



Simca 5 Topolino 1938

1. Provkörning av Mazda CX-5 2,5 e-Skyactiv G
2. Jag har åkt Volvo EX60
3. Cupra förbättrar Cupra Born
4. SAIC visar sin skamlösa Porsche-kopia
5. Körde Skoda Enyaq 89 mil
6. Fem fakta om Dacia Striker
7. Kinesisktillverkad lastbil
8. Volvos skambarn fyller 50
9. Simca 5 Topolino
10. Dual-Ghia Cabriolet
11. Grattis Austin Westminster
12. Lyxbilsmärket som misslyckades

## Teknikens Värld

### 1. Provkörning av Mazda CX-5 2,5 e-Skyactiv G

Publicerad 8 mar 2026 kl 08.00 av Per Sundström

Mazdas tidigare storsäljare och testvinnare CX-5 får leva ett varv till, och det kan vi med största sannolikhet tacka det osäkra världsläget och den obeslutsamma bilbranschen för.



#### FILM: Vi kör nya generationen Mazda CX-5

När marknadsplanerna krockar med verkligheten kan det bli stökigt i modellfloran. Som för **Mazda**, till exempel.

Vi var många som trodde att deras populära suv **CX-5** skulle försvinna efter den andra generationen, men förändringens vindar blåste så starkt och oförutsägbart att Mazda var tvungna att gardera sig. Samtidigt som de filade på sina kommande elbilar **6e** och CX-6e lanserade de två nya suvar, **CX-60** och **CX-80**, som gick att köpa med en helt nyutvecklad sexcylindrig dieselmotor.

I USA lanserade Mazda dessutom CX-50 som, tvärtemot vad man kan tro, inte alls bygger på CX-5 utan på den mindre **CX-30**. Och nu står vi plötsligt här med en ny generation av CX-5, som mot rådande trender varken går att få som laddhybrid eller hybrid utan bara som mildhybrid. Snurrigt värre.

Men det är alltid kul med nya bilar och eftersom CX-5 är gammal testvinnare i Teknikens Värld så är det extra roligt att få stifta bekantskap med den nygamla familjemedlemmen.

#### Längre, högre och bredare

Tredje generationen CX-5 har vuxit hela 14 centimeter på längden jämfört med föregående generation. Den har även blivit bredare och högre och hjulbasen är nu 11,5 centimeter längre. Den bygger vidare på samma Skyactiv-plattform som de föregående generationerna men är modifierad för att kunna användas till framtida modeller.



Och apropå framtid så måste vi börja med att adressera det här med motor och drivlina som vi var inne på i början. Nya CX-5 kommer initialt bara med ett endaste motoralternativ, en 2,5-liters bensinmotor med namnet e-Skyactiv G där "e" i benämningen signalerar att den har ett 24-volts mildhybridsystem och "G" för att den drivs av bensin. Den som vill ha sin CX-5 som laddhybrid eller fullhybrid får vänta, exakt hur länge är det bara Mazda som vet.

### **Det här är nytt**

**Ny design.** Tredje generationen har blivit större, längre och bredare.

**Mildhybrid.** Kommer initialt bara med bensinmotor och mildhybridteknik.

**Stor pekskärm.** CX-5 har tidigare bara haft små skärmar med långsam respons. Nu är det stora och krispiga skärmar som gäller.

**Mer utrymme.** Kupé- och bagageutrymmen har vuxit och rymmer mer.

Utseendemässigt påminner den om föregångarna, men det krävs inte mycket detaljstudier för att se att det hänt en hel del både fram och bak. Fram är både grill och strålkastare omdesignade men CX-5-looken är bevarad. Baktill däremot, ser det ut som en ny bil. Lamporna är lägre och bredare och Mazda-logotypen med måsvingarna är utbytt mot namnet skrivet med bokstäver. I profil är den väldigt lik tidigare generationer och ger ett lite nättare och inte lika framtungt intryck som syskonen CX-60 och CX-80.

### **Landsvägskörning är paradgrenen**

2,5-litersmotorn med 141 hästar i CX-5 är inget under av effekt, men den kommer att räkna gott och väl för de allra flesta. Gången är tyst och behaglig förutom när man gasar hårt, då skorrar och varvar motorn högt innan den till slut växlar upp och kommer ner på normala varvtal.

0-100 km/h går på drygt 10 sekunder och man känner att det saknas kraft emellanåt. Men det är landsvägskörning som är CX-5:s paradgren. På fin asfalt nästan flyter den fram och när man håller en jämn hastighet känns det stundtals som om man kör en elbil, så tyst och fint går den. Styrningen är mjuk och följsam och stötdämpningen åt det fastare hållet utan att bli stötig.



*Motorn är inte så effektstark men effektiv och tyst*

WLTP-siffran anges till 0,7 liter per mil för den framhjulsdreven versionen och 0,75 liter per mil för den fyrhjulsdreven. Det är bättre än tidigare generationer, speciellt med tanke på att den är större, men det är inte några fantastiska siffror.

Mazda har haft hög svansföring kring sina Skyactiv-motorer under lång tid. För två år sedan skrev vi om arbetet med deras kommande Skyactiv Z-motor som på sikt ska ersätta tidigare förbränningsmotorer. Mazda lovar hög verkningsgrad över ett brett varvtalsområde, från låga till höga varv. Högt verkningsgrad bidrar inte enbart till snål gång utan även mindre restprodukter i form av både växthusgaser och partiklar.

### **Rymlig kupé**

Kupén är rymlig och känns modern. Jag sitter fint i framsätet och väldigt bra bakom mig själv i baksätet. Trots att jag gärna skjuter bak stolen långt när jag sitter vid ratten är det oceaner av plats bakom mig själv. Att bilen är 14 centimeter längre märks. Men den har också blivit bredare och högre vilket gagnar baksätesspassagerare. Att sitta tre i bredd är inga problem.

Förarplatsen domineras av en stor pekskärm på 12,9 eller 15,6 tum beroende på utrustningsgrad och en digital instrumentpanel på 10,25 tum framför ratten. Den är för övrigt ny och har fysiska knappar för de nödvändigaste funktionerna, men på rattnavet finns inte längre Mazdas måslogotyp, den är ersatt med Mazda skrivet i bokstäver.

Mazdas klassiska snurrhjul som man kunde styra pekskärmen med i tidigare generationer är nu borta och det är ingenting som jag kommer att gråta över, de fysiska knapparna och pekskärmen räcker gott och väl. Googles gränssnitt med kartor och röststyrning är standard i nya CX-5 och fungerar mycket bra.



*Bakifrån är skillnaderna mot tidigare generationer som störst*

### **Större bagageutrymme och bra runtomsikt**

CX-5 har alltid haft bra runtomsikt och den tredje generationen är inget undantag. Den kan upplevas stor i tät stadstrafik men man har alltid koll på var man har bilen. Förarassistanssystemen har funktioner som autobroms, lane assist och proactive driver assist vilket håller koll på framförvarande trafik och hjälper föraren att bromsa ner hastigheten för att undvika kollision.

I bagageutrymmet har man gjort plats för ytterligare 61 liter packning. Lasttröskeln är lägre än tidigare och baksätet har en 40/20/40-konfiguration vilket underlättar lastning av skrymmande föremål.

Försäljningen i Sverige har gått trögt för Mazda de senaste åren. Om CX-5 kan ändra på det återstår att se. Här hemma kommer vi kunna välja mellan tre utrustningsnivåer med ett instegspris på humana 369 900 kronor. I värstingutförandet Homura ligger prislappen på 420 900 kronor, men då får man bland annat läderklädsel, en större pekskärm och elbaklucka.

### **Hög malus-skatt**

Värt att tänka på är att malus-skatten blir hög. Blivande ägare får räkna med att punga ut med över 10 000 kronor om året de tre första åren. Men med det sagt, man får väldigt mycket bil för de 369 900 kronorna. CX-5 är en alldeles utomordentlig familjebil med generösa utrymmen och modern kupémiljö och ett bra alternativ för den som ännu inte är redo att gå över till eldrift.

**Mazda CX-5 2,5 e-Skyactiv G****Pris:** 369 900 kronor. Säljs nu.**Motor:** Bensin, mildhybrid 4-cylindrig tvärställd radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Kompression 13,1:1. Borrning/slag 89,0/100,0, cylindervolym 2 488 cm<sup>3</sup>. Max effekt 141 hk (104 kW) vid 4 500–5 000 r/min, max vridmoment 238 Nm vid 3 500–3 750 r/min.**Kraftöverföring:** Motor fram, framhjulsdraft. 6-växlad automatlåda.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.**Styrning:** Elmotordriven servo. Vändcirkel 12,0 meter.**Bromsar:** Skivor fram (ventilerade) och bak.**Hjul:** Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 225/55 R19.**Mått/vikt (cm/kg):** Axelavstånd 282, längd 469, bredd 186, höjd 170, spårvidd f/b i.u. Markfrigång 20. Tjänstevikt i.u, maxlast i.u, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 56. Bagagevolym (VDA-liter) 583–2 019 liter.**Fartresurser:** Acceleration 0-100 km/h 10,9 s, toppfart 187 km/h.**Förbrukning (WLTP):** Blandad körning 0,70 l/mil. CO2 158 g/km.**Garantier:** Nybil 3 år, rostskydd 12 år, vagnskada 3 år.**Skatt:** 10 066 kronor per år de första tre åren, därefter 1 394 kronor per år.**Rivaler:****Toyota RAV4**

Toyota RAV4 kommer att bli en tuff motståndare som även den kommer i ny generation under 2026. Erbjuds med betydligt fler motoralternativ och som laddhybrid, men då gissningsvis till ett högre pris.

**Pris:** Ej fastställt.**Hyundai Tucson**

Trevlig bil med godkända köregenskaper. Instegsversionen går att få till ett överkomligt pris men då saknas elektrifiering helt och du får nöja dig med manuell växellåda. Ska du upp i CX-5 utrustningsnivå är den lite dyrare.

**Pris:** Från 374 500 kronor.



## 2. Jag har åkt Volvo EX60 - Pratar mjukvara & dörrhandtag med produktägarna

9 mars 2026

Jag har provåkt nya Volvo EX60 på Volvos hemliga testanläggning Hällered!



FILM: <https://youtu.be/4Xi7GnX9wQw>

I den här videon går jag på djupet med de två mest omdiskuterade ämnena kring Volvos kommande el-SUV: den nya mjukvaran och de utvändiga dörrhandtagen. Jag sätter mig ner med produktägarna och experterna på plats för att få raka svar på hur tekniken faktiskt fungerar och vad vi kan förvänta oss av produktionen.

**00:00** - Intro

**01:22** - Ljudsystem och inställningar

**04:36** - Intervju om mjukvara

**07:18** - Google Gemini

**11:03** - Dörrhandtag och reparation

**18:15** - Teknik och chassi

**20:10** - Provåkning

**27:57** - Leveranser



Christoffer Gullin



### 3. Cupra förbättrar elbil med längre räckvidd, Android och V2L

Posted by Kristofer Rask

mars 5, 2026



Cupra presenterar nu en uppdaterad version av elbilen Cupra Born. Modellen får ett nytt designspråk, uppdaterad interiör och förbättrad teknik. Samtidigt breddas drivlineutbudet och toppversionen får en effekt på upp till 240 kW (326 hk).

Den uppdaterade modellen är utvecklad i Barcelona och ska byggas i Zwickau i Tyskland. Produktionsstart planeras till andra kvartalet 2026 med marknads lansering under sommaren.

#### **Ny design och uppgraderad interiör**

Den största förändringen syns i fronten där bilen får en mer markerad så kallad hajnos, nydesignade stötfångare och nya trekantiga Matrix LED-strålkastare. Bakpartiet har också uppdaterats med ny ljussignatur och en belyst logotyp integrerad i bakljusen.

Interiören har samtidigt fått en tydlig uppgradering. En ny 12,9-tums infotainmentskärm med Android-baserat operativsystem kombineras med en större digital förardisplay på 10,25 tum. Ratten har dessutom fått fysiska reglage.

Det nya Android-baserade infotainmentsystemet ger en helt ny användarupplevelse och ger tillgång till ett brett utbud av appar via en integrerad appbutik. Det för även in välbekanta funktioner från smarttelefoner i bilens miljö.



Materialvalen fokuserar på återvunnet innehåll. Bland annat används textil från återvunnen havsplast och paneler med upp till 75 procent återvunnet material.





### Upp till 600 km räckvidd

Den nya generationen Born kommer att erbjudas i tre olika versioner. Basmodellen Born Plus får ett batteri på 58 kWh och en motor på 140 kW (190 hk). Räckvidden för denna är upp till 450 kilometer på en laddning. Vid en snabbladdare ska det vara möjligt att snabb-ladda från 10 till 80 procent på mellan "20 till 30 minuter".

Nästa steg är Born Endurance med ett större batteri på 79 kWh och en kraftfullare motor som levererar 170 kW (231 hk). Denna får upp till 600 kilometer i räckvidd på en laddning. Vid en snabbladdare ska det vara möjligt att ladda från 10 till 80 procent på ner till 26 minuter med en maximal effekt på 185 kW.

Born VZ är sedan den mest kraftfulla varianten med samma batteri på 79 kWh men med en maximal motoreffekt på 240 kW (326 hk) Denna kommer klara 0 till 100 km/h på 5,6 sekunder. Räckvidden för denna förväntas också landa på runt 600 kilometer.

### Ny teknik och fler funktioner

Bland de nya funktionerna finns också Vehicle-to-Load, vilket gör att bilen kan driva externa enheter som elcyklar eller elektronik. Andra nyheter är förbättrade förarassistanssystem, uppgraderad Travel Assist och ett nytt korsningsvarningssystem.

Den uppdaterade Cupra Born börjar produceras under andra kvartalet 2026 och väntas nå marknaden under sommaren samma år. Några svenska priser har inte kommunicerats.



Kristofer Rask

#### 4. Kinesiska biljätten visar sin skamlösa Porsche-kopia

Av Anton Nordgren

5 mars 2026, 11:01

**Kinesiska biljätten visar upp skamlös Porsche-kopia. Porsche själva blöder miljarder. Och den billiga kopian ökar konkurrensen ytterligare. Så här ser bilen ut.**



**Porsche befinner sig i en av sina mest turbulenta perioder på cirka 30 år.** Den tyska sportbilsikonen har länge varit en vinnare inom bilvärlden. Men nu blöder företaget miljarder, och för elbilarna är det vinna eller försvinna som gäller. Samtidigt knackar billigare kinesiska konkurrenter på dörren. Nu är det SAIC. Företaget har släppt en skamlösa kopia av Porsche Taycan, rapporterar [AutoWeek](#). Modellen heter Z7, och SAIC har redan erkänt att utseendet är inspirerat av en "dyr tysk sportbil".

Z7 kan tolkas som en mycket billigare alternativ av Taycan Sport Turismo. Att beskriva utseendet är nästan meningslöst. I varje vinkel ser det ut som att SAIC haft Taycan som inspiration. Till och med hjulen på det lila exemplaret har en koppling till Porsche, och påminner mycket hjulen på Mission E som kom före Taycan.



SAIC Z7

**SAIC Motors**

SAIC Motor, som är moderbolag till bland annat MG, är en del av en kinesisk bilallians som heter Harmony Intelligent Mobility Alliance (HIMA). I den ingår bland annat teknikjätten Huawei, men också biltillverkare som Seres, Chery, BAIC, JAC och SAIC Motor själv. Var och en av dessa har sitt eget bilmärke under HIMA-paraplyet, där de delar på den gemensamt utvecklade teknologin.



SAIC Z7



*Porsche Taycan.*



*SAIC släpper även modellen Z7T, den har mer utrymme för bagage och beskrivs som mer lämplig för vardagsbruk. Z7 är mer estetiskt och sportinriktad.*



Anton Nordgren

LÄS MER:



Första testerna: "Nya Porsche Taycan fantastisk"



Test Porsche Taycan 4S: Äntligen kan du privatleasa...



TEST Porsche Taycan Cross Turismo är superkombin som...



Chockhöjd skatt på elbilar i Norge – upp till 333...



Ny smäll mot Porsche: Släpper tokbillig kopia



Nya Porsche-kopian billigare än Dacia



Nya Taycan är snabbaste Porschen någonsin



## 5. Körde Skoda Enyaq 89 mil för att se om den fortfarande är en favorit

Av Christoffer Gullin

8 mars 2026

I denna video kör jag Skoda Enyaq Stockholm - Borås - Stockholm för att se hur bra bilen är år 2026. Mycket har hänt sedan den lanserades och frågan är dessa förändringar har gjort bilen bättre eller sämre.



FILM: [https://youtu.be/C2iKfM\\_s3Bg](https://youtu.be/C2iKfM_s3Bg)



Christoffer Gullin

## 6. Dacia Striker: Fem fakta du behöver veta om Dacia kombi

Av Tim Neumann

10.03.2026, 10:02

Kombilandet Tyskland kan se fram emot tillväxt: Med Dacia Striker kommer Renaults dotterbolag att skicka in en kompakt crossover-kombi sommaren 2026. Här är fem fakta du behöver veta om nya Dacia.



**Dacia** har gett en förhandsvisning av en kompakt crossover-kombi med Striker. I juni 2026, när detaljerad information om interiör och drivlinor också kommer att tillkännages, kommer det rumänska produktutbudet att växa till rekordmånga sex modeller. Vi har redan samlat fakta värda att känna till om framtida **golfmotståndare**.

### Ledtråd från förfadern: Dacia Striker ärver Logan MCV

Kundorienterad, praktisk och variabel: en kombi har inte bara varit en del av den rumänska modellportföljen sedan Dacia Striker. Faktum är att märket redan har erbjudit och har haft flera kombibilar med högt tak och till och med en fullblods kompaktkombi med **Logan II MCV** från 2013 till 2020. För övrigt erbjöd **Renaults** dotterbolag även detta i den lerbeprövade Stepway-utrustningen med bekymmersfri paneler runt om. Så anfallaren följer nu i hans fotspår. Endast med den skillnaden att du kanske till och med vänder kort när du lämnar parkeringen.



### Chic istället för Scholl: Progressiv Dacia-design

Detta beror främst på att Striker inte visar den Dacia-känsla, som fortfarande sitter djupt i huvudet, med ett påtvingat Mehmet Scholl-leende och rangligt hantverk vid första anblicken. Tvärtom: nykomlingen kombinerar det solida utseendet från **Duster** och **Bigster** med ett dynamiskt utvecklat varumärkesansikte inklusive T-formade strålkastare fram och bak. Dessutom påminner den om den progressiva **Kia K4** med den förskjutna bron mellan taket och D-stolpen.

### Golfängd, men en Octavia högre

Precis som Kia är Dacia Striker förstas främst riktad mot **VW Golf Variant** och **Skoda Octavia Combi**. Med sina 4,62 m är crossover-kombin nästan lika lång som Wolfsburgs topphund och nästan nio centimeter kortare än bästsäljaren från Tjeckien. Det återstår att se om den ganska platta bakluckan eller utrymmet bakom den kan konkurrera med kungarna av kompaktklassen. Dacia har ännu inte kommenterat laddningsvolymen.

### Tysklands billigaste kombibil utan högt tak

Men till ett pris som, enligt Dacia, borde börja på mindre än 25 000 euro. Detta skulle göra Dacia Striker till Tysklands billigaste kombi – åtminstone om man exkluderar de praktiska högtaksbilarna från **Berlin—gå** till **Jogger** och ignorera det uttalade crossover-DNA:t. Hur som helst är det troligt att det sammanslagna landet Tyskland kommer att reta upp öronen på den rumänska nykomlingen.

### Ett fantastiskt, men också slående namn

Det faktum att Dacia är övertygad om framgång återspeglas till och med i modellnamnet, som återigen slutar på "er", analogt med Duster, Jogger och Bigster. En strike står för en direkt träff – till exempel i bowling, när alla kägler välter vid första kastet. Å andra sidan kan en strejk också innebära själva strejken, vilket Dacia definitivt inte vill provocera. "No-men est omen" är definitivt fallet i slutändan.

## 7. Kinesisktillverkad lastbil in på europeiska marknaden

Av Heidi Bodensjö

Publicerad 2026-03-09 09:17

Produktionen har startat i Österrike



Steyr Automotive har påbörjat produktionen av Sinotruks lastbilar baserat på ett tillverkningsavtal som ingåtts mellan de två företagen. Dieseldrivna och helt elektriska modeller i olika versioner produceras nu hos Steyr i Österrike.

Det första fordonet färdigställdes den 3 mars 2026. Inledningsvis kommer monteringen att utföras med SKD-konstruktionsmetoder vilket innebär att ofärdiga fordon skeppas till Steyr för att där slutmonteras.

**I takt med att** produktionsvolymerna ökar finns det planer på att expandera till CKD-produktion vilket även kommer att inkludera hyttillverkning och lackering i Steyr. Arbetsstyrkan kommer att utökas gradvis i takt med att volymerna och förädlingsvärdet ökar.

**I takt med ökad** produktion kommer även personalstyrkan att öka.

**Steyr Automotive** är ett österrikiskt industriföretag med oberoende expertis inom kommersiella fordon i Europa. Vid sin anläggning i Steyr producerar företaget påbyggnader av märket MUT för avfallshantering och gaturenhållning samt kommersiella fordon och lastbilar på kontraktstillverkningsbasis för internationella kunder som Sinotruk, Palfinger och SuperPanther.

**Dessutom** är Steyr Automotive aktivt som industriell kontraktsmålare och tillverkare av komponenter till kommersiella fordon för kunder som MAN. Företaget sysselsätter för närvarande cirka 1 100 personer.

## 8. Volvos skambarn fyller 50 – har blivit kultklassiker

Av Andreas Jemn

10 mars 2026, 16:29

**Volvos skambarn fyller 50. Men i vår tid är Remjohan en kultklassiker. Det här är berättelsen om en unik bilmodell.**



Den kallades Remjohan för sin remdrivna automatlåda. I Sverige skrattade Saab-fantasterna medan Volvo-entusiasterna grät när den lanserades 1976. Men Volvo 340 har blivit en kultbil med samlarvärde. En höstdag 1997 var vi några grabbar som steg in i ett garage utanför Sölvesborg. Vår målvakt Storcken hade köpt en Volvo 343 och vi flabbade ihjäl oss. Vilket satans ålahue går och köper en sådan skitbil när man kan lägga pengarna på en herderlig 240, undrade vi.

Men Storcken hade aldrig några problem med sin 343. Han var en lugn gosse och behövde aldrig åka till verkstaden med sin Rem-Johan under de år han körde den. Själv hade jag köpt en Volvo 142. Grön som en tall i Dalarna och med bakhjulsdrift var det som att styra en Oceanångare på Göta Kanal. Den körde jag i diket en julafton då jag tjänade extrapengar genom att tomta i bygden. Bland annat hemma hos en idag känd partiledare.



### **Hatad från första stund**

Volvo 340 togs aldrig emot väl av de inbitna Volvoförarna. Det var en liten bil. Man ögnade misstänksamt mot det holländska spektaklet som nu skulle invadera våra fina vägar. Nu har den rentav blivit en raritet. En fin 340 får motorintresserade att vända på huvudet.

Historien om den här bilen börjar i Nederländerna i början av 1970-talet. Den lilla biltillverkaren DAF funderade över att bygga en ny bil. Den skulle vara lagom stor till ett rimligt pris och attrahera den moderna centraleuropeiska familjen. Projektet växte snabbt över sina breddar. Lilla DAF hade inte råd att dra det i hamn. Därför sneglade man norrut mot Sverige. Kanske skulle Volvo vara intresserade av att vara med på ett hörn. Svenskarna skulle kunna få chansen att ta sig in på småbilsmarknaden och inte bara tillverka rullande containrar.

Volvo var pigga på idén och bidrog med sitt göteborgska kunnande. Men under tiden man arbetade med modellen hann Volvo köpa upp hela DAF. Därför lanserades DAF som Volvo 66. Det var en till en början en ganska klen rackare. Under huven satt en 1,4 liters motor från Renault och en remdriven automatlåda som var poppis bland småbilar i Europa på den här tiden.

### **Ingen storsäljare på uppstuds**

Mottagandet blev svalt. I Nederländerna tyckte folk att bilen var för dyr. Man fick en billig fransk bil förpackad som något halvtyskt och utan den där Volvotekniken som man hoppades på. Därför bestämde sig Volvo för att bygga om 66-an. Resultatet blev Volvo 340 som såg dagens ljus 1976. Man hade petat in den där subtila Volvolyxen som folk förväntar sig. Nu blev det fart på försäljningen. Bilarna tillverkades i Born, Nederländerna och blev en storsäljare på hemmaplan. Nederländerna tog emot den här bilen som sin egen. Även om det inte stod DAF, så kändes det ganska Daffigt.

### **Hottade upp den**

Några år senare bestämmer sig Volvo för att hotta upp den här bilen ytterligare. Man gör den mer Volvolik och hoppas att svenskarnas hårda hjärtan ska mjukna. Men det vill sig inte riktigt på hemmaplan. Volvo 340 var en bil som gammelmormor körde med sin elaka pudel Malin i framsätet. Och Storcken förstås, men han är en historia för sig.



Volvo slog spiken i kistan 1991 efter över en miljon exemplar. Då lade man ner tillverkningen i fabriken i Nederländerna. Under de kommande åren skrotades de flesta kvarvarande bilar. Men i dag kostar en fin 340 från 1984 65 000 kronor på Blocket. Vi på Carup säger ett stort och innerligt grattis till gamla fina Volvo 340 och ett tack till alla er som håller dem vid liv.

#### LÄS MER:

- [“En unik Volvo som kommer öka i värde”](#)
- [Fick sista Volvo 240:n av Gyllenhammar – har bilen...](#)
- [Volvo Turbo i drömskick – nu går klassikern i väg på auktion](#)
- [Hyllningen till Volvo 240 som fyller 50](#)
- [Expertens förslag: Så kan Volvo 240 nyttillverkas](#)
- [Volvo 240 Turbo – flygande tegelstenen som åt BMW...](#)
- [Saab-älskarnas fiende nummer ett fyller 50 år](#)



Andreas Jemn

## 9. Simca 5 Topolino 1938

Av SmallCarsClub Publicerad den 12.12.2025



Dante Giacosa är utan tvekan en av 1900-talets mest underskattade bildesigners. Medan namn som Porsche, Piëch och Issigonis hyllas världen över, får Giacosa—trots sitt slående namn och anmärkningsvärda talang—sällan det erkännande han förtjänar.

Född i Rom 1905 tillskrev han sin ingenjörssintuition inte matematik eller mekanik, utan sina studier av latin och antik grekiska. Han ansåg att dessa språk gav honom en känsla för proportion och balans, vilket han ansåg vara avgörande för sitt arbete.

Hur ovanligt det än låter, tjänade det honom uppenbarligen väl: 1927 hade han börjat på Fiat, där han initialt designade massiva flercylindriga flygmotorer, och inom bara ett par år hade han blivit företagets förstahandsspecialist för småbilar.

Liksom flera av sina tyska samtida blev Giacosa snart involverad i ett projekt som ansågs avgörande för landets framtid. Mussolini beställde personligen Fiat att skapa en liten, prisvärd familjebil som kunde ta två vuxna och två barn, med ett mål på 5 000 lire.

Fiats chefsdesigner, Oreste Lardone, tog snabbt fram en prototyp – men den fattade berömt eld. Lardone blev utvisad och Giacosa fick plutsligt chansen att ta ledningen. Hans svar var ett mästerdrag.

Hans lilla, enkla bil—ursprungligen kallad Zero—använde en 500 cc vattenkyld motor och mätte drygt tre meter i längd. Med sin lutande kylare och charmiga uttryck fick den snabbt smeknamnet Topolino, det italienska ordet för Musse Pigg.



Men var Fiat verkligen pionjärerna för folkets bilar före kriget? Svaret är både ja och nej. Vissa uppgifter hävdar att Frankrikes Simca lanserade sin version först, även om detta kompliceras av att Simca i praktiken var Fiats franska tillverkningsarm vid den tiden.

Den första Simca Cinq rullade ut från fabriken i Nanterre i mars 1936 och var nästan identisk med Topolino. Avancerade funktioner för en så liten bil inkluderade oberoende framfjädring, fyrväxlad växellåda, hydrauliska bromsar på alla fyra hjul och ett 12-volts elsystem.

Detta exempel på Simca Cinq visar exakt varför modellen blev så populär både i Italien och Frankrike. Medan Fiat tillverkade mer än en halv miljon Topolinos, tillverkade Simca mindre än 10 procent av det antalet, vilket gjorde den franska varianten mycket mer sällsynt.

Denna bil är från 1938, precis när världen var på väg mot krig. Dess tidiga historia förblir ett mysterium fram till 2021, då dess nuvarande ägare, Chris, hittade den på Château de Berne i Frankrike. Den anlände till Storbritannien senare samma år och registrerades officiellt 2025, vilket gjorde Chris till dess första brittiska ägare. Utan mätare och nästan utan pappersarbete är dess förflutna till stor del okänt, så vi hänvisar till de omfattande bilderna för att uppskatta dess skick, charm och sällsynthet.

En blick på denna lilla Simca förklarar Topolino-smeknamnet. Dess stora, yttre strålkastare och långa, sköldformade grill ger den ett ansikte fullt av karaktär—kaxigt, uttrycksfullt och omedelbart charmigt. Från sidan ser bilen plötsligt förkortad ut, vilket bara förstärker dess egenheter och personlighet.

Dess skick tyder på en nyligen genomförd restaurering. Den klarröda lacken är tjock och blank, kombinerad med svarta vingar och ett svart reservhjulsskydd som ger kontrast till den enkla designen. Krom används sparsamt på stötfångare, grillist och dörrhandtag. Andra härliga detaljer inkluderar bakgångjärnsdörrar, smala stigbrädor och en lamellmonterad framkant.



Det finns mindre brister: färgsprickor på taket, små flagor här och där och en trasig vindrutatätning. Toppen av grillen är sprucken men intakt. Överlag är karossen anmärkningsvärt välbevarad för en bil som är över 80 år.

De smala 15-tums stålfälgarna är målade svarta med röda mittpunkter och avslutade med präglade kromnavkapslar som bekräftar Fiat-Simcas licensiering. De är utrustade med smala Dunlop 125-sektionsdäck som fortfarande visar mönster, även om deras ålder är okänd.

Invändigt är Simca charmig i sin enkelhet men förvånansvärt mjuk för en budgetbil från sin tid. Sätena är klädda i taupe-fläktad velour med stödjande ryggstöd runt och omkring. Deras skick tyder på att de renoverades under restaureringen. De djupt lugga, kexfärgade mattorna känns oväntat lyxiga. Bakom sätena finns ett litet men användbart bagageutrymme. Dörrkorten matchar velourlisterna; Huvudnumret saknas.

Instrumentbrädan är en enkel målade metallpanel som rymmer bara två Jaeger-mätare – en amperemeter och en oljenivåindikator. Platsen där hastighetsmätaren en gång stod är nu tom. Några strömbrytare finns kvar, märkta med svart penna. Den ursprungliga treekrade Bakelitratten sitter fortfarande kvar.

Simca Cinq var konstruerad för maximal ekonomi och använde en 569 cc fyrcylindrig motor med sidventiler som producerade ungefär 12–14 hk. Tack vare sin låga vikt—drygt 500 kg—kunde den köras med förvånansvärt livlighet genom sin fyrväxlade manuella växellåda. Periodtestning av Automobile Club de France noterade imponerande 3,1 liter per 100 km (runt mitten av 70-talet mpg).



Som visas i den medföljande videon flyter detta exempel smidigt utan oväntad rök. Chris rapporterar inga mekaniska problem. Under de dubbla lamellerade motorhuvpanelerna hittar du den ursprungliga chassiskylten (nummer 3522) och motornummer 3566. Den framåthängande nosen avslöjar den kompakta motorn och dess ovanliga bakmonterade kylare. Undersidan ser solid ut och är väl skyddad av en äldre applikation av undertätning.

Dokumentationen är minimal men tillräcklig. Bilen har en brittisk V5 i ägarens namn, vilket klassificerar den som ett historiskt fordon undantaget från besiktning och vägskatt. Filen innehåller även papper från dess import 2021 samt ett DVLA-brev angående registrering. Precis som bilen själv är historikmappen liten men ganska härlig på sitt eget sätt.



FILM: <https://vimeo.com/1140398694?fl=pl&fe=cm>

## 10. 1958 års Dual-Ghia Cabriolet



Namnet Eugene Casaroll är kanske inte särskilt välkänt, men den långvarige Detroit-insidern var ändå en viktig stödjare för den amerikanska bilindustrin. Hans företag, Auto Shippers, Inc., hade nära band med Chrysler Corporation och hanterade den avgörande uppgiften att leverera nya Chrysler-produkter till återförsäljare runt om i landet. Från hans transportverksamhet växte Dual Motors fram och producerade massiva tvåmotoriga tanklastvagnar för den amerikanska militären under andra världskriget, vilket lämnade herr Casaroll med en rejäl hög med pengar efter kriget.





Under en rundtur på New York Auto Show 1953 stoppades Eugene Casaroll av en av Chryslers fantastiska nya 'Idea Cars' – Dodge Fire Arrow, designad av Ghia. Chryslers designchef, Virgil Exner, hade odlat en fruktbar relation med den italienska carrozzeria, men han hade svårt att övertyga Chryslers konservativa styrelse om att bilarna var värda produktion. Herr Casaroll, å andra sidan, hade ingen styrelse att svara inför, en stillastående fabrik, en hög med pengar som brände i fickan och en dröm om att se sitt namn i krom. Han förvärvade rättigheterna till Fire Arrow-designen, och Ghia var mer än villig att förse honom med så många kroppar han behövde. Casaroll införlivade det nya företaget som Dual-Ghia och beställde en prototyp, och när den märkligt namngivna Fire Bomb kom ut på showcirkusen kom beställningar på denna extravaganta nya boulevardier snart in.





Casaroll slöt ett avtal med sin långvariga partner Chrysler om att leverera nakna 1956 Dodge-chassin, som skeppades till Torino, Italien, för att få sin kaross. De återvände till USA för att utrustas med antingen en 315 kubiktums Hemi eller Poly-head V8. Det var en extremt kostsam affär, vilket ledde till ett orimligt pris. Denna exklusivitet tilltalade en utvald kundkrets, däribland personer som Ronald Reagan, Frank Sinatra, Debbie Reynolds och Lucille Ball. Även om exakta produktionssiffror länge har varit föremål för debatt, uppskattar märkeshistoriker en total produktion på omkring 100 exemplar, varav 80 kompletta bilar fortfarande är kända.

Chassi 174, 74<sup>th</sup> Dual-Ghia producerades och levererades ursprungligen till Arthur Metcalf i Cambridge, Massachusetts. Herr Metcalf – en vetenskapsman, uppfinnare, professor, flygingenjör, pilot och filantrop – grundade Electronics Corporation of America, tillverkare av automatiserade styrsystem för industrimaskiner. Hans framgång gav honom möjlighet att njuta av den praktfulla Dual-Ghia, och han var ganska engagerad i processen – han besökte enligt uppgift fabriken och träffade Gene Casaroll personligen. Hans bil specificerades i rött över en tvåfärgad läderinredning och utrustad med en tryckknappsradio från Town & Country, elektriska fönster och en enkelförgasare Hemi V8.

Det verkar som att Mr. Metcalf verkligen uppskattade sin glamorösa Dual-Ghia, med tanke på att han behöll den från nystart fram till 1988! Det var då den överfördes till sin andra, och enda andra ägare – den avlidne Robert M. Lee från Reno, Nevada. Han är känd för att ha samlat en av världens finaste bilsamlingar, som fortfarande troget underhålls av hans änka, Anne Brockington Lee. Under åren i Lees samling har Dual-Ghia bevarats i exceptionellt originalt skick, och det är troligen ett av de bäst bevarade orestaurerade exemplen som finns kvar.

Färdigställd i rött över en fantastiskt bevarad svartvit interiör är denna magnifika Dual-Ghia lika slagkraftig som alltid. Det intrikata yttre ljusa arbetet, originalhjulskapslarna och listerna är intakta och exceptionellt välbevarade, vilket visar en ärlig, autentisk patina. Invändigt har det tvåfärgade lädret en underbart ärlig karaktär som förtjänats genom år av värdefull omsorg. Den mäktiga Chrysler Hemi presenteras också fantastiskt med en patina som inte går att fejka. En medföljande historikfil innehåller korrespondens och originalpapper från Dual Motors, samt körrapporter från dess tid i Lee-samlingen.

Tack vare detta arv av troget förvaltning har chassi 174 överlevt som en av de bäst bevarade Dual-Ghias som finns kvar, utan att förlora någon av den karossbyggda glans och sofistikerad som gjorde den till Jet Sets favorit i slutet av 1950-talet.

# Klassiker

## 11. Grattis Austin Westminster!

Publicerad 16 mars 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Redaktionen

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Herbert och Gilbert har namnsdag passar vi på att hylla Westminster!



*Austin A99/A110 Westminster (1959 – 1968)*

Hjärtat av **London** är stadsdelen Westminster som också kallas West End.

En prestigefyllt namn som Austin annekterade för sina större modeller, först en gång 1933 och sedan 1954 - 1968.



## MOTORNYTT

Austin A90 Six Westminster presenterades 1954. Det var en stor bil med den nya sexcylindriga BMC C-motorn. Det var viktigt att kalla den A90 Six för att skilja den från den tidigare A90 Atlantic som var fyrcylindrig. Formgivningen var mycket lik den mindre A50 Cambridge som kom samtidigt men de enda gemensamma karosdelarna var dörrarna. Det fanns också en A105 med högre effekt tack vare dubbla SU.



Till säsongen 1957 var det dags för en omarbetning till ett elegantare yttre. Effekten ökade från 85 till 92 hk så nu hette bilen A95. Modellbeteckningarna rundades alltså av uppåt.



A 105 hade 10 hk mer än A95 Westminster och rikligare kromdekor. Ett litet antal byggdes om av Vanden Plas med traditionell engelsk interiör med träpanel och mer påkostade lädersäten.



Även BMC:s stora sexor kom i Farinastil. Detta är A99 Westminster som debuterade 1959 som systerbil till den mer påkostade Wolseley 6/99. Herrskapet har varit på teatern. Passande bil för teaterdistriktet ligger i Westminster.



Westminster kom 1961 som A110. Den hade 120 hk så nu överdrev modellbeteckningen inte den verkliga effekten. Tillverkningen av Austins stora Farinamodeller upphörde 1968.

## 12. Lyxbilmärket som misslyckades



### Edsel (1956 - 1959)

Var Edsel ett lyxmärke? Kanske - det var i alla fall Fords idé om lyx med en begränsad budget. Det placerades mellan Lincoln och Mercury och skulle konkurrera direkt med GM:s Buick och Pontiac. Edsel var fullpackad med innovativ teknik och futuristisk design, men trots detta kunde allmänheten helt enkelt inte komma ombord.

Allt med Edsel var udda, inklusive bilarnas design och det faktum att Fords ledning verkade tappa intresset för den innan den ens hade lanserats. Byggkvaliteten var dålig, och under "Eisenhower-recessionen" 1958 sjönk bilförsäljningen kraftigt. Efter tre år och bara 118 287 bilar lade Ford ner sin verksamhet.



