



Iso Rivolta S4 1967–69.

- 1. Songsan SS Dolphin kopierar klassisk Chevrolet.**
- 2. Chevan med 1000 hk får alla att häpna.**
- 3. AMC Pacer X sågades i test.**
- 4. 40 år sedan bortglömda framtidsbilen skrotades.**
- 5. Borgward Isabella!**
- 6. Larsons Carioca till Danmark.**
- 7. Är det här världens äldsta lastbil?**
- 8. Klassiskt bilmärke: Packard.**
- 9. Grattis Ford Bronco!**



1. Songsan SS Dolphin kopierar klassisk Chevrolet.

Anders Nilsson.

5 okt. 2020.

Kan köra upp till 10 mil på el.



Songsan SS Dolphin har inspirerats kraftigt av Chevrolet Corvette från 1958.

Den kinesiska biltillverkaren Songsan Motors har presenterat en "ny" modell och det är inte vilken som helst. Företaget har skapat en kopia av Chevrolet Corvette C1 från 1958.

Många drömmer säkert om att skaffa en klassisk bil i vintage-stil. Och nu har du möjligheten, nästan i alla fall. [Carscoops](#) skriver om kinesiska Songsan som har släppt en ny modell: Songsan SS Dolphin. Bilen är delvis kopierad från 1958 [Chevrolet](#) Corvette C1.

Allt kanske inte är hundra procent identiskt, men visuellt ser det ut som en Corvette C1 från 1958. Den har fyra LED-strålkastare samt ett kromgaller som inspireras av Corvette. Även vindrutan är kromad och karosseriet påminner en hel del om originalet. Baktill är det nästan en identisk kopia, förutom SS Dolphin-loggan som syns i stället för Corvette-dito. Bilens hardtop kan placeras i bagageutrymmet.

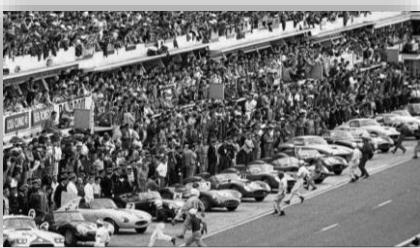
Bilen är 4,8 meter lång, 1,85 meter bred och 1,39 meter hög. Den är med andra ord 3 decimeter längre och 0,94 decimeter högre än originalet.

Interiören har en klassisk stil som blandas med modern teknik. Instrumentklustret är digitalt och har ett infotainmentsystem. Panelen är i trä och accenter i metall. Under motorhuven finns en 1,5-liters turbomotor samt ett batteri med kapaciteten på 16 kWh. Enligt uppgifter ska drivlinan levereras av kinesiska BYD. Om man enbart vill köra på el är räckvidden mellan 9 och 10 mil. Accelerationen 0-100 km/h går 4,9 sekunder.

Priset i Kina är motsvarande cirka 774 000 svenska kronor.



Relaterad artikel.



[Corvette som tävlade i Le Mans går under klubban – förväntas säljas för miljoner](#)



2. Chevan med 1000 hk får alla att häpna.

Redaktören bytbil.

27 nov. 2019.

Kostade 21 miljoner och tog 10 år att bygga.



Mer än 21 miljoner kronor har bygget av "Imagine" – en Chevrolet från 1957 kostat. Bilen tog tio år att tillverka – och det enda som inte är specialgjort är däcken. Corvette-V8:an med dubbelturbo ger över 1000 hästkrafter – på vanlig bensin.

Den otroliga Chevrolet 150:an från 1957 vann specialbilsutställningen Sema Show i Las Vegas för ett år sedan. Den tog också hem Detroit Autorama Ridler Award i fjol. Vart än det otroliga bygget "Imagine" har visats upp har det stulit showen.

Bilen började sitt liv som en helt vanlig Chevrolet 150 fram tills för drygt tio år sedan. Då startade det otroliga bygget som tog ett decennium och kostade 21 miljoner kronor. Nu har bilen bytt ägare på specialbilsauktionen i Riyad i Saudiarabien.

Ritningar togs fram av designern Jason Rushworth på uppdrag av Greg and Judy HreHovcsik. Målet var att förstärka de vackra linjerna från Chevan från 1957. Själva ombyggnaden har utförts av Johnny Martin i Colorado.

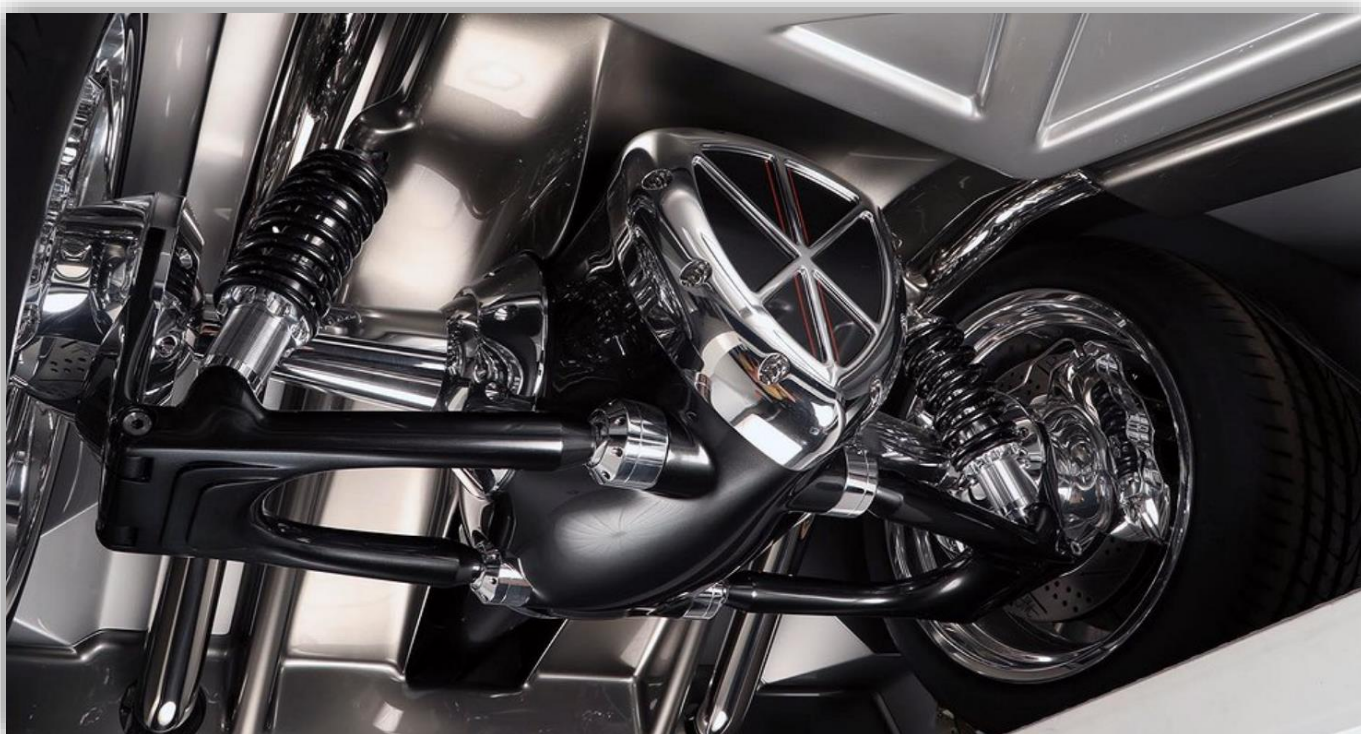
Taket sänktes för att bilen skulle få en slankare look, motorhuven plattades till, bara för att nämna några justeringar. Enligt auktionskatalogen är däcken och oljestickan det enda som inte är specialbyggt på bilen. Interiören är specialbyggd. med det ädlaste röda skinn du kan tänka dig. Även instrumentbrädan är specialbyggd i en modern men klassisk stil.



När det gäller motorn så sitter det en specialbyggd Corvette-V8 på 8,4 liter under huven. Motorn har fått dubbla turboaggregat och ger mer än 1000 hästkrafter – på helt vanlig bensin. Chassit är förstås moderniserat för att klara all effekt med individuella hjulupp-hängningar både fram och bak. Och självklart har bilen skivbromsar i stället för trummor.

Efter att bilen blev färdigbyggd har den gjort sensation överallt där den visats upp. Den vann Sema Show förra året, den vann Ridler Award i Detroit och i år har den blivit "Best in show" på antal ställen.

Nu har bilen bytt ägare på den otroliga bilauktionen i Riyad, men försäljningssumman har ännu inte offentliggjorts.



3. AMC Pacer X sågades i test – ”smarta småbilen” drog två liter milen.

Publicerad 12 juni 2020.

Text Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Den som följde Vi Bilägare under 1970-talet visste att tidningens test-ansvarige Jan Ullén sällan uttryckte förtjusning över USA-bilar. Bjäfs, övervikt och för mycket krom, skrev Ullén ofta. Men så kom AMC med sin märkliga och i USA hyllade Pacer X, ”den breda småbilen”, och nu skulle det väl bli ändring på aversionerna?



automobile.
It's called the Pacer.
And it looks different on the outside
because it's different on the inside.
To begin with, the Pacer is wider than any
other small car. So naturally, you get an
unusual amount of room.
And since it's wider—and has a unique
isolated suspension system—the Pacer also
gives you an incredibly smooth and stable ride.
The hood of the Pacer looks the way

dynamic reasons, to reduce the wind resistance.
So the engine doesn't have to work as hard
at highway speeds. And so you wind up with
better gas economy.
(The Pacer comes with AMC's proven
6-cylinder engine and a 22-gallon gas tank.
Which means you get outstanding performance,
excellent economy and long-distance
driving range.)
With our doors we did something that
bordered on wizardry. We made the passenger

can get in and out of the back that much easier.
(We also gave the Pacer a hatchback so you
can get your luggage in and out that much
easier, too.)
This same ingenuity was also applied to
Pacer's visibility. We wanted you to see as far
as your eye can see. From our point

better all-round vision. From your point of
view, you'll be able to notice all the people
noticing you.
A final point. The AMC Pacer, the wide
small car, is covered by the wide coverage AMC's
exclusive BUYER PROTECTION PLAN™.
Everything about the Pacer—the look,
the room, the ride, the doors, the visibility,
our Plan—make it what it really is: Everything
a small car never was.

AMC PACER

Det blev knappast någon succé när AMC Pacer X lanserades i Sverige och testades av Vi Bilägare.

Nja, det började inget vidare i testet i nummer 12 1975: ”Att bedöma den här bilen efter vanliga normer är utsiktslöst. Som transportmedel är den närmast jämförbar med en Renault 5 eller Fiat 127 – men den kostar 40 000 och den drar minst dubbelt så mycket bensin.”

Ullén hade ”aldrig blivit så uttittad i någon bil som i Pacer. Den ser ut som en ostkupa på hjul. När jag läste förhandsinformationen lät det som om här äntligen kom en vettigt konstruerad amerikansk bil. Kort men bred och hög. Det borde ge fina utrymmen utan åbakighet i trafiken. Tyvärr visar sig verkligheten något helt annat. Av den nära två meter breda bilen återstår 114 cm (!) effektiv baksätes- och bagagerumsbredd. I Renault 5 är samma mått 128 cm.”



Extra lång högerdörr

Ullén berömde ändå sittkomforten fram (högerdörren var ju dessutom extra lång på Pacer) och automatlådans tre växlar föll omärkligt på plats.

Motorn, en uråldrig rak sexa på 4,2 liter ("dubbelt så stor som Volvos") gav måttliga 95 hk och gjorde Pacer X duktigt sävlig: 0–100 tog 19,5 sekunder ...

"Motorn är inte bara skäligen kraftlös, den är också synnerligen ineffektiv. Totalförbrukningen under testet blev närmare två liter per mil."

Fjädring bättre än i Rolls

Fjädringen var i alla fall av toppklass, "inte ens Rolls-Royce har lyckats dämpa små ojämnheter i vägen lika bra". Tro det. På dåligt underlag "är dock Pacer direkt obekvämt att åka i", en skiftande upplevelse alltså.

"Bedömd efter vanliga kriterier gör Pacer en slät figur. Den är trång i baksätet, den har ytterst litet bagagerum, den har måttliga prestanda och den är dyr i inköp och drift. Men den är också amerikanskt lättkörd, tystgående och bekväm, robust uppbyggd – underredet verkar mer lastbil än personbil".

Omkring 200 bilar såldes nya i Sverige, nästan alla med bokstäverna HZ först på registreringsskyltarna. Hela laddningen gick inte åt i ett nafs, ännu 1977 fanns osålda exemplar och efter en prissänkning till först 33 000 kronor levererades de allra sista fabriksnya för sensationella 19 900 kronor. Då om inte förr var Pacer ett fynd.



Calle Carlquist



AMC Pacer X 1975.



AMC Pacer D/L 1976.



AMC Pacer Wagon 1977.



4. 40 år sedan bortglömda framtidsbilen skrotades.

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-12-03 kl 19:59.

Lockade med futuristisk design men lades ned efter bara fyra år.



Den 3 december är det 40 år sedan en av bilvärldens mest ambitiösa modeller – och även en av de största flopparna någonsin – lades ned.

AMC Pacer började byggas 1975 men skrotades bara fyra år senare, 1979, när tillverkningen i Wisconsin lades ned.

När bilen lanserades beskrevs den som en sensation och hyllades som en riktig framtidsbil. Försäljningen gick bra. Oljekrisen hade gjort att intresset för mindre bilar ökat men samtidigt ville många amerikanska bilköpare fortfarande ha en USA-bil och inte en "importbil".

"När du köper en Pacer får du en bit av morgondagen", skröt företaget i reklamen.

Men någon succé blev det alltså inte. AMC (American Motor Corporation) hade länge byggt konventionella bilar som skulle utmana jättarna GM, Ford och Chrysler, utan att lyckas. Så med Pacer togs istället ett enormt kliv för att utveckla en bil som skulle bli helt annorlunda. Problemet var bara att tekniken under skalet var betydligt mer föråldrad än designen gjorde intryck av.

Tanken var att AMC Pacer skulle bli en kompaktbil men tjänstevikten talade ett annat språk. Kombinerat med klen motor blev körupplevelsen seg och trist, tyckte många testförare. Bilen var klumpig för sin storlek, och en konstig detalj var att förardörren var kortare än passagerardörren.



När AMC Pacer lanserats var många biltidningar först nyfikna och positiva. Designen och framtidskänslan hyllades men många som provkörde bilen blev besvikna. En testförare från Road & Track blev livrädd när han (trots tillvalet låsningsfria bromsar) knappt kunde behålla kontrollen över bilen vid inbromsning och brittiska The Motor var ännu mer kritiska: "Vi har testat Pacern – men önskar att vi inte hade gjort det."



Tänk om... 7 bortglömda bilar som borde blivit verklighet



7 fantastiska och bortglömda bilar från Sovjetunionen

Klassiker

5. Borgward Isabella!

Publicerad 30 oktober 2009.

TEXT Carl Legelius.

Det finns åtskilliga bilmärken man gärna skulle se nedlagda. Ssang-Yong till exempel. Men det finns ännu fler som hade förtjänat ett bättre öde än att bara försvunna ut i de bilhistoriska kulisserna. Borgward är ett typiskt sådant märke. Snyggt namn till att börja med, speciellt i kombination det somriga "Isabella".



"Sommarens bilsensation som blivit höstens schlager" stod det i reklamen. Det var på tal om att "**hon dansade en sommar**" som en del påstod om den nya Borgward Isabella.

En del barnsjukdomar hade hon kanske den första sommaren 1954 men det var en mycket modern bil som Carl FW Borgward konstruerat. Att hela fabriken fick stänga 1961 kunde inte Isabella rå för, det berodde mest på Carls vidlyftiga affärer.

Den första helt nya tyska bilen efter kriget var Borgward Hansa 1500 som presenterades i mars 1949. Fabriken ägare, teknologie doktor Carl FW Borgward, hade själv konstruerat den. Formgivningen var kopierad av amerikanska Kaiser och mekaniken avancerad med separatfjädring runt om och en nykonstruerad toppventilmotor.



FILM: <https://youtu.be/im7156Re3EO>.

Projektet att utveckla en ersättare för Hansa 1500 och dess senare variant 1800 fick kodnamnet Isabella. När den nya bilen visades i juni 1954 stod det ännu Hansa 1500 i nosen men redan i den första broschyren kallades den bara Borgward Isabella. Carl FW Borgward hade nu slutgiltigt ersatt det gamla märkesnamnet Hansa med sitt eget namn.

Carl FW Borgward var snabb, till 1954 hann han planka den helt nya lösningen med hjälpram för motor och främre hjulupphängning från Mercedes-Benz 180 som visats i juli 1953. Isabellas motor på 60 DIN-hästar var delvis nykonstruerad men hade kvar det ovanliga insuget från topplockets ovansida med förgasaren tronande på ventilkåpan.

Redan 1955 kom Isabella TS med ytterligare 15 DIN-hästkrafter och mycket mera krom. Om den som blev omkörd missade TS-emblemet på bakluckan fanns alltid de kromade bakljusen att lägga märke till på den dyrare och snabbare versionen. Isabella hade bra kurvgenskaper med tendens till överstyrning. Det satt ju trots allt en pendelaxel bak.

I Europa skapades på 1950-talet en kombi ofta genom att man glasade en skåpbil. Isabella var en av de första stationsvagnarna som var tydligt personbilsbaserad men så långt som att lansera en TS-version vågade man inte. Kombin kom 1955 men bilden visar utförandet från 1959 med de då nya bakljusen.

Carl FW Borgward var tekniker snarare än affärsman. Finanserna räckte inte riktigt för hans många projekt. Staden Bremen gick in för att rädda verksamheten men det blev ändå likvidation 1961.

Tur för Audi och BMW som nog inte varit där de är idag om Borgward varit kvar i leken. Totalt tillverkades i Bremen 202 682 Isabella varav omkring 40 procent var TS och 18 procent Kombi.



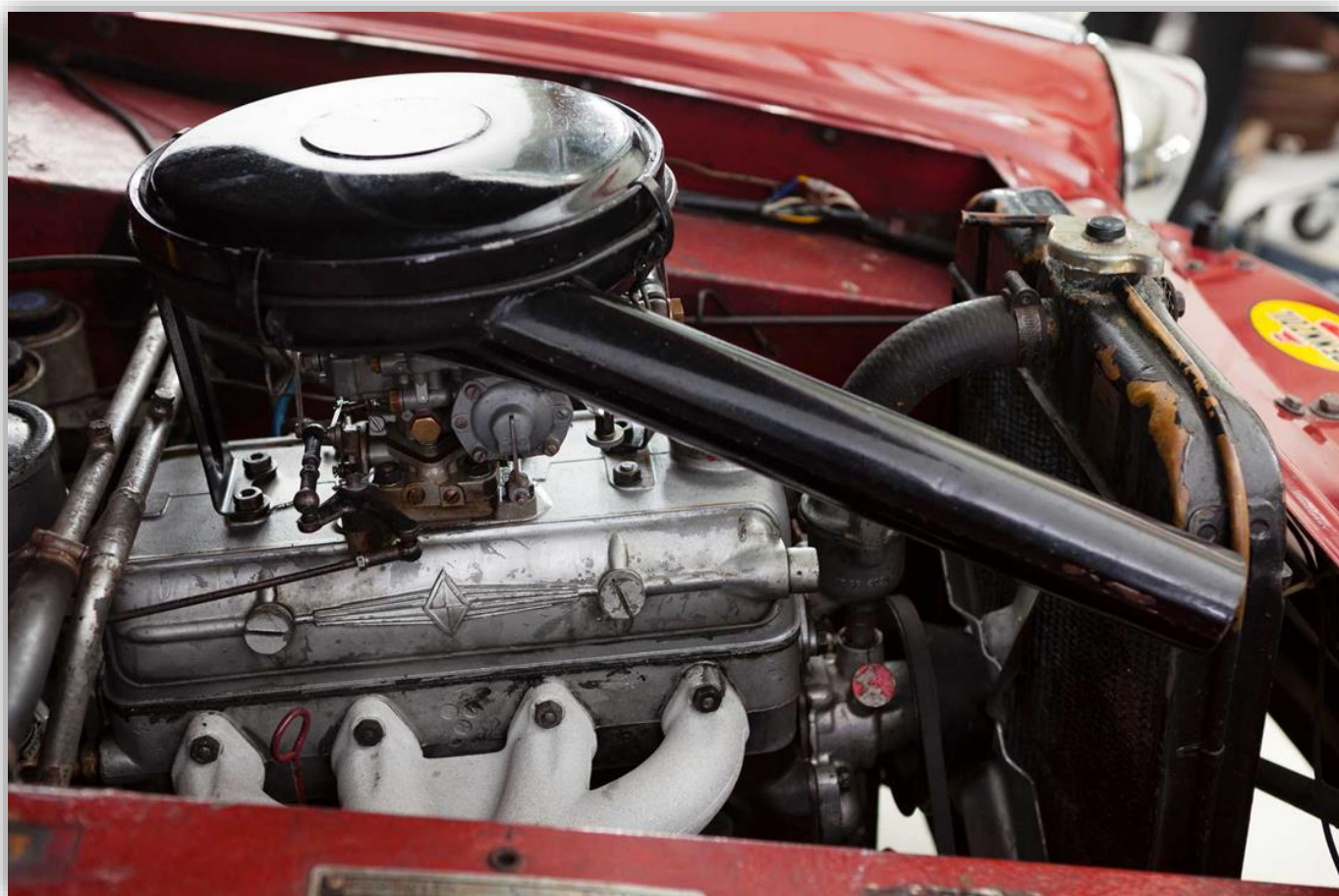
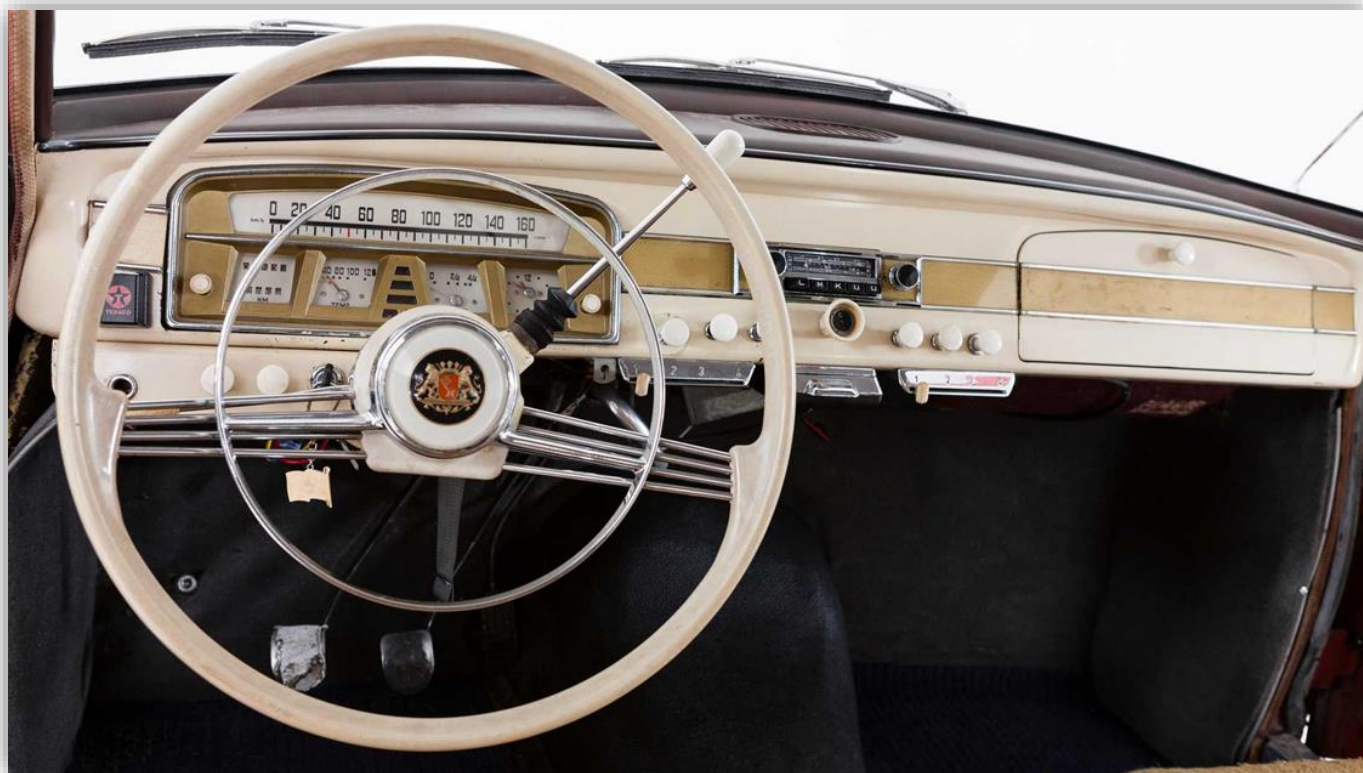
Isabella Cabriolet 1958–61.

FILM: <https://youtu.be/lcnkiU4Zc00>.



Borgward Isabella Coupé TS 1.5 1958.

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



Läs mer om:

[Isabella med extra dörrar.](#)

[Borgward Isabella 1954–62.](#)

Klassiker**6. Larsons Carioca till Danmark.**

Publicerad 7 juni. TEXT Fredrik Nyblad.

Den stora specialutställningen om Volvo på Sommers Bilmuseum har nu kompletterats med Volvogrundaren Gustaf Larsons PV36 Carioca.



Nu har Sommers Bilmuseum utanför Köpenhamn öppnat igen. Den omfattande specialutställning man har om Volvo har förlängts ända till slutet av mars nästa år.

Temautställningen har nu också kompletterats med den PV36 Carioca som Volvogrundaren Gustaf Larson hade. Det är en bil som numera ägs av Volvo Cars Heritage.

Utställningen spänner från 1920- till 1990-talet med allt från museets egen ÖV4 till en 850 T-5R. Museet har återgått till sina vanliga öppettider på onsdagskvällar och söndags-eftermiddagar. Läs mer på [museets hemsida](#).



Fredrik Nyblad



Läs mer om:

Cariocamysteriet i Arvika.

En läsare uppmärksammade ett ovanligt fordon på ett vykort.

Grattis Volvo Carioca!

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Ansgar och Anselm har namnsdag hyllar vi Carioca.



7. Är det här världens äldsta lastbil?

Anders Nilsson.

13 apr. 2021.

Hade tre hissnande hästkrafter.



Första lastbilen från Daimler.

En stor biltillverkare påstår sig veta när den första lastbilen tillverkades och av vem. Oavsett så är den charmig.

Idag utvecklas det mer och mer avancerade bilar och samtidigt så försöker biltillverkarna elektrifiera sina fordon, samtidigt som förbränningsmotorerna sakta men säkert försvinner från bilarna. Men vem tillverkade den första lastbilen? [Mercedes-Benz](#) påstår att de har svaret.

Nyligen släppte den tyska biltillverkaren ett pressmedelände där de berättade om Gottlieb Daimler. Han var pionjär inom förbränningsmotorer och även bilutveckling. Enligt Mercedes skapade han världens första lastbil år 1896. Den baserades på hans tidigare arbete och hade en 1.06-liters tvåcylindrig motor.

Tittar man på fotografier på den, så ser lastbilen ut som en vagn med en motor på, väldigt charmig måste jag säga. Den lilla lastbilen hade fyra hissnande hästkrafter (3 kW), som kanaliserades till bakhjulen via ett remdrivet system. Motorn skyddades av spiralfjädrar eftersom motorn var väldigt känslig för vibrationer, och det kan man tänka sig, eftersom den hade järnhjul.



Styrmekanismen bestod av en kedja som användes för att styra den bladfjädrade framaxeln. Föraren satt fram, medan motorn var baktill. Enligt den informationen som finns, så hade den en bränsleförbrukning på 6 liter per 100 kilometer.

Två år senare så byggde Daimler tillsammans med Wilhelm Maybach en uppgraderad version av lastbilen, och motorn placerades då istället fram. Senare det året fick den även en egen design med en unik front, som skiljde sig från lastbilen, som den baserades på.

Ytterligare en reviderad version tillverkades kort därefter med en motor som placerades framför framaxeln och var en 2,2-litersmotor med ett tändningssystem från Bosch, och ett nytt kylsystem.

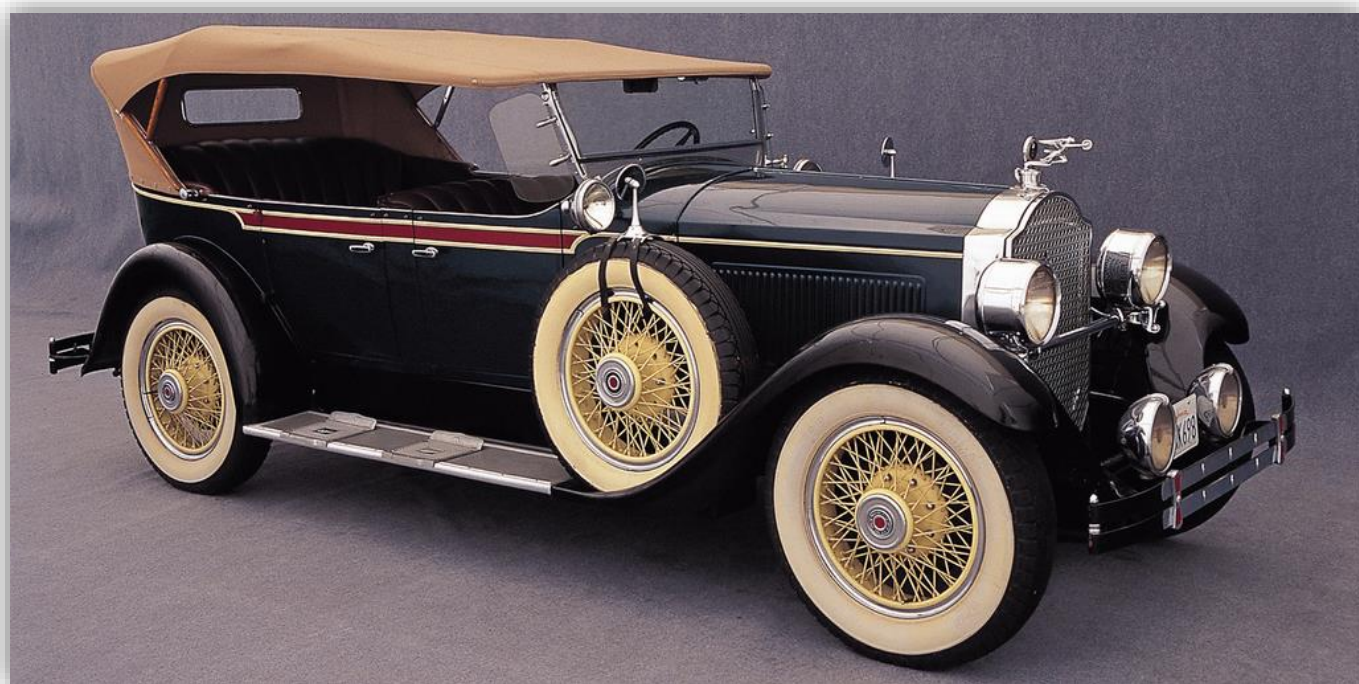


Den modifierade versionen av lastbilen 1898.

8. Klassiskt bilmärke: Packard.

Publicerad 18 oktober 2010.

Packard var en av de osannolikt många konstruktörer som kände sig kallade sedan automobilen uppfunnits. Den självgående vagnen var just vad de väntat på och nu skulle de bygga sin egen version! 1889 startade de amerikanska bröderna Packard företaget Ohio Automobile Company.



Six Phaeton (426-301) 1927.

Packardbrödernas konstruktion skilde sig föga från många andras, men kanske var deras enkla, encylindriga bil bättre byggd än de flesta.

De kunde snart med tillfredsställelse notera en ganska god efterfrågan och när äventyraren Tom Fetch korsade USA på fattiga 61 dagar i en Packard-automobil, ja då var det lilla företagets lycka gjord.

Den magnifika resan genomfördes 1903 och samma år flyttade bröderna sin verksamhet till Detroit, och från och med den tidpunkten var firman känd som Packard Motor Car Company.

Kvalitetsryktet följde bröderna, som nu började bygga fyrcylindriga bilar.

1912 lanserades Model 48, som var sexcylindrig och när Cadillac kom med V8-motor år 1915 svarade Packard ett år senare med att presentera världens första seriebyggda V12-motor. Twin-Six kallades modellen.

Packard var nu ett aktat lyxbilmärke, känt över hela den så kallade civiliserade världen, så även i Sverige där enstaka specialkarosser byggdes på Packard-chassier.

Under Det Stora Kriget 1914–18 bidrog även Packard till försvarsverksamheten, i synnerhet sedan USA dragits in i eländet 1917. Företaget byggde bland annat flygmotorer.



Packard Super Eight Derham Sport Sedan 1934.

Ett klokt drag

1920-talet var en påfrestande tid för världsekonomin och det var säkert inte lätt att vara biltillverkare. Packard kompletterade nu sitt modellprogram med en mindre modell, en sexa. Det var ett klokt drag som tog företaget genom hela 20-talet.

1924 presenterade Packard Motor Car Company sin första raka åtta, en motortyp som skulle bli mycket populär i USA. Några märken byggde sådana motorer ända in på 50-talet. Packard till exempel...

En ny Twin-Six visades 1932 – Packard hade liksom andra finbilstillverkare lyckats pricka in depressionen med sina största och mest påkostade modeller någonsin!

I mitten av 30-talet räckte krafterna emellertid till för att visa en mindre och billigare rak åtta kallad 120, en modell som snart blev mycket populär.

Lika uppskattad blev modell 110, en till synes likadan vagn men med sexcylindrig motor.

Packard byggde nu ganska många bilar, ungefär lika många per år som när det många år senare gick som allra bäst för Saab, det vill säga drygt 120 000.

Sommaren 1939 byggdes den sista V12-Packarden. Enkelt uttryckt kan man säga att de åttacylindriga modellerna nu var så raffinerade och silkesmjuka i gången att fler cylindrar inte behövdes.

Så kom åter ett världskrig och Packard blev en av den amerikanska försvarsmaktens mest pålitliga leverantörer. Packard byggde nu Rolls-Royce-motorer, 27-liters Merlin, på licens.

Blind ledde blind

Efter krigsslutet 1945 stundade på alla sätt andra tider. Den verkliga lyx/limousinemarknaden var till stora delar borta och specialkarosser på nya chassier var det inte många som var intresserade av.

Detta blev början till slutet för Packard. Man satsade nu mycket medvetet på mellanklass-modeller. Problemet var kanske att man så envetet höll fast vid motorkonstruktionen från 1924, en sidventilare.

I svåra tider brukar biltillverkare se sig om efter andra märken att samarbeta med. Det gjorde Packard också, men tråkigt nog gick affärerna ännu sämre för Studebaker, så när de två år 1954 gick samman så blev det som när en blind leder en annan blind.



Packard Deluxe Clipper Touring Sedan (2101) 1946–47

Tragiskt förstås, för båda var ansedda märken med många år i branschen.

Packard byggde några riktigt fina modeller under 50-talet men det hjälpte inte. Pengarna räckte aldrig till och 1958 tillverkades den sista Packard-bilen.

Studebaker däremot, den svagare av de två, överlevde i nästan tio år till. Det är inte lätt att bygga fina bilar...

FILM: <https://youtu.be/5wBEqB85vAw>



En Packard-cabriolet av 1948 års modell. Karossens grundform hade debuterat som Clipper redan 1940. Efter kriget gjorde man det bästa möjliga i form av en modernisering, som dock inte alla tyckte var så lyckad.



"Mellanprisklassens karaktärsbil" var kanske inte världens bästa slogan. Likväl var 1949 års Packard en fin vagn på ett tilltalande diskret sätt.



Packard 250 Mayfair hardtop 1952.



1955 Packard Caribbean.



Packard Caribbean Convertible 1956.



Jodå, en Packard, men byggd 1957 efter samgåendet med Studebaker, vilket syns ganska tydligt. Inte den karaktär Packard-ägarna vant sig vid.



På nosen kan man läsa namnet Packard, men egentligen är ju detta en Studebaker Hawk. Året var 1958, det sista i Packards ärofulla historia.

9. Grattis Ford Bronco!

Publicerad 11 juni 2009.

DAGENS NAMNSDAGSBIL.

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. I dag när Bertil och Berthold har namnsdag vill vi även uppmärksamma bilvärldens Bronco!



Ford Bronco 1992–96.

1966 tog Ford upp kampen mot Jeep CJ och International Harvester Scout. Utmanaren hette Bronco och var en relativt liten och enkel fyrhjuldriven tvådörrars bil. Fram- och bakaxlar och bromsar lånades från den fyrhjuldrivna pick-upen **F-100** och till en början erbjöds Bronco enbart med en **rak sexcylindrig motor**. Nästan alla Bronco var fyrhjuldrivna, men ett mindre antal bakhjuldrivna tillverkades för exportmarknader.

På 1970-talet lanserade konkurrenterna större och mer personbilslika bilar off road-bilar och som 1978 års modell kom en helt ny generation Bronco som var betydligt större. Även den delade många komponenter med F-100.

1984 kom Ford Bronco II som var mindre än den vanliga Broncon. Bronco II fanns till och med 1990 års modell.

1996 tillverkades den sista Ford Bronco, namnet skulle dyka upp igen 2004 som en konceptbil på bilsalongen i New York. Konceptbilen lånade många drag från den första generationen Bronco men steget till produktionsmodell togs aldrig.



*Den första generationen Bronco var en enkel fyrhjuldriven bil.
Som exempel på det enkla kan nämnas att vindrutan var helt platt.*



Bronco Wagon 1974–76.



Bronco 1980–86.

GALLERIER

[6 bilder Ford Bronco – alla generationer \(1966-1996\)](#)

[67 bilder Ford Bronco 2021](#)

[41 bilder Ford Bronco Sport 2021](#)

SLUT