och den andra uppsättningen nycklar. Denna rikedom av dokumentation verifierar inte bara bilens härkomst utan understryker också den exceptionella omsorg och uppmärksamhet den har fått under hela sitt liv.

Denna Karmann Ghia ger en oöverträffad möjlighet att förvärva vad som utan tvekan är det finaste exemplet som finns kvar av denna ikoniska luftkylda coupé. Med sin berömda design, noggranna restaurering och väldokumenterade historia av två ägare sätter den ett riktmärke för modellen. Oavsett om den är avsedd för utställningar på concours-nivå, inkludering i en framstående samling eller helt enkelt för att uppskattas för sina estetiska och tekniska prestationer, exemplifierar denna Karmann Ghia det bestående arvet från Volkswagen och konstnärskapet i bildesign från mitten av århundradet.



Roger Warolin