



Fiat 130 Coupe 3.2 V6 Automatic "Pininfarina" (1974)

- 1. Mazda 6e är inte för Mazdafolket**
- 2. Xpeng G6**
- 3. Xpeng GX utmanar Range Rover**
- 4. Ikonisk kaross över modern Porsche**
- 5. Volvo om sex innovationer i nya Volvo EX60**
- 6. Tesla öppnar laddstationer trots strejken**
- 7. Så blir nya reglerna i besiktningen**
- 8. Fiat 130 Coupe**
- 9. Maserati A6 1500**
- 10. Grattis Alfa Romeo Giulia**
- 11. Lyxbilmärket som misslyckades**



1. Mazda 6e är inte för Mazdafolket

Av Christoffer Gullin

5 feb. 2026

Men nya kunder kan bli lockade



FILM: <https://youtu.be/wxPeWp4OaXM>

Jag har kört nya Mazda 6e och i denna recension berättar jag om för- och nackdelarna med bilen. Jag går igenom systemet, testar baksätet, visar den snygga spoilern och berättar nackdelen med dragkroken... bland annat.



Christoffer Gullin



2. Xpeng G6 Stockholm - Kiruna t/r

Av Christoffer Gullin

1 feb. 2026

260 mil i minus 30 grader



FILM: <https://youtu.be/QRxT8UmRsSU?t=14>

Jag har kört den uppdaterade Xpeng G6 Performance från Stockholm hela vägen upp till Kiruna och tillbaka för att se hur pass bra bilen klarar svensk kyla och publik laddning. Rätt bra visar det sig men det som imponerar är laddningen.



Christoffer Gullin

3. Xpeng GX utmanar Range Rover med AI och självkörning

Carl Undéhn 6 feb 2026

Egentligen skulle Range Rover Electric ha kommit ut på marknaden i slutet av förra året. Men lanseringen har skjutits på framtiden, för trots tester i både svensk vinterkyla och hetta i Dubai har Land Rover meddelat att de vill genomföra fler tester av sin första eldrivna modell.



Och konkurrensen om kunderna hårdnar, för kinesiska Xpeng släpper nu mer information om sin kommande lyxsuv GX. Tillverkaren har släppt bilder på elsuven som visar att den kommer med en design som tydligt för tankarna till Range Rover. Samtidigt kommer det uppgifter i kinesiska medier om att Xpeng har inlett tester av assistanssystem hos GX som ska vara självkörning i nivå 4 – alltså den näst högsta på den femgradiga internationella skalan. Nivå 4 innebär att fordonet kan hantera all körning på egen hand inom vissa områden. Xpeng har också lovat att lansera självkörande robotaxis i Kina under 2026.

Xpeng GX ska använda fyra exemplar av tillverkarens egenutvecklade AI-chip. Något som ska ge systemet en beräkningsförmåga på 3.000 TOPS. Som jämförelse: den nya processorn som årsmodell 2026 av Volvo EX90 uppdateras med har en beräkningsförmåga på 500 TOPS. Utöver det har det inte släppts mycket detaljer kring Xpeng GX. Säkert är att modellen ska byggas med SEPA 3.0 som är den senaste versionen av företagets plattform för elbilar.

Hur stor bilen är har inte meddelats, men på bilderna ser det ut att vara en rejäl pjäs och det ska finnas plats för upp till sex personer. För att göra det enklare att ratta runt bilen i trånga miljöer kommer Xpeng GX med steer by wire, där styrningen sker elektroniskt utan mekanisk koppling.

4. Ikonisk kaross över modern Porsche

Publicerad 2026-02-05 07:15 Text Emanuel Gylling

Porsche 356 är en av bilhistoriens mest ikoniska modeller. Men spänsten som den hade på 1950-talet kan förstås inte mäta sig med moderna Porsche-modeller. Det är där som den amerikanska karossbyggaren Stärke Motor Company kommer in i bilden.



Stärke utgår från Porsche 718, det vill säga den senaste generationen av Boxster (där även takklädda Cayman ingår). Hur karossen formas framgår inte av företagets pressrelease, men att både 3d-scanning och manuell handpåläggning ingår i processen.



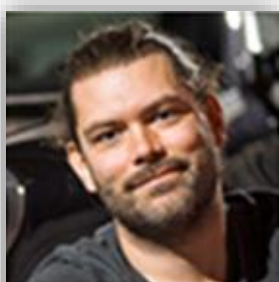
Under det nygamla skalet finns alltså en modern mittmotor-Porsche med bibehållna köregenskaper och krocksäkerhet.



Drivlinan beror på vilken donatorbil som kunden lämnar in, från 2-liters turbofyra på 300 hk till 4-liters sexa, med manuell 6-växlad låda eller 7-växlad dubbelkopplingslåda.



Priserna startar på 135.000 dollar exklusive donatorbil, eller från 189.000 dollar om Stårke letar upp ett lämpligt objekt.



Emanuel Gylling



5. Volvo om sex innovationer i nya Volvo EX60

Posted by Kristofer Rask

februari 6, 2026



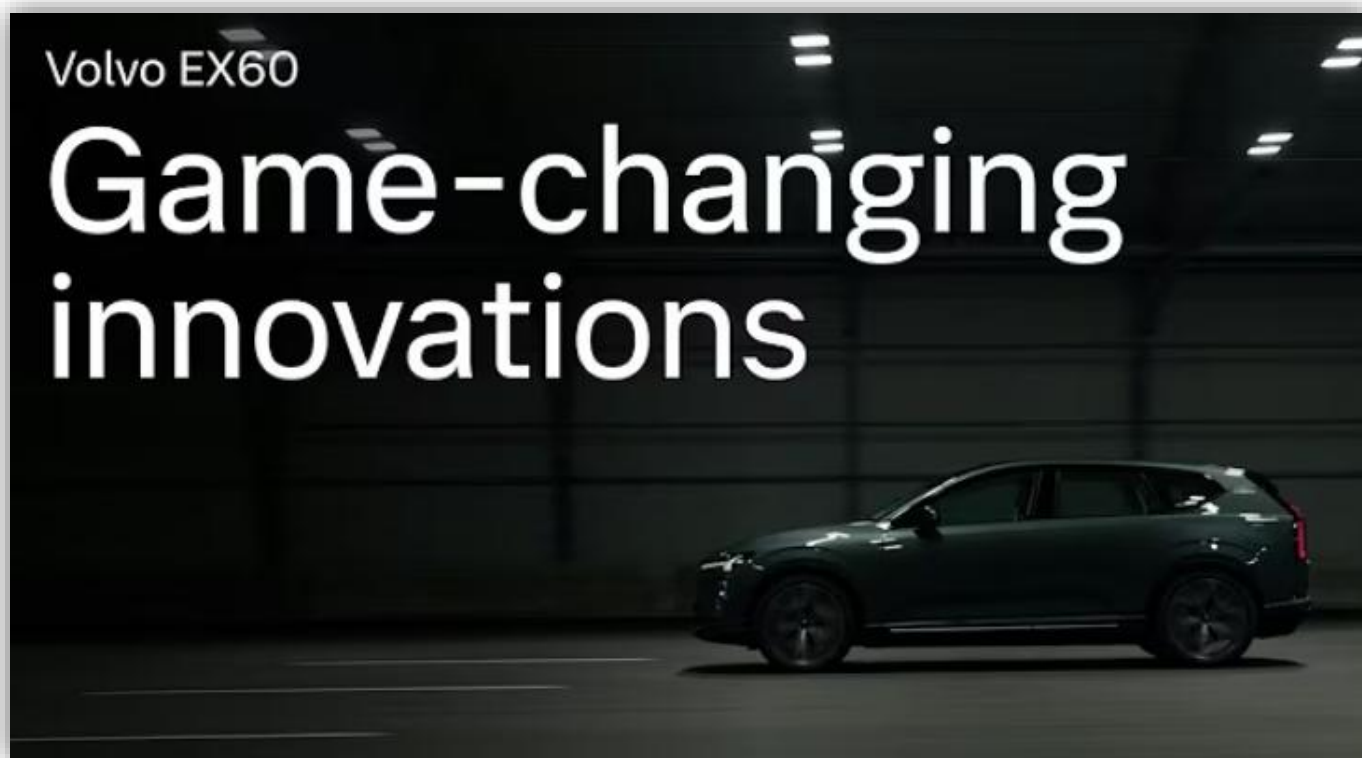
Volvo delar nu i en kort video med sig av sex tekniska innovationer som de menar definierar den nya elbilen Volvo EX60 och tar elbilar i stort till en helt ny nivå. Modellen beskrivs som märkets mest avancerade elbil hittills med tydligt fokus på effektivitet, ny produktionsmetod, integrerad batteriteknik och mjukvarubaserade funktioner.

En av de mest uppmärksammade siffrorna är räckvidden som uppges kunna nå upp till 810 kilometer på en laddning. Enligt Volvo uppnås det genom att EX60 är optimerad för effektivitet genomgående i hela konstruktionen. En central förändring är hur bilen byggs.

– Med EX60 förändrar vi helt och hållet hur vi bygger våra bilar, förklarar Peter Shüler, ansvarig för Mega Casting på Volvo.

Med så kallad Mega Casting formas större delar av karossen i en enda gjutoperation. Färre delar och en mer sammanhållen struktur ska ge lägre vikt och högre effektivitet.

Även batterilösningen är ny. I stället för ett traditionellt batteripaket integreras battericellerna direkt i bilens golvstruktur. Batteriet blir därmed en del av den bärande konstruktionen vilket ska ge fördelar i både vikt och energitäthet.



FILM: <https://youtu.be/zJY-7rdt91E>

På säkerhetssidan introducerar Volvo ett multiadaptivt säkerhetsbälte som bygger på en realtidsbild av passageraren, inklusive kroppsstorlek och sittposition samt typen av kollision. Informationen används för att anpassa skyddet efter den aktuella situationen.

EX60 är först ut på Volvos elbilsarkitektur SPA3 där laddprestandan lyfts fram som en styrka med möjlighet att fylla på med upp till 340 kilometers räckvidd på 10 minuters laddning. Något som suddar ut gränsen mellan elbil och bensinbil.

Samtidigt betonas Volvo vikten av mjukvaruplattformen i EX60. Funktioner som räckvidd, laddning och säkerhet ska kunna förbättras via trådlösa uppdateringar utan verkstadsbesök. Modellen får även en ny AI-baserad röstassistent byggd på Gemini från Google vilket ska möjliggöra mer naturlig kommunikation mellan förare och bil.

– Vi kan till och med lägga till nya säkerhetsfunktioner utan att bilen måste besöka verkstaden, berättar Kristina Elowson, programchef för Volvo EX60.



Kristofer Rask

Kristofer är skaparen bakom Allt om Elbil. Har följt utvecklingen av elbilar sedan 2016. Kör självklart också elbil och betraktar sig som en elbilsinfluencer.

[Mer information och kontakt.](#)



6. Tesla öppnar laddstationer trots strejken

Av Roger Åberg

2026-02-06 kl 10:20

Använder batteripack och elgeneratorer



Enligt ett inlägg i Facebook-gruppen [Tesla Superchargers Sverige](#) så kommer Tesla tillfälligt att öppna sin laddstation i Vansbro under sportlovet. Stationen har stått klar länge, men eftersom Tesla är i konflikt med Metall kopplas den inte in till elnätet.

Under sportloven kommer man därför att mata stationen med el med hjälp av batterier som i sin tur laddas av elgeneratorer som drivs av HVO100. Kanske inte en drömlösning, men det lär göra sportlovsfirande Tesla-ägare glada. teknikveckan.se



Roger Åberg

7. Så blir nya reglerna i besiktningen

Av Andreas Jemn 6 februari 2026, 15:37

Nya besiktningregler för veteranfordon efter kritiken från bilägare. Äntligen kom Transportstyrelsen i mål. – Det här är ett förslag vi arbetar med och inte något som är beslutat ännu, säger Anders Gunneriusson, utredare på Transportstyrelsen, till Vi Bilägare.



Det här har varit en riktig **följetong**. Vi på Carup har under ett års tid bevakat arbetet med att ta fram nya besiktningregler för veteranfordon. Transportstyrelsens första utkast fick motororganisationerna att gå i taket.

– I vårt nya förslag föreslår vi en gräns på 1960 för att undkomma besiktningkravet. Inga andra bilar kan komma i fråga. Dessutom måste de vara i princip originalutförande, alltså inga bilar som är ombyggda, sa Anders Gunneriusson i höstas.

Det förslaget skrotas nu. Enligt dagens regler blir alla bilar som fyller 50 år veteranklassade. De behöver heller inte besiktigas. Transportstyrelsens första förslag var en radikal ändring mot de tidigare reglerna.

Det tidigare förslaget innebar att bilen var i originalutförande, alltså inga bilar som är ombyggda.

Behåller 50-årsregeln

Nu går Transportstyrelsen ut med att man behåller 50-årsregeln. Men det gäller inte alla bilar. För att bli veteranklassade krävs det att bilen får stämpeln som ett historiskt fordon.

– Det krävs att ägaren inställer fordonet för en kontroll och får fordonet beskrivet som ett historiskt fordon, **säger Anders Gunneriusson**.



Det tidigare förslaget innebar att bilen var i originalutförande, alltså inga bilar som är ombyggda.

Alla bilägare som vill att deras fordon ska veteranklassas behöver alltså inställa sig för en särskild besiktning. Den kommer inte att gå till som den vanliga. Transportstyrelsen har ännu inte bestämt hur den ska se ut. Men man har ramarna klara för sig.

– Man får göra vissa ändringar. Men det måste vara tidstypiska. Utöver det får man också göra ändringar av däck, fälgar och annan utstyrsel.

Om du inte vill att din bil ska veteranklassas behöver du inte göra något. Då gäller de vanliga reglerna med besiktning vartannat.

– De som inte vill ha något undantag behöver inte göra något utan har då kvar sin ordinarie inställelseperiod vartannat år, säger Anders Gunneriusson.

50-årsregeln behålls, men det krävs att fordonet får stämpel "historiskt fordon".

Genom att veteranklassa din gamla bil kan du slippa se den tvångsskrotas. EU har ett ELV-direktiv som går ut på att äldre bilar som har blivit stående ska skickas till skroten. Men fordon som har blivit godkända som veteranbilar klarar sig undan detta.

Transportstyrelsens definition av ett historiskt fordon är att:

- 1 Bilen registrerades för första gången för minst 30 år sedan.
- 2 Bilen överensstämmer med tillverkarens ursprungliga utförande eller senast godkända utförande.
- 3 Bilen bara får ha "tidstypiska" förändringar.
- 4 Ett ursprungsintyg från Motorhistoriska riksförbundet (MHRF) eller annan organisation med "historiskt intresse och relevant kunskap" får användas som underlag för att styrka veteranbilens ursprung.

LÄS MER:



Transportstyrelsen: Skärpta regler för äldre bilar



Kravet: Stopp för nya hårdare besiktningens regler



2026: Nya reglerna i besiktningen



Ändrade regler i besiktningen – 6 olika förslag



Så ska besiktningen ändras – punkt för punkt



Kravet: Stoppa nya regler i besiktningen



A-traktorer försvinner – detta kommer att hända



Andreas Jemn är journalist och författare.

8. Fiat 130 Coupe: En prisvärd italiensk GT-bil från 1970-talet

Lästid cirka 4 minuter | Skriven av Ben Branch | 20 oktober 2021

När Fiat 130 Coupe släpptes 1971 hyllades den av recensenter för sin utmärkta hantering och balans, sin banbrytande design och sin välutrustade interiör. Bilens design har jämförts med Ferrari 400 GT, där båda bilarna delar en liknande sidoprofil och kantig design.



Medan 400 GT-värdena nu närmar sig 100 000+ USD är det fortfarande möjligt att köpa en Fiat 130 Coupe för betydligt mer prisvärda 17 500+ USD, Fiat har också betydligt lägre underhållskostnader, även om den förstås också har betydligt mindre varumärkesprestige.

Snabba fakta – Fiat 130 Coupé

- Fiat 130 Coupe släpptes 1971 som tvådörrars GT-versionen av fyrdörrars Fiat 130 Sedan, som hade lanserats redan 1969.
- Slutet av 1960-talet och 1970-talet var en tid då många biltillverkare valde betydligt mer kantiga, origamiliknande designer ledda av namn som Gandini och Giugiaro.
- Fiat 130 Coupé har oberoende fram- och bakfjädring, och drivs av en 3,2-liters V6 med en enda överliggande kamaxel per bank, och den har 165 hk vid 5 500 varv/min.
- Endast 4 491 exemplar av 130 Coupe tillverkades under dess produktion 1971 till 1977, och de upptäcks nu långsamt av samlare.



Interiören är lyxig enligt tidens standard, Fiat ville att 130 Coupé skulle konkurrera med liknande GT-bilar från företag som Jaguar och Mercedes-Benz.

Fiat 130 – En klassisk italiensk GT-bil från 1970-talet

Fiat 130 Coupé designades av Paolo Martin på Pininfarina, baserad på den enhjulsplattform som Gian Paolo Boano använde för att utveckla den tidigare fyrdörrars Fiat 130 sedanbilen. 130-serien var efterföljaren till de utgående Fiat 2300-modellerna, som hade en design som var fullständigt föråldrad i slutet av 1960-talet.

Pininfarina-designern Paolo Martin fick i uppdrag att designa en ny GT-coupé för Fiat på 130-plattformen, den behövde banbrytande design, lyx som kunde mäta sig med liknande GT-bilar från Jaguar och Mercedes-Benz, och den behövde utmärkt hantering.

Fiat-chefer såg 130-serien som en ny plattform som skulle leda dem in i 1970-talet, och mycket av företagets framtid hängde på den. Martins designarbete på 130 Coupé tilldelades ett designpris efter lanseringen, och det hade nästan säkert ett visst inflytande på [Ferrari 365 GT4 2+2](#) som släpptes ett år senare med design av Leonardo Fioravanti på Pininfarina.

130-seriens fordon använde standard tre-boxs unibody-design, 130 Coupe har MacPherson-fjäderben med längsgående torsionsstänger fram och en modifierad Chapman-fjäderben med spiralfjädrar bak.

ZF servostyrning kom som standard och ratten är justerbar för lutning och räckvidd. Paolo Martins designarbete sträckte sig även in i bilens interiör; han designade sätena, mittkonsolen, instrumentbrädan och flera andra funktioner.

I motorutrymmet hittar du en crossflow 60^o V6-motor som designats av Ferraris tidigare motordesigner Aurelio Lampredi. Denna Fiat V6 har ett järnblock och aluminiumtopplock med en enda överliggande kamaxel per bank och två ventiler per cylinder, effekten var 165 hk vid 5 500 varv/min.



I slutändan blev Fiat 130 Coupé ingen större försäljningssuccé för Fiat, med färre än 4 500 tillverkade totalt mellan 1971 och 1977. Bilens design har länge varit kontroversiell, där vissa älskar den och andra är mindre entusiastiska, särskilt när det gäller fronten, men idag blir den erkänd som en underskattad klassiker från 1970-talet.





Fiat 130 coupén som visas här

130 Coupé du ser här är en modell från 1975, den fick en delvis restaurering 2015 med kaross och lackering om, stötfångare kromade om och sätena omklädda.

Under arbetet översågs växellåda, differential och universalleder och ett nytt set Michelindäck monterades.

Bilen är nu i generellt gott skick, prisguiden är 17 500 till 29 000 USD och den ska korsa auktionsblocket med Artcurial den 24 oktober. Om du vill läsa mer om det eller registrera dig för att lägga bud kan du [klicka här för att besöka annonsen](#).



Ben Branch

(Seniorredaktör)

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

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



9. Maserati A6 1500 1950



Maseratis förvandling i slutet av 1940-talet, som reste sig ur ruinerna av krigshärjade Italien, står som en av de mest anmärkningsvärda återfödelseerna i bilhistorien. Längre kända för sina förkrigstida Grand Prix-bilar, stannade Maserati-bröderna – Bindo, Ernesto och Ettore – kvar i företaget efter dess förvärv 1937 av industrimannen Adolfo Orsi, och fortsatte att bidra med sin tekniska mästare till en ny vision. Under Orsis ledarskap utvecklades Maserati från en tävlingsinriktad konstruktör till ett märke som kunde producera förfinade gatbilar för den kräsna entusiasten. Grunden för denna nya era lades 1942 med utvecklingen av en sofistikerad sexcylindrig motor – en helt ny design som skulle driva Maseratis första serieproducerade bil, A6 1500.





A6 1500 gjorde sin offentliga debut på Genève Motor Show 1947, vilket markerade Maseratis övergång från racerbana till öppen väg. Under dess eleganta aluminiumyta låg företagets racingbakgrund: en 1 488 cc rak sexcylindrig motor med en enda överliggande kamaxaxel, magnesiumoljesump och aluminiumblock. Chassitekniken speglade samma tävlingsinspirerade anda, med oberoende framfjädring, rörram och en finjusterad balans som gjorde bilen till en fröjd både på autostrada och mountain pass. Pinin Farina klädde A6:an i en slank, aerodynamisk coupékaross som kombinerade tidig efterkrigstidsåterhållsamhet med omiskännlig italiensk grace – en form som skulle påverka designen av framtida Maseratis i många år framöver.





Produktionen av A6 1500 varade bara i tre år och slutade 1950 med endast sextioett färdigställda exemplar. Varje bil byggdes i princip för hand, där Pinin Farinas subtila variationer gav varje A6 sin egen personlighet. Trots sin blygsamma effekt på cirka 65 hästkrafter i enkelförgasare tillät bilens lätta konstruktion—endast 950 kilogram—livlig prestanda. I tävling visade A6 1500 sin styrka, tog en imponerande andraplats i klassen vid Coppa Inter-Europa 1952 och befäste dess rykte som både en förfinad grand tourer och en kapabel sportmaskin.

Det vackra exemplet som visas här är ett av de sista tio A6 1500 som producerades, chassi nummer 0101, levererat som rullande chassi till Carrozzeria Pinin Farina i mars 1950 för färdigställande. När den återvände till Maserati senare samma sommar såldes den genom märkets Rom-distributör, Guglielmo Dei, till sin första ägare, herr Catullo del Monte.

Detaljerade fabriksregister noterar att del Montes Maserati var utrustad med Pirelli Corsa-däck, en enda Weber 36DCR-förgasare, Maserati-tändstift och ett komplett verktygskit—ett bevis på den noggranna dokumentationen även under Maseratis formativa år. År 1952 förvärvades A6 av en amerikansk utlandsboende, Edwin Henry Morris, som senare importerade den till USA.

Sedan ankomsten till USA har A6 tillbringat tid i Kalifornien och gynnats av en omfattande restaurering av den bortgångne Claudio Zampolli – en välkänd Maserati-expert och grundare av Cizeta superbil. Hans noggrannhet säkerställde att bilen behöll sin autentiska karaktär samtidigt som den lyfte sig dess presentation på en nivå värdig en concours. Därefter gick bilen genom händerna på en japansk entusiast, som visade sin touringförmåga under Mille Miglia Storica 2011.

A6 1500 återvände till USA 2014 och anslöt sig till en samling från östkusten, innan den förvärvades av sin nuvarande ägare. Under deras vård fortsatte Maseratin att användas som avsett, genomförde 2016 års Mille Miglia och deltog i andra ansedda turnéevenemang, inklusive Colorado Grand och Copperstate 1000, vilket visas av dess livliga klistermärkesfärger över evenemang den har kört, lätt att ta av för nästa förvaltare om de vill.



Den visades också på Amelia Island Concours d'Elegance och tilldelades priset Bäst i klassen vid 2023 års Chattanooga Concours d'Elegance – ett bevis på dess bestående attraktionskraft och kvalitetsrestaurering.

Idag presenteras A6 i rik röd lackering över blodröd klädsel, och utstrålar tidlös italiensk sofistikation. Restaureringen, nu mjukt mildrad, speglar bilens dubbla karaktär: tillräckligt elegant för concours-visning, men ändå förberedd för livlig tur. Under huven behåller bilen sin ursprungliga nummermatchande raka sexcylindriga motor, som för närvarande är utrustad med den önskvärda trippel-Weber-förgasaren och en synkroniserad femväxlade växellåda istället för den standard icke-synkroniserade femväxlade – båda förbättringar som förbättrar körbarhet och prestanda. Till försäljningen hör även originalväxellådan och en enda förgasare, vilket säkerställer att bilen både kan avnjutas som den är eller återställas till fabriksstandard.

A6 är FIVA-registrerad och har både sitt FIVA-identitetskort och Registro 1000 Miglia-certifiering, vilket ger nästa ägare en öppen inbjudan till världens mest prestigefyllda historiska bilevenemang. Dess historia, från Rom till Modena, från Kaliforniens kust till Mille Miglia, speglar den kosmopolitiska andan i efterkrigstidens Italien och den storslagna turnéanda som Maserati hjälpte till att definiera.

A6 1500 är mer än bara Maseratis första serieproducerade bil utan representerar en vändpunkt för märket, ett ögonblick där dess racingblod blandades med förfinad elegans. För entusiasten som värdesätter konstnärlighet, arv och den rena glädjen på den öppna vägen, förkroppsligar denna vackra och händelseprövade A6 1500 essensen av den italienska bilens guldålder.



10. Grattis Alfa Romeo Giulia!

Publicerad 16 februari 2017 (uppdaterad 16 februari 2017) Text Bo Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn. I dag när Julius och Julia har namnsdag vill vi förstås uppmärksamma Giulia!



Giulia T.I. var en helt ny bil och den första i den långlivade 105-serien där man också återfinner 1750, 2000 och Spider. Giulia T.I. hade femväxlad låda fast med rattspak och instrumentpanelen var gyttig på ett amerikanskt sätt. Linjespelet tog det ett tag att vänja sig vid.

På italienska stavas flicknamnet Julia som Giulia och det var ett naturligt modellnamn för Alfa Romeo.

Giulia avlöste Giulietta som betyder lilla Julia, helt logiskt för namnbytet markerade till en början att twin-cammotorn tagits upp från 1290 till 1570 cc.

Den nya motorn monterades i en helt ny Berlina med kantiga linjer men också i sportmodellerna av Giulietta som då döptes om till Giulia.

Med åren blev det ett stort antal olika Giuliamodeller. Vi har räknat till **22 olika** modeller som 1962-1978 hette Giulia, en del också med 1,3-litersmotor.



Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Speciale (1962–1965)

Nu är namnet tillbaka. När Alfa Romeo i juni 2015 presenterade en ny bil, efterträdaren till den flera år tidigare nedlagda 159, valde man att döpa den till Giulia.

Nya Giulia är Alfa Romeo första massproducerade bakhjulsdrivna bil sedan nedläggningen av Alfa 75 och Spider i början av 1990-talet. Men den finns också som fyrhjulsdreven.



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider (1962–1965)



Alfa Romeo Giulia 1600 Spider 101 (1962–1965)





Karosbyggaren Touring konverterade 1000 stycken Sprint till cabrioletter 1965-1966. Resultatet kallades Giulia GTC och kvarvarande äkta exemplar betingar i dag höga priser. En fyrsitsig öppen sportbil!

ALFA ROMEO GIULIA GT 1300 JUNIOR



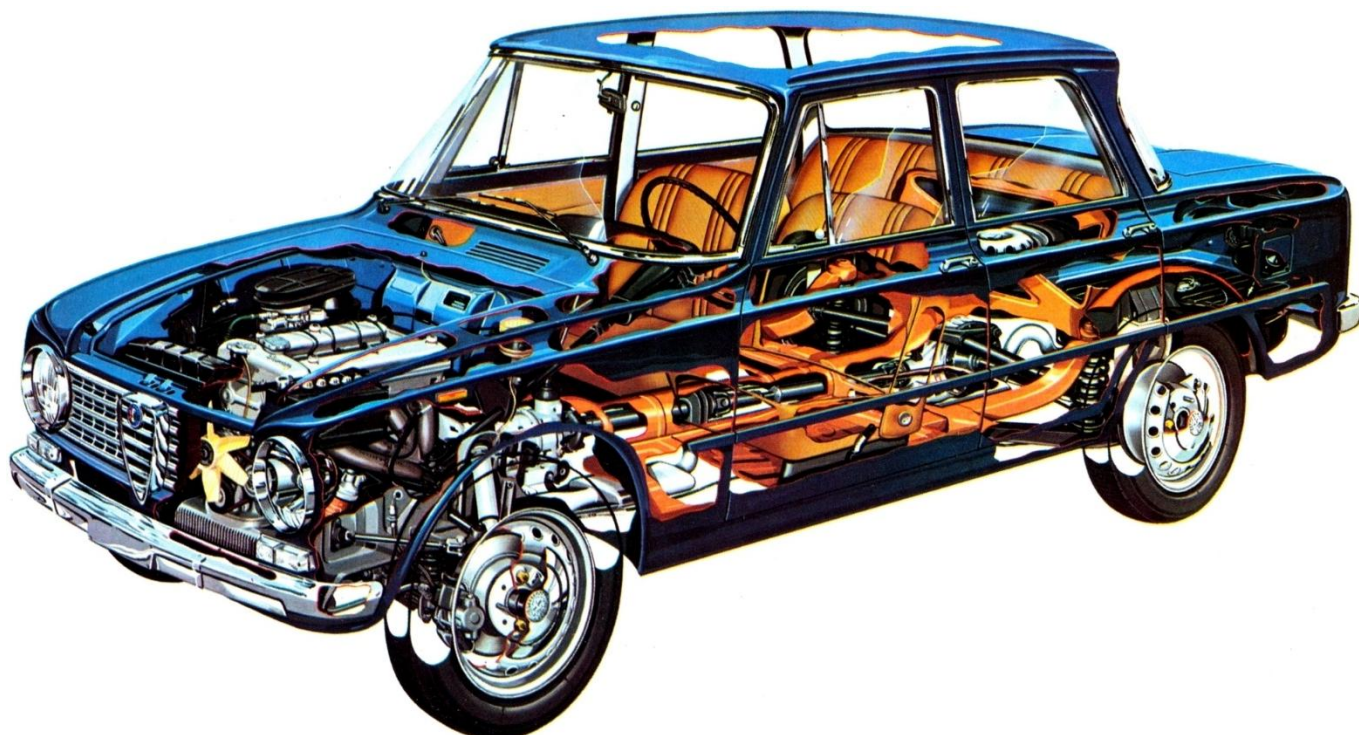
Bilskatten var hög i Italien och bestämdes efter cylindervolym. Det gav upphov till Junior, en Giulia GT med den varviga 1300-motorn. När 1750 GTV kom in på scenen tillkom också en 1600 Junior men då hette inte coupéerna Giulia längre.



Ikonen i serien är utan tvekan Giulia Super (1965-1974) . Den var uppgraderad på många punkter inte minst interiört i jämförelse med Giulia T.I. Den egensinniga karossen hade lågt luftmotstånd - dess Cx-värde på 0,34 var det lägre än Bertonecoupéns som var 0,38. Giulia Super var en fantastiskt körglad bil som i 1600-version gillades av både fortkörare och poliser.



Med bara två strålkastare och mager utrustning fanns 1964 sparmodellen Giulia 1300 med 78 hk. Stod det t.i. på bakluckan fanns det fyra hk till under huven. En Giulia T.I. Super är däremot något helt annat, en lågseriebil 1963/64 för tävlingsändamål.



Alfa Romeo Giulia 1300 105 (1964–1971)



ALFA ROMEO GIULIA GT VELOCE

La GTV è la macchina che ha
strutture, tenuta di strada,
robustezza e potenza di frenata
identiche alla GTA,
l'Alfa Romeo che nel 1966 ha vinto
il Campionato
Europeo Turismo
e il Campionato Transamericano.

De Bertonecoupér som har den så kallade osthyvelfronten heter alla Giulia. Sista utförandet med 1600-motor hette GT Veloce, fanns 1966-1968 och var mer påkostad än föregångaren GT. Tre hästkrafter till räckte för tillnamnet Veloce (=hastighet)!



Alfa Romeo



Den sista Giulian var Giulia Nuova Super 1.3 och 1.6 (1974-1978) som med utslätad front och akter förlorat i karaktär. Det är inte ovanligt idag att modellen byggs tillbaka med huv och baklucka från ursprungsmodellen. Fanns också med dieselmotor- oerhört då på en sportmodell men nästan naturligt idag.



Nu är Giulia tillbaka – en del i Alfa Romeos återuppbyggnad efter många år på sparlåga!

11. Lyxbilmärket som misslyckades



Franklin Automobile Co (1906 - 1934)

Från metallgjutning till att bygga fullstora lyxbilar, amerikanen **Herbert H. Franklin** grundade Franklin Automobile Co, som fokuserade på luftkylda bilar. När det började se bättre ut introducerade Franklin nya motorer, bland annat en 12-cylindrig med 150 hk för att möta den ökande konkurrensen från andra märken. Franklin marknadsförde den som en "superladdad" motor, men detta var bara en kanal från en kylfläkt vilket innebar att det snarare var en ramluftshistoria.

En bra idé förvandlades snabbt till ett kostsamt misstag eftersom bilen inte kunde konkurrera ut sina konkurrenter, vilket ledde till låg försäljning. Kombinationen av en dyr V12:a och den stora depressionen ledde till konkurs år 1934.

