



DeSoto Adventurer II Concept Coupé (1954)

1. Leapmotor B05
2. Begagnad Mazda MX-30
3. DTM-version av Alfa Romeo 155
4. Europas bilindustri körde fel
5. Tata Motors förvärv av IVECO Group
6. Saab Viggen
7. DeSoto Adventurer II
8. Maserati Mistral
9. Grattis Honda Civic
10. De viktigaste bilarna

Teknikens Värld

1. Leapmotor B05 – ny elbil med 48 mils räckvidd

Publicerad av Erik Wedberg 1 jul 2026 kl 14.00

Nu kommer Leapmotor B05 till Sverige. Elbilen, som hör hemma i golfklassen, får en preliminär WLTP-räckvidd på upp till 482 kilometer och ett pris från 359 900 kronor.



Leapmotor B05 är märkets senaste tillskott. Priset börjar på 359 900 kronor.

Nu är det dags för kinesiska Leapmotor B05 att komma till Sverige. Modellen lanserades först hemma i Kina 2025 under namnet Lafa 5. **Leapmotor** vill hävda att B05 har en låg och bred kaross med coupéinspirerade proportioner och ramlösa dörrar. Den är 443 centimeter lång, 188 centimeter bred och 152 centimeter hög, med ett axelavstånd på 274 centimeter. Bagageutrymmet uppges till 345–1 400 liter enligt VDA-mått.





Drivlinan består av en bakmonterad elmotor på 218 hästkrafter. 0–100 kilometer i timmen uppges gå på 6,7 sekunder. Batteriet är på 67,1 kWh och ger en preliminär räckvidd på upp till 482 kilometer enligt WLTP. Vid DC-snabbladdning på över 170 kW ska batteriet kunna laddas från 10 till 80 procent på omkring 21 minuter under optimala förhållanden. Hemmaladdning sker med 11 kW AC.

Invändigt präglas förarmiljön av en 14,6 tum stor pekskärm, i linje med utvecklingen där allt fler biltillverkare samlar bilens funktioner i centrala displayer.

Med B05 går Leapmotor in i ett hårt konkurrensutsatt segment där etablerade modeller som **Volkswagen ID.3**, **Renault Megane E-Tech** och **MG4 EV** redan finns på marknaden. Orderböckerna öppnar i dag och de första bilarna väntas nå svenska återförsäljare och kunder i september. De bilar som säljs i Europa byggs i Stellantis-fabriken i spanska Zaragoza.





2. Begagnad Mazda MX-30

Av Christoffer Gullin

5 juli 2026

En bortglömd pärla med billiga mil... om du klarar räckvidden



FILM: <https://youtu.be/jKe92TtUoFo>

Jag har kört runt i en begagnad Mazda MX-30 ett par dagar för och kan konstatera att det är en trevlig liten bil med en stor nackdel, räckvidden. Men bor man utanför stan och behöver en billig pendlingsbil kan detta vara något att dra nytta av eftersom man kan få den till riktigt bra pris vilket kombinerat med att köra på el = billiga mil.





3. DTM-version av Alfa Romeo 155 återskapad

Av Bobby Green 2026-07-02 kl 19:00

Döljer en Giulia QV under det fräna skalet



Alfa Romeos modell 155 är ganska frän som den är, men i [DTM-utförande](#) är den ännu ballare. Nu har SGT Automobili återskapat detta fast med en modern twist. Under skalet på bilen vi ser här döljer sig nämligen en Giulia QV med allt gottigt det innebär. Företaget säger att detta inte är en restomod utan man ska mer se den som en Giulia som har fått ett nytt kolfiberskal på sig.

Under huven hittar vi en dubbelturbomatad V6:a på 2,9 liter som i Stradale-version bjuder på 620 hästar och som i det vassare Trofeo-utförandet ger hela 750 hästar och 800 newtonmeter i vrid. Motorn är kopplad till en åttastegad automatlåda som i sin tur ser till att driva alla fyra hjulen. Som förare kan man välja var kraften ska fördelas och det finns ett driftläge som skickar allt till bara bakhjulen. Vikten på bilen anges till 1590 kilo för Stradale och 1490 kilo för Trofeo.

Tanken är att 55 exemplar ska bli tillverkade och prislappen ska börja på runt 500.000 euro men det är innan du skaffat dig en Giulia Quadrifoglio att såga sönder.



Bobby Green



Alfa Romeo 155 GTA och en 155 DTM brummar hillclimb. Härligt att se

4. Europas bilindustri körde fel – nu väntar stålbad

Claes Hemberg 30 juni, 13:22

Volkswagen visar nu en vådlig väg genom den europeiska fordonskrisen. Robotledd tillverkning av elbilar kan kräva 2 miljoner jobb i Europa. 50 000 jobb kan försvinna i Sverige. Dessvärre är det bara början. BYD visar redan på nästa utmaning, skriver Claes Hemberg i en krönika.



Häromdagen åt jag lunch med en ingenjör från **Porsche** och en från svensk fordonsindustri. De är överraskande öppna kring industrins självmål, bristande självkritik och stålbad.

Helt nyligen var bilindustrin i sin guldålder. Det var riggat av 2010-talets låga räntor, billiga billån och låg inflation. Det fick bilköpare att lägga obegripligt mycket pengar på bilar. Bilindustrin svarade med större bilar och framför allt med väsentligt dyrare prislappar. Plötsligt steg snittbilen i pris från 21 000 till 37 000 euro. Industrins vinstmarginaler klättrade från knappa 3 till fina 8%.

”Vi på Porsche breddade tillverkningen till fler familjebilar. Det gav oss en ny publik och goda vinster. Folk började köra Porsche till dagis. Men det var kortsiktigt och galet fel fokus.”

Epok med felinvesteringar

De europeiska biljättarna satsade dessa år ofantliga 700 miljarder på att utveckla nya bensinmotorer. Guldåldern öppnade för industrins golgata. I dag framstår satsningen som ett epokgörande felval i en utgående teknik. Det var under dessa år som hela 30 i dag betydande elbilmärken föddes i Kina.

”Före guldåldern byggde vi på Porsche 60 000 älskade sportbilar varje år. I ett slag ökade vi till 300 000 bilar. Samtidigt tappade vi 98% av vår vinstmarginal och många avgörande år av teknikutveckling. Vi måste tillbaka till 911:an. Och el.”

Västgöten från de svenska fordonsleverantörerna nickar med.

”Vi gjorde ingen ny analys av framtiden inför 2010-talets omfattande satsningar på bensin och diesel. Eftersom våra ingenjörer kan bensin och diesel var svaret givet. Få, om ens någon, nämnde ordet el”, säger göteborgaren.

Peak bensin 2017

Bensinbilen och den europeiska bilindustrins höjdpunkt nåddes 2017. Sedan dess har europeiska bilmärken tappat 4 miljoner bilar i försäljning per år.

Hushållens vardag är sedan dess grusad av pandemin, inflation, högre räntor och raserad köpkraft. Därför vill européerna i dag ha vassa och dessutom klart billiga elbilar. I stället för att tära på plånboken vill hushållen ha bilar som stärker plånboken. Och hushållen har rätt.

De hushåll som går från bensin till el sparar 20 000 kronor varje år bara i driftskostnader. Det är en helt ny bilbransch som måste till i brådrasket, där bilen dessutom samspelar med elpriser, solpaneler, värmepanna och hembatterier i realtid.

Under tiden tampas Porsche-ingenjören med nytt tempo och mjukvara.

”Vi har inte längre 60 månader på oss mellan modellerna. Nu talar vi om 29 månader, medan kineserna är nere på 18. Lägg till alla unga programmerare som ändrar arbetssätt och agendor.”

Tempot är särskilt knivigt. Att komma sex–nio månader sent är direkt dräpande. Som att sälja vinterkläder mitt i sommaren. Eller sälja cabrioletter inför vintern.

Kapa en femtedel

Volkswagens VD Oliver Blume klär till slut bilindustrins kris i ord. Antalet sålda bilar ska ned med 500 000 per år. Det är 10% färre bilar.

Han kräver dessutom att underleverantörerna sänker sina kostnader med 20% fram till 2028. Det är ett oerhört tufft ackord. ”Vi måste rädda vår lönsamhet”, säger VD:n. Men alexanderhugget signalerar något helt annat. Volkswagen vill överleva.

Branschens nuvarande vinstmarginaler 2–4% ger få utrymmen för misstag. Här är kravet på 20% lägre kostnader ett akrobatiskt trick av omvälvande mått.

Ingenjören från Porsche har redan ett förslag på bordet.

”Vi måste kapa bort alla familjemodeller. Det är inte Porsches själ. Vi måste tillbaka till vårt ursprung och göra det elektriskt. Hela branschen måste tänka om.”

De senaste åren har familjebilen Porsche Taycan tappat mer än halva försäljningen.

”**Xiaomis** snarlika 7 är en bra bil. Inget snack. Dess framgång säger att vi inte ska vara i den nischen. 911:an är vårt hem.”

Inte bara antalet modeller har svällt på Porsche under 2010-talet.

”När jag började på 80-talet var vi 8 000 anställda. Totalt. I dag är vi 38 000. Redan har tusentals skickats hem.”

2 miljoner jobb ryker

Volkswagen säger upp 100 000 anställda de närmaste åren. Det är var sjätte kollega. De stänger även ned ett otal fabriker och anläggningar. Av de 14 miljoner som i dag jobbar inom europeisk bilindustri kan, med samma räknesticka, 2 miljoner förlora jobbet. Om det räcker.

Svensk fordonsindustri är i högsta grad i skottgluggen. Över 1 100 underleverantörer exporterar 80% av sin produktion till Europa. Att vart sjätte jobb snart kan försvinna här motsvarar 50 000 jobb.

Svensk fordonsindustri är i högsta grad i skottgluggen. Över 1 100 underleverantörer exporterar 80% av sin produktion till Europa. Att vart sjätte jobb snart kan försvinna här motsvarar 50 000 jobb.

Värre blir det

Förutom besparingar ska industrin växla upp i el, batterier och mjukvara. Bensinbilens 2.000 rörliga delar blir bara 20 i en elbil. En ny bransch ska föddas i brådrasket. Lunchgästen från svensk fordonsindustri tvekar:

”Svenska underleverantörer exporterar fordonsdelar till Europa för 40 miljarder varje år. Vad som blir kvar är i dag en gåta. Någon krisinsikt eller krisplan finns inte.”

Några hävdar att Sverige kan luta sig mot lastvagnarna. Men det är bara en tidsfråga innan krisen når även dem. I Kina såldes i fjol 231 000 tunga ellastbilar, mot bara 13 000 i Europa.

Volkswagen närmar sig under tiden **Rivian** och **Xpeng** för att utveckla batterier och mjukvara till nästa generation elbilar. Flera svenska underleverantörer talar under tiden om försvarsmateriel. Men det påminner om när svenska industrijobb på 70-talet flyttade till en uppblåst välfärdssektor och 90-talets hårda budgetsanering.

1 500 kW nästa tröskel

Snart riskerar den europeiska bilbranschens nyaste teknik ändå att bli old news.

Om vi minns **Teslas** genombrott 2013 så var det inte genom bilbutiker, batterilängd eller rabatter. De var först med 120 kW-laddare i en tid då många laddare nöjde sig med 12 kW. Först ett årtionde senare var vanliga laddstationer ikapp. Nu flyttar **BYD** horisonten till nästa nivå.

De närmaste tolv månaderna lovar de en bred utrullning av 1 500 kW-laddare. De lovar 20 000 stolpar i Kina och 4 000 i Europa. De laddar 40 mil på 5–7 minuter. BYD talar om att blixtladda. Av en händelse är ordet blix och el samma ord på kinesiska.

Hållhaken är att inget europeiskt bilmärke i dag klarar av att ladda med 1 500 kW. Bara kinesiska märken är där. Porsche är visserligen bäst av européerna men bara med 400 kW. Även Volvo Lastvagnar står svarslösa, när BYD:s tunga och billiga lastbilar kan ladda på 5 minuter.

Helt nya och dyra europeiska elbilar och ellastbilar som rullas ut de närmaste åren kan därmed snart bli andraklassens fordon, med långsam laddning. Den europeiska huvudvärken förstärks av att BYD erbjuder självkörande teknik i alla modeller och en väsentligt lägre prislapp.

Genast funderar vi på Volvo Personbilars utsikter. Att de krisade i **Fords** hägn för 15 år sedan kan i dag se ut som ett lyckokast. Tack vare kinesiska kopplingar och livlinor har de insikter i nästa elektriska era som få andra i Europa. Rösten från svensk fordonsindustri är mer krass: ”Ska vi ha någon fordonsindustri kvar i Sverige? Allting vilar på vår nya EX60.” De svenska lastvagnarnas Törnrosa är ett helt annat kapitel.



Claes Hemberg



5. Tata Motors förvärv av IVECO Group snart i hamn

Av Heidi Bodensjö

Publicerad 2026-07-02 13:20

Kombinationen sammanför kompletterande kapaciteter, global räckvidd och en gemensam strategisk vision för att driva långsiktig tillväxt och frigöra betydande värden. Arbetet med detta startade för cirka ett år sedan och går i hamn i år.



Kombinationen med dessa bolag ökar den globala närvaron

Iveco Groups styrelse rekommenderar Tata Motors frivilliga kontanta uppköpserbjudande för Iveco Groups stamaktier. Fullbordandet av erbjudandet är villkorat av att Iveco Groups försvarsverksamhet avskiljs.

Förutom lastbilssegmentet underströk Tata Motors vikten av att få tillgång till avancerade drivlineverksamheter genom att även förvärva FPT, drivlineavdelningen inom Iveco-gruppen, med huvudkontor i Turin.

Affären mellan Tata Motors och Iveco Group har fått klartecken av majoriteten av myndighetsgodkännandena och resten väntas inom kort.

Nu ser man fram emot att slutföra transaktionen senast tredje kvartalet 2026.

Som vi berättade förra året, är hela verksamheten, som inte inkluderar försvarsverksamheten, värd 3,8 miljarder euro.

6. Saaben som går genom ljudvallen – säljer jettesnabb Viggen

Av Anton Nordgren

26 juni 2026, 14:10

En av Saabs mest extrema prestandabilar ska få ny ägare. Säljs i ett skick man sällan skådar. Och har en urstark **motor**. – Ett tillfälle för Saab-entusiasten att förvärva en Viggen som sällan ses på marknaden idag, skriver Bilweb Auctions.



FILM: <https://youtu.be/2YHqASb0rF0>

Saab 9-3 Viggen kom till världen våren 1999. Redan då hade Saabs turbobilar en helt egen kultstatus, inte minst på hemmaplan i Sverige. Men ingen tidigare modell var döpt efter tidernas mest ikoniska stridsflygplan, Saab 37 Viggen. Modellen fick namnet 9-3 Viggen. Nu ska ett sådant exemplar få ny ägare.

– En fantastisk Saab att köra, skriver **Bilweb Auctions**.

Modellen lanserades som en kraftfullare variant av tidigare toppmodellen 9-3 2.0T. Under huven satte Saab en kraftfull 2,3-litersmotor från storebror 9-5 Aero. Den starka motorn bjöd på hela 225 hästkrafter och ett maffigt vridmoment på 350 Nm. Allt detta ville ägaren bevara. I denna **bil** slipper man 2000-talets alla trimtrender.

– Det som särskilt utmärker bilen är att den är helt original och inte har trimmats eller modifierats. Motorn, drivlinan och bilens karaktär är således bevarade på det sätt Saab en gång avsåg, skriver säljaren via Bilweb Auctions.



*Saab snålade inte på detaljerna i interiören.
Både i framsätet och baksätet har ryggstöden den klassiska Viggen-symbolen*

Bilen har en fin historia och bär spår av mycket kärlek. Allt började under 2016 då en känd Saab-entusiast tog sig an bilen och gjorde en skicklig renovering i exteriör och kaross. Efter det rullade den mycket sparsamt, ända fram till 2023 då den nuvarande ägaren slog till. Sedan ägarbytet har klassikern vårdats minst lika ömt. Den har bara fått komma ut på vägarna under soliga sommark dagar, och tack vare gott underhåll rullar den idag i ett absolut toppskick.





Totalt tillverkades endast 4 600 exemplar av Saab 9-3 Viggen. Det är en äkta samlarbil. Däremot har många har fått skador under åren. Denna har knappt en enda skråma.

– Saaben lackerades 2016 och är fortfarande i mycket fint skick utan skador. Fina originalfälgar med bra däck, skriver Bilweb Auctions.

Det var inte bara den starka motorn som gjorde Viggen speciell. Saab uppgraderade bilen med en betydligt tåligare koppling, hårdare stötdämpare och unika fjädrar för att klara de vilda hästkrafterna. Vidare fick den ett gäng unika utseendeförändringar, som den klassiska bakre spoilern, som var specialdesignad för att ge bättre marktryck i höga farter. För den som vill uppleva känslan av att "gå genom ljudvallen", är det här ett unikt tillfälle att buda hem en äkta klassiker.

LÄS MER:

- [Victor Muller och Jan Åke Jonsson tillbaka i...](#)
- [Audis Quattro-ikon gömdes i 25 år](#)
- [Saabs Viggen-värsting säljs till halva vanliga värdet](#)
- [Saaben som flyger fram: Säljer trimmad Viggen](#)
- [Rusar i värde: Saab Turbo värd 4 gånger nypriset](#)
- [Världens näst äldsta Saab såld på auktion – gick för...](#)
- [Volvo säljs för miljonbelopp – 872 mil på mätaren](#)



Anton Nordgren är en motorintresserad journalist med examen från Umeå Universitet. Han har tidigare arbetat som skribent inom mat och dryck samt som sportjournalist.

7. DeSoto Adventurer II Concept Coupé 1954

Lästid: cirka 1 minut | Skriven av Ben Branch | 3 januari 2012

Detta mästerverk inom bildesign kom från den kollektiva genialiteten hos Gha-konstruktörerna redan 1954.



Baserad på ett Chrysler Imperial-chassi anses [DeSoto Adventurer](#) II-konceptbilen fortfarande allmänt vara en av de tio bästa konceptbilarna genom tiderna, den imponerade så mycket på kung Mohammed V av Marocko 1954 att han köpte den omedelbart och lät den skeppas till Nordafrika, för att ta en hedersplats i sin imponerande bilsamling.





Den drivs av en 271 V8 Hemi och har ett anmärkningsvärt, infällbart tak som skjuts in i bagageutrymmet, vilket ger känslan av en cabriolet utan allt besvär som en tygskiva ofta innebär.

Om du har lite pengar som bränner hål i din kingsize-ficka, gå till Barrett-Jackson Scottsdale-auktionen mellan den 17 och 22 januari och ta en numrerad paddel att vifta med. Det kommer inte vara billigt, men herregud vad det kommer vara värt det.



Ben Branch



8. Maserati Mistral 1967



Maserati Mistral introducerades i november 1963 på Salone Internazionale dell'Automobile di Torino, och inledde en ny era för märket, både vad gäller nomenklatur och ingenjersfilosofi. Uppkallad efter den kalla, kraftfulla vinden som sveper över södra Frankrike, etablerade Mistral Maseratis tradition av vindinspirerade modellnamn, en tradition som senare skulle inkludera Ghibli, Bora och Khamsin. Ännu viktigare var att den representerade det slutgiltiga och mest förfinade uttrycket för Maseratis berömda frontmotor, dubbel spark, dubbel överliggande kamaxel i rak sexa, vars rötter kan spåras direkt till märkets imponerande 350S sportracingprogram på 1950-talet.





Mistral efterträdde den långlivade 3500 GT och förde vidare konceptet med en förfinad men målmedveten italiensk gran turismo. Dess slående kaross skapades av Pietro Frua, vars skickliga hand gav Mistral en låg, atletisk hållning definierad av en skarp hajnosgrill, ett fint glashus och en förkortad Kamm-stil svans. Erbjuden både i coupé med fast tak och öppen Spyder, hade den senare en karakteristisk avtagbar aluminiumhardtop som speglade coupéns eleganta taklinje samtidigt som den bevarade flexibiliteten i utomhusbil.





Produktionssiffrorna understryker Mistral Spyders sällsynthet. Under modellens sjuåriga produktionsperiod färdigställde Maserati endast 124 Spyders, jämfört med 844 coupéer. Av dessa Spyder var endast 30 tidiga exemplar utrustade med den ursprungliga 3,5-liters raka sexan. Exemplet som erbjuds här, chassi 027, är en av de mycket eftertraktade tidiga 3,5-liters Spyders.

Chassi 027 togs i bruk i juli 1964 och specificerades ursprungligen i Grigio Montebello över en Pella Rossa-läderinredning, en sofistikerad och sportig kombination. Dess fabriksbeställningsformulär dokumenterar ett imponerande utbud av tidstypiska alternativ, inklusive den sällan specificerade avtagbara aluminiumhardtop, Borrani-trådhjul, en Blaupunkt-radio och elektriska fönster. Färdigställd i oktober 1964 skickades bilen ny till Auto Distributors i New York, vilket bekräftas av medföljande Maserati Classiche-dokumentation.

Vid någon tidpunkt tidigare i sin livstid renoverades Mistral i rött med en beige interiör och ska ha tillbringat flera år på museiutställning. År 2012 förvärvades den av en tidigare ägare i Florida, som kort därefter beställde en omfattande restaurering från grunden med start 2013. Arbetet närmades med fokus på äkthet, hantverk och långsiktig njutning. Karossen togs av till bar metall, golvplattorna byttes ut vid behov och bilen lackerades om i den eleganta och tidstypiska Blu Sera Metallizzato. Resultatet är en avslutning som framhäver Fruas rena, flytande linjer samtidigt som den ger Spyder en tydligt målmedveten närvaro.

Interiörrestaureringen anförtroddes Coachtrim i Danbury, Connecticut, som klädde om kupén i korrekt Rosso Connolly-läder och monterade ett nytt svart tygtak på cabriolet. Aluminium-hardtoppen restaurerades också och fick en ny innertaksbeklädnad, medan bagageutrymmet noggrant kläddes om i vadderad svart vinyl. Yttre ljusarbete renoverades av Qual Krom från Erie, Pennsylvania, vilket återställde stötfångare och lister till concours-nivå.



Mekaniskt hade Mistral också nytta av en grundlig renovering. Fjädringen, med oberoende dubbla trigelarmar med spiralfjädrar fram och en bladfjädrad fast bakaxel, har genomarbetats för att säkerställa korrekt väguppförande. Även om Mistral ursprungligen var utrustad med Lucas mekanisk bränsleinsprutning, ersattes detta system under restaureringen med trippel Weber 42 DCOE-förgasare, ombyggda och trimmade av Greg Jones från Stuart, Florida. Den ursprungliga Lucas-insprutningsenheten finns kvar på bilen än idag, vilket ger nästa ägare möjlighet att återställa motorn till dess fabriks-Iniezione-specifikation. Ytterligare mekaniskt arbete inkluderade ersättningskomponenter för tändning, vilket säkerställde stark och pålitlig prestanda.

Bilen kör på korrekta Borrani-trådhjul som är säkrade med treörade kopior och utrustades med Pirelli Cinturato-däck 2017, med en matchande trådrserv prydligt placerad i bagageutrymmet. Efter att restaureringen var klar användes Mistral minimalt, med endast nominell körsträcka och förblev noggrant underhållen av sin tidigare ägare, en älskare av italienska sportbilar.

Idag erbjuds denna exceptionellt sällsynta 3,5-liters Mistral Spyder med matchande aluminiumhardtop, verktygsrulle och Maserati Classiche-dokumentation som bekräftar att den ursprungliga, matchande motorn (AM109S 027 intern nr 2308) behållits. Elegant, kraftfull och vackert restaurerad står Mistral Spyder bland 1960-talets finaste grand touring-bilar, en suggestiv blandning av racingbakgrund, italiensk stil och frilufts-sofistikation, redo att visas, köras och uppskattas av sin nästa vårdare.



9. Grattis Honda Civic!

Publicerad 15 juli 2009 text Carl Legelius

Varje dag firar vi ett nytt bilnamn i Klassikerkalendern. Idag när Ragnhild och Ragnvald har namnsdag väljer vi att ropa hipp hipp hurra för Civic.



Honda Civic var den japanska motorcykeltillverkarens första riktiga steg in i bilvärlden. Innan 1972 när modellen kom till världen hade Hondas bilmodeller varit väldigt präglade av mc-teknik, med små motorer och höga varv. Nu kom något som kunde betraktas som en fullmogen, om än kompakt bil.



Snygg rackare. Första generationen fanns till 1979



Civic 3-door 1979–83

Motorn var tvärställd. Framhjulsdrift förstås. Karossen fanns till en början enbart i tvådörars coupéutförande med snart kom en lite bättre lastlucka som gjorde Civic mer praktisk.

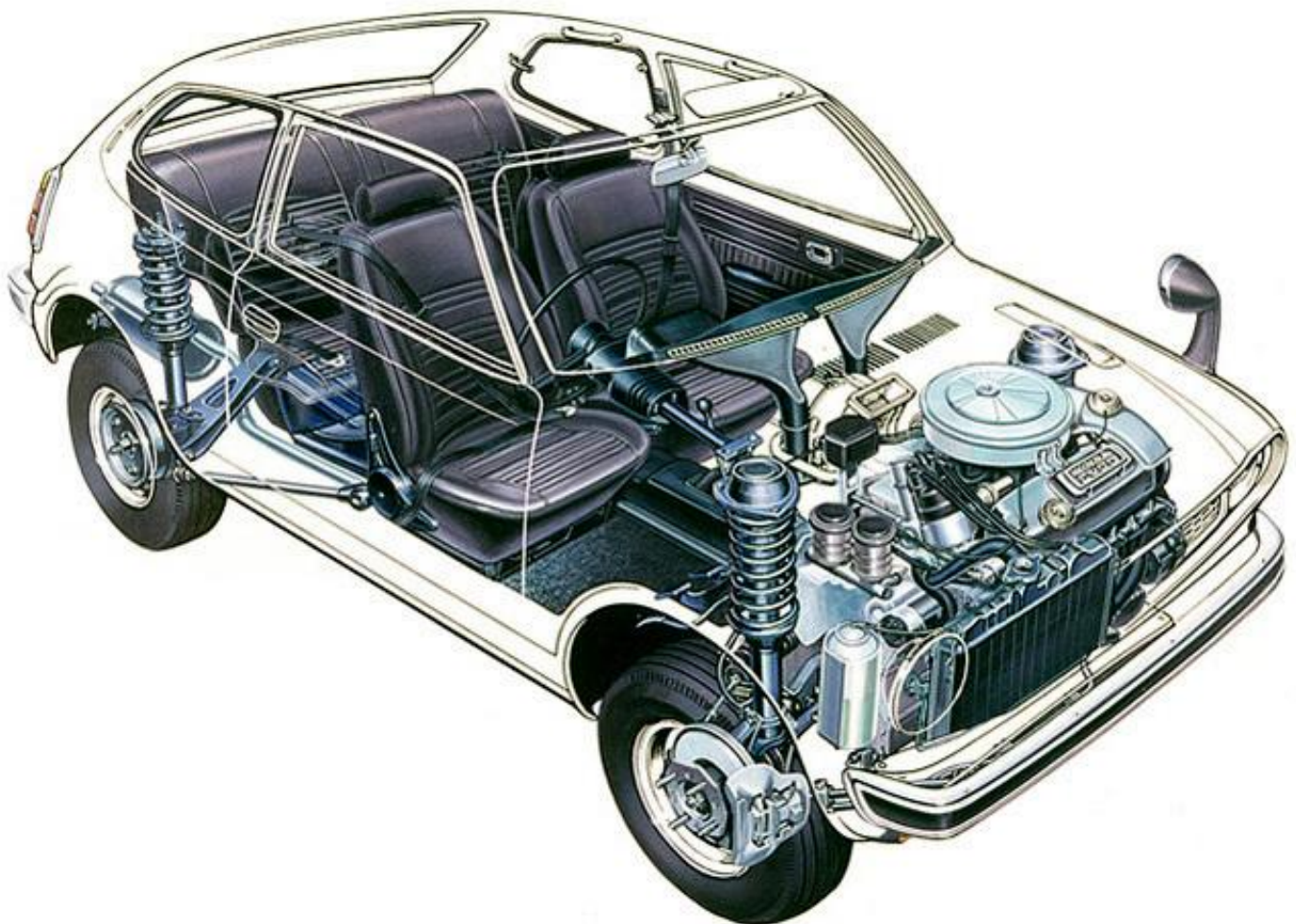
Den första karossgenerationen är givetvis den snyggaste, något annan åsikt är inte att vänta av oss på Klassiker. De följande två generationerna är ganska okej för sin tid så dem får du också se på bild.



*Med andra generationen 1980-1983 växte måtten.
Större motorer fler valmöjligheter.*



Under åren 1984-87 fanns Civic som en rad olika bilar. Från praktiska Shuttle till fräna CRX. Bra väghållning, hög litereffekt och suveräna motorer parat med låg vikt. Men lite plastigt och väldigt rostigt. Kul bilar - ovanliga idag.



Honda Civic 3-door 1972-79



Honda Civic 2017 – 13 bilder



Honda Civic Sport 2014



Honda Civic Sport 2014

10. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



Fiat Ritmo/Strada 1978

På hemmamarknaden såldes den som Ritmo, medan den i Storbritannien och på många av Fiats exportmarknader kallades för **Strada**. Förmodligen ett klokt val med tanke på att Ritmo är italienska för rytm - medan Strada helt enkelt betyder väg ... erbjuds i tre- eller femdörrars hatchbackformer samt en cabriolet, Strada-produktionen varade i ett helt decennium, med nästan 1,8 miljoner tillverkade innan Tipo tog över.

Vissa av dessa hade en **1,7-liters dieselmotor**, vilket var något av en raritet i en tid då familjebilar nästan uteslutande drevs av bensen.

Hedersomnämningen för 1978: BMW M1, Citroën Visa, Honda Prelude, Mazda RX-7, Opel Monza & Senator, Saab 900, Toyota Supra





Roger Warolin