



Simca Aronde Plein Ciel (1960-62)

1. Mazda MX-30
2. Volkswagen ID.3 NEO provkörd
3. EU öppnar dörren för förbränningsmotorer
4. Beskedet om ny däcklag
5. Lyten återstartar Northvolt
6. Mercedes-motorn som vägrar dö
7. Ford Taunus utmanade Volvo
8. Simca Aronde Plein Ciel
9. Ferrari 250 GT Ellena
10. Grattis Toyota Corona
11. De viktigaste bilarna

1. Praktisk erfarenhet av Mazda MX-30

Av Tjibbe Rob 9 augusti 2026 • 15:06

Enligt användarna har Mazda MX-30 fina köregenskaper, en fin interiör, men det är inte äkta



Praktisk erfarenhet Mazda MX-30

Det var inte förrän 2020 som Mazda introducerade sin första elbil: Mazda MX-30. Denna kompakta SUV finns inte längre ny, men som begagnad bil är den definitivt en intressant modell. Ett bra tillfälle att gå igenom användarrecensionerna och se hur Mazda presterar enligt sina drivrutiner.

Mazda MX-30 har funnits på marknaden med två olika drivlinor under de sex år den funnits på marknaden. Allt började med EV 145. Bilen är utrustad med ett 35,5 kWh-batteri, kopplat till en 145 hk elmotor med motsvarande vridmoment på 265 Nm. Med det 35,5 kWh-batteriet kan Mazda köra 200 km, enligt WLTP-beräkningen. Några år senare fanns även en icke-helelektrisk MX-30. Denna R-EV är utrustad med en så kallad räckviddsför-längare. En liten förbränningsmotor, som fungerar som generator, genom vilken batteriet laddas. Elmotorn drivs sedan av den strömmen. Det är inte vilken förbränningsmotor som helst. Det envisa märket utrustade R-EV med en roterande motor. R-EV har en betydligt längre räckvidd, nämligen 680 km. Versionen med generator har lite mer effekt, men lite mindre vridmoment än sin elektriska motsvarighet. Effekten är 170 hk och vridmomentet 260 Nm.



De nya priserna på den elektriska MX-30 började på 33 100 euro. MX-30 med roterande motor kostade minst 36 000 euro.

Utbudet av begagnade bilar är ganska omfattande med ungefär sex MX-30. Priserna på de **billigaste MX-30 EV-bilarna** ligger runt 13 000 pund och för **R-EV betalar du** minst 21.000 € på andrahandsmarknaden.

Tillräckligt snabbt

Om vi tittar på användarrecensionerna ser vi att de alla handlar om den elektriska MX-30. Kanske var denna modell mer populär eftersom man, till skillnad från varianten med förbränningsmotor, inte behövde betala BPM för den. Hur som helst, elbilen är tillräckligt snabb, **skriver denna recensent**: "Accelerationen är inte hög, men mer än tillräcklig." Denna **recensent är också förtjust**: "Tyst och mjuk. Inte särskilt snabbt, men det var inte därför vi köpte den." "Paret är beroendeframkallande. I regnigt väder måste man verkligen vara försiktig, drivkraften ligger på framhjulen, sladdar snabbt i kurvorna, att använda gaspedalen tyst är lösningen," sa föraren av en **MX-30 från 2023**. Att framhjulen slirar snabbt beror delvis på de smala framdäcken som Mazda är utrustad med.

Ekonomiskt, men ett litet batteri

MX-30 förbrukar 19 kWh/100 km på pappret. Så här fungerar det i praktiken med denna **recensent**: "Min förbrukning är strax under 16 kWh per 100 km på min pendling. Väldigt häftigt, så min räckvidd vid full räckvidd indikerar också 196 km, så det är bra." Denna **bilist vet också** hur man klarar WLTP-uppgiften. "På vintern har jag också märkt att räckvidden är betydligt mindre än på sommaren. 140 km är mer realistiskt. Räkna med cirka 17 till 18 kWh/100 km där jag jobbar på sommaren (mycket på motorvägen 100 km/h) ofta sjunker under 15 kWh/100 km, vilket jag tycker är riktigt häftigt." Här är en liknande strömförbrukning: "**Bilen använder** ungefär 18 kWh per 100 kilometer och sedan kör jag på motorvägen halva tiden och resten på motorvägen."

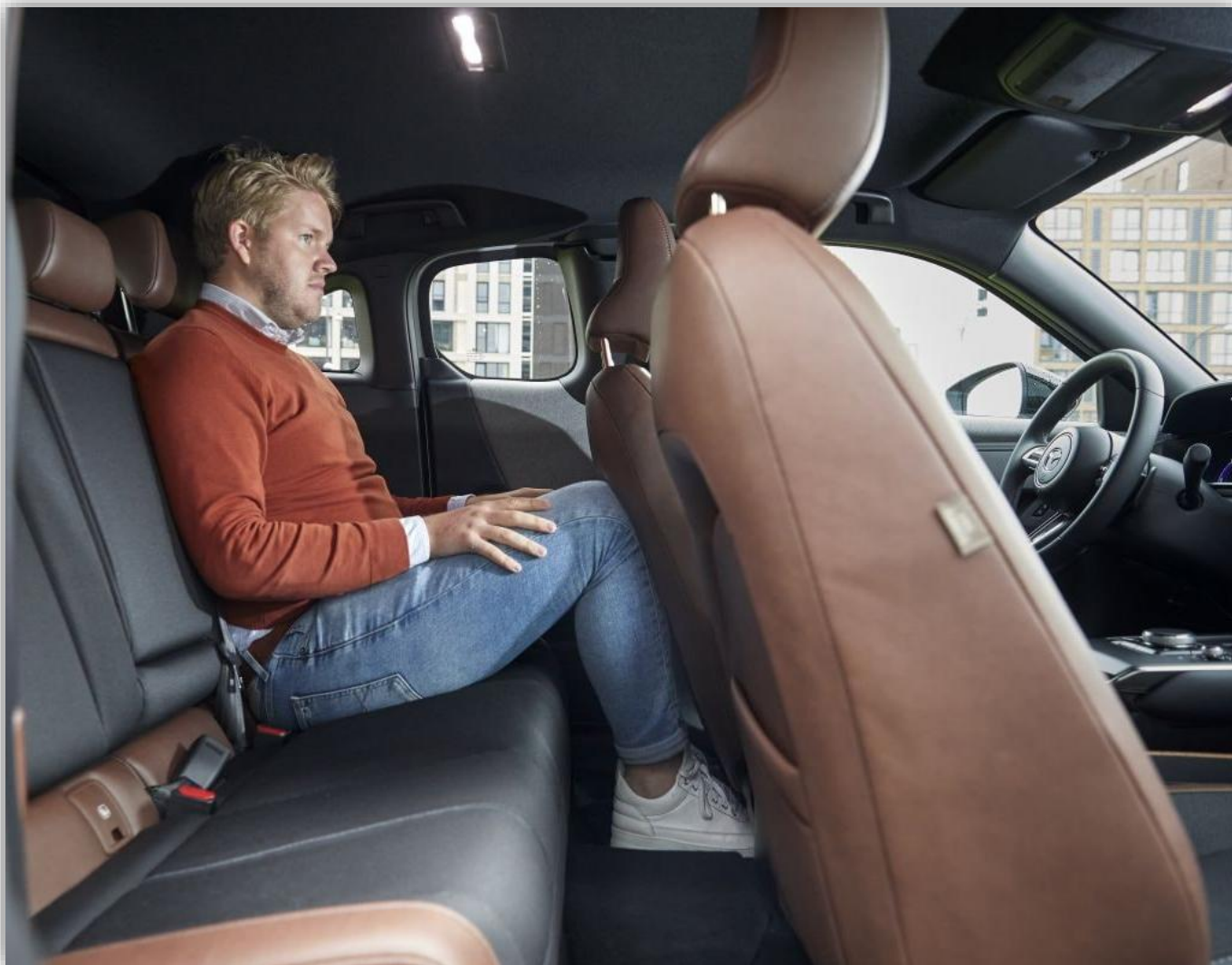


Den här recensionsskribenten talar om räckvidden under de kalla månaderna: "**Generellt** hade jag mellan 170 km och 180 km räckvidd." En annan **uppnår** "mellan 190 km och 200 km räckvidd" på sommaren. På vintern har jag en räckvidd på runt 160 km, vilket är lite besvikelse." "Räckvidden ökar till 200 kilometer på sommaren och förbrukningen sjunker till 14,3 kWh/100 km," **skriver en MX-30-ägare**. Om vi går efter alla recensioner verkar det inte som att MX-30-förare störs av låg räckvidd.

MX-30 kan ladda med 6,6 kW växelström och med 40 kW på snabbladdaren. Inga siffror som imponerar på dig. Den här **recensenten upplever också** detta. "Även om du är vid en snabbladdare överstiger inte Mazdan 36 kW, medan andra märken utan ansträngning når 100 kW." Detta är snabbladdningsupplevelsen för en **MX-30 First Edition-ägare**: "Bilen kopplades in igen och laddningen verkade gå ännu snabbare nu, på 20 minuter hade jag ungefär 130 km räckvidd." Ett litet batteri fylls också snabbt: "**Vi kör mest** regionalt, men om vi vill åka längre bort måste vi snabbladda. Om 30 minuter, ytterligare 80 procents uppladdning."

"**Så fint styrde det här**". Mazda har ett rykte att upprätthålla när det gäller chassi och den tillhörande körkänslan. Hur som helst är denna MX-30-förare **nöjd**: "Vilken lyxig körupplevelse! Bilen är mycket tyst, utmärkt dämpad och upphängd och allt är lika mjukt och naturligt." "Hantering av toppen" är det korta omdömet i denna **användarrecension**. En annan recensent var redan övertygad under provkörningen. "**Och ja**, jag var såld. Så trevligt det här styrde." Sportigare körning är också möjlig med Mazda, om vi **ska tro denna recensent**: "Känns bra, bra körning och hantering, hög på benen, därav mitt val. Att köra på en dikeväg är inget problem, MX30 håller bra."

Kurk: du hatar det eller älskar det. Sätena i elbilen är okej, **den här recensenten säger**: "Bra säten, allt är lätt att justera och fina material." En annan håller med: "**Stolar är över genomsnittet**." Japanerna ser inte heller ut som en lerig figur när det gäller interiörer. Det gjorde de inte med MX-30 heller. "Snygg och slank finish både invändigt och utvändigt är verkligen av enastående klass, typiskt Mazda," sade ägaren till en **tidig MX-30**. En annan är också imponerad **och skriver**: "Dessutom: finishen (jag vågar påstå att detta ser mycket bättre ut än till exempel en Tesla)." Med MX-30 satsade Mazda allt och använde specialmaterial, som kork. **Den här recensenten gillar det**: "Vacker lyxig, industriell klädsel, vilket betyder bruna läderväggar och svart tygsäte, gjort av återvunna PET-flaskor. Ser väldigt chic ut. Den ökända korken, det är väldigt personligt, du hatar den eller älskar den. Personligen gillar jag det, undrar hur det här kommer att hålla efter några år."



Vi läste också entusiastiska ljud om head-up-displayen i Mazdan. **Till exempel skriver någon:** "Jag är särskilt entusiastisk över head-up-displayen där all nödvändig drivinformation visas, och använder därför lite av de andra skärmarna." "Den viktigaste informationen projiceras på vindrutan via en dold projektor. Superpraktiskt," **bedömer en MX-30-förare.**

Klumpiga självmordsdörrar

Mindre bekväma är självmordsdörrarna, **enligt denna recensent:** "Den stora nackdelen med bilen är bakdörrarna. Inträdet är okej, men annars har det egentligen bara nackdelar. På grund av den stora centrala pelaren och de små bakrutorna har du en enorm död vinkel och det är omöjligt att titta över axeln på trafiken bakifrån." De små fönstren bidrar inte till en rymlig känsla: "**Det** är ganska trångt bak ändå och dessutom klaustrofobiskt med de där små fönstren." Alla delar inte denna erfarenhet. Den här recensenten är **positivt överraskad:** "Utrymme längst bak för mina barn (10 och 6), jag förväntade mig att det skulle vara snävare." Men MX-30 är egentligen inte praktisk. Detta beror delvis på den 366-liters bagageluckan. "Bagageutrymmet är okej för denna bilmodell, men inget praktiskt förvaringsutrymme för de två laddkablarna," är upplevelsen **för** denna MX-30-förare.

Förarassistanssystem

Dessutom är bilen utrustad med olika förarassistanssystem. Vissa assistenter fungerar bättre än andra. "Adaptiv farthållare fungerar utmärkt och felfritt, men filassistenten kan slängas i soptunnan enligt mig. Även om du stänger av den kommer du ändå att bli varnad när du närmar dig en linje. Rastlös," **säger en Mazda-förare.** I **denna användarrecension** läste vi att 360-graderskameran är bra.



Tyvärr stöter vi också på några brister i recensionerna. Till exempel upplever flera recensenter problem med gasfjädrarna vid bagageutrymmet. **"Bakluckan** hänger regelbundet. Han går inte upp, vilket han normalt måste göra." Vi läste också samma problem i **denna användarrecension**. En annan har lidit av en dysfunktionell **head-up display**: "head-up display, jobba igen och sedan igen." **Denna recensentskribent** hade några tekniska problem. Till exempel brann säkerhetsbältesindikatorn i onödan och dödvinkelsensorn sviktade ibland. Denna MX-30-förare led också av fel och beskriver det som: **"faktiskt för många** för att nämnas." Som tur är läste vi få klagomål om Mazdas tillförlitlighet.

Nyfiken på AutoWeeks åsikt om Mazda MX-30 och våra erfarenheter med uthållighets-testaren? Alla **våra tester finns här**.





2. Volkswagen ID.3 NEO provkörd

Av Christoffer Gullin

6 aug. 2026

Förfinad utan genombrott



FILM: <https://youtu.be/CCZSUN0xMio>

Jag fick möjlighet att köra nya Volkswagen ID.3 NEO en kort tur och i denna video berättar jag mer om upplevelsen, vad som är nytt och några av de förändringar som märks. Detta är en kort provkörning och bör ej ses som en recension.



Christoffer Gullin



3. EU öppnar dörren för förbränningsmotorer efter 2035

Av Åsa Wallenrud 2026-08-05

EU lättar på kraven för förbränningsmotorer efter 2035. Laddhybrider och e-bränslen får plats i kommissionens nya förslag.



EU:s klimatkommissionär Wopke Hoekstra bekräftar kommissionens nya förslag som ger förbränningsmotorn fortsatt utrymme efter 2035.

Det tidigare målet om ett totalstopp för koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon från 2035 revideras. I ett [skriftligt svar från EU-kommissionen](#), avgivet av klimatkommissionär **Wopke Hoekstra**, bekräftas att kommissionen lagt fram ett förslag till revidering av förordningen för koldioxidstandarder.

Det uppdaterade förslaget innebär att tillverkarna måste minska avgasutsläppen med 90 procent till 2035, jämfört med det tidigare spikade kravet på 100 procent. De återstående 10 procenten ska kompenseras genom växthusgasbesparingar från e-bränslen, vissa bio-drivmedel samt användning av koldioxidsnålt stål tillverkat inom EU.

Teknisk neutralitet och utrymme för hybrider

Enligt EU-kommissionen syftar revideringen till att ge bilindustrin ökad flexibilitet och stärkt teknisk neutralitet, samtidigt som en tydlig marknadssignal mot nollutsläppsfordon bibehålls.

Justeringen gör att laddhybrider, räckviddsförlängare, mildhybrider och rena förbränningsmotorer fortfarande kommer att kunna spela en roll efter 2035.

Förslaget erkänner även betydelsen av biodrivmedel i omställningen, däribland bioetanol inblandad i bensin, förutsatt att framställningen sker från råvaror godkända enligt EU:s direktiv för förnybar energi (RED).

Direktivet sätter bland annat upp bindande delmål om 5,5 procents användning av avancerade biodrivmedel och förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung till 2030.

Hårda krav slår mot vanliga bensin- och dieslbilar

Även om förslaget innebär en uppmjukning är det inte fritt fram för konventionella bensin- och dieslbilar i dagens utförande. De totala utsläppskraven på biltillverkarnas modellflottor förblir stränga.

Eftersom även moderna laddhybrider släpper ut koldioxid under körning belastar de tillverkarnas samlade utsläppskvoter. Det gör att bilmärkena kan tvingas prioritera bort folkliga hybrider till förmån för dyrare nischmodeller med högre marginaler, där utsläppsutrymmet ger störst ekonomisk utdelning.

Kraven gäller i första hand nya personbilar och lätta transportfordon. Tunga lastbilar, busar och motorcyklar omfattas av andra regelverk. Samtidigt drar vissa mindre biltillverkare nytta av särskilda undantagsregler som skonar mycket små produktionsserier.

Läs också:



Världens starkaste sug-V8: Nya Hennessey Blackbird



M Sverige: Här är förslaget som ska stoppa bränslekaoset



Åsa Wallenrud

Frilansande motorjournalist och redaktör med stor erfarenhet av att testa bilar. Skriver nyheter för auto motor & sport om bilar, bransch och bilindustri.

Email: red@automotorsport.se

4. Beskedet om ny däcklag: "Tufft för verkstäderna"

Av Andreas Jemn 6 augusti 2026, 17:26

Nya däcklagen är lagd på is. Nya reglerna ser inte ut att bli av. Ett hårt slag för branschen.



Förra året spreds nyheten att regeringen skulle förändra tiderna för däckskifte. Svenska bilägare varnades för att missa de nya datumen. Regeringens förslag var att vinterdäcken skulle på redan den tionde november istället för den första december.

Däckbranschen fick bråttom att informera land och rike runt.

– Vi informerar redan nu för att undvika brist och överraskningar. Planera som om reglerna gäller och byt i god tid före 10 november, sa Jonas Roupe, vd för Däckbranschens informationsråd förra sommaren.

Stora förberedelser

Alla förberedde sig och väntade. Men ingenting hände. Det kom ingen ny lag från regeringskansliet. Och till slut meddelade regeringen att den nya däcklagen bara skulle gälla för tung trafik.

– Vi vill ha förändrade tider. Det är tufft för verkstäderna att hinna med. Man ska tänka på att det här är ett avlångt land med en lång vinter på många ställen, säger Martin Tillsten, vd för Däckteam till Carup.

Nya skiftetider var något som däckbranschen länge önskat. Därför blev besvikelsen stor när man först sköt upp beslutet. Istället hoppades man på besked sommaren 2026. Men nu visar det sig att regeringen inte har några planer för en ny däcklag.

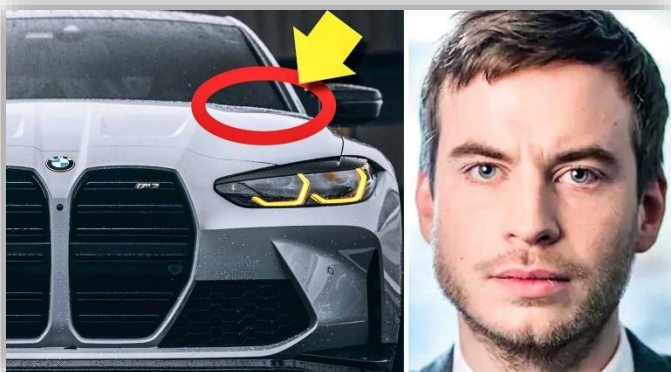
– Det är inget som planeras just nu, säger Ofelia Venneman, pressekreterare åt infrastrukturminister Andreas Carlsson till Carup under torsdagen 6 augusti.

Detta gäller för idag personbilar:

- 1 december – 31 mars: Krav på vinterdäck om det är vinterväglag.
- 15 april: Sista dagen att använda dubbdäck (om det inte är vinterväglag).

Så här gick det:

- Regeringen planerade först att ändra till 10 november–10 april även för personbilar för att undvika däckköer.
- Förslaget stoppades i sista stund inför vintersäsongen. Istället är det vinterdäck mellan 1 december och 31 mars som gäller.
- Lagen infördes enbart för tunga fordon, medan personbilsreglerna förblir som förut.
- 16 april – 30 september: Förbud mot dubbdäck (om inte vinterväglag råder).

LÄS MER:**Otroliga fyndet: Orkanskadade Ferrari-bilar gömda i årtal****Hela listan: Här är alla 70 finesser som Tesla...****Detta avslöjar koden som finns på alla bilar**



Nya lagen ger däckpanik: Då måste du byta i år



Experten om ny däcklag i år: "Viktigt vara beredd"



När är sista dagen för vinterdäck?



Panik inför nya däcklagen: "Var förberedd"



Andreas Jemn är journalist och författare.



5. Lyten återstartar Northvolts batteriverksamhet i Sverige

Posted by Kristofer Rask augusti 6, 2026 [2 kommentarer](#)

Efter övertagandet av delar av Northvolts tidigare verksamhet meddelar nu amerikanska Lyten att företaget återstartar batteritillverkningen i Europa. Samtidigt lyfter bolaget fram den kompetens och de anläggningar som följde med förvärvet i Sverige och Polen.



Lyten slutförde i februari köpet av Northvolts tidigare tillgångar och immateriella rättigheter i Sverige och Polen. Nu uppger bolaget att batteri- och energilagertillverkningen återstartas och att rekryteringar har pågått under året i både Sverige och Polen.

Företaget betonar vikten av att bygga batterier i Europa med en lokal leveranskedja och lokal kompetens. Enligt Lyten blir Skellefteå navet för batteritillverkning medan Västerås får en central roll genom Europas största forsknings- och utvecklingscenter för batterier. Teamet i polska Gdańsk ska samtidigt bidra med sin erfarenhet inom energilagringssystem.

– Skellefteå bidrar med beprövad batteritillverkning, Västerås med Europas största battericentrum för forskning och utveckling och Gdańsk med djup erfarenhet av energilagring. Vi är tacksamma över att få bygga vidare på den grunden och ser fram emot att fortsätta det viktiga arbetet, skriver Lyten.

Beskedet innebär ytterligare ett steg i arbetet med att få tidigare Northvolt-verksamhet i drift igen under den nya ägaren.

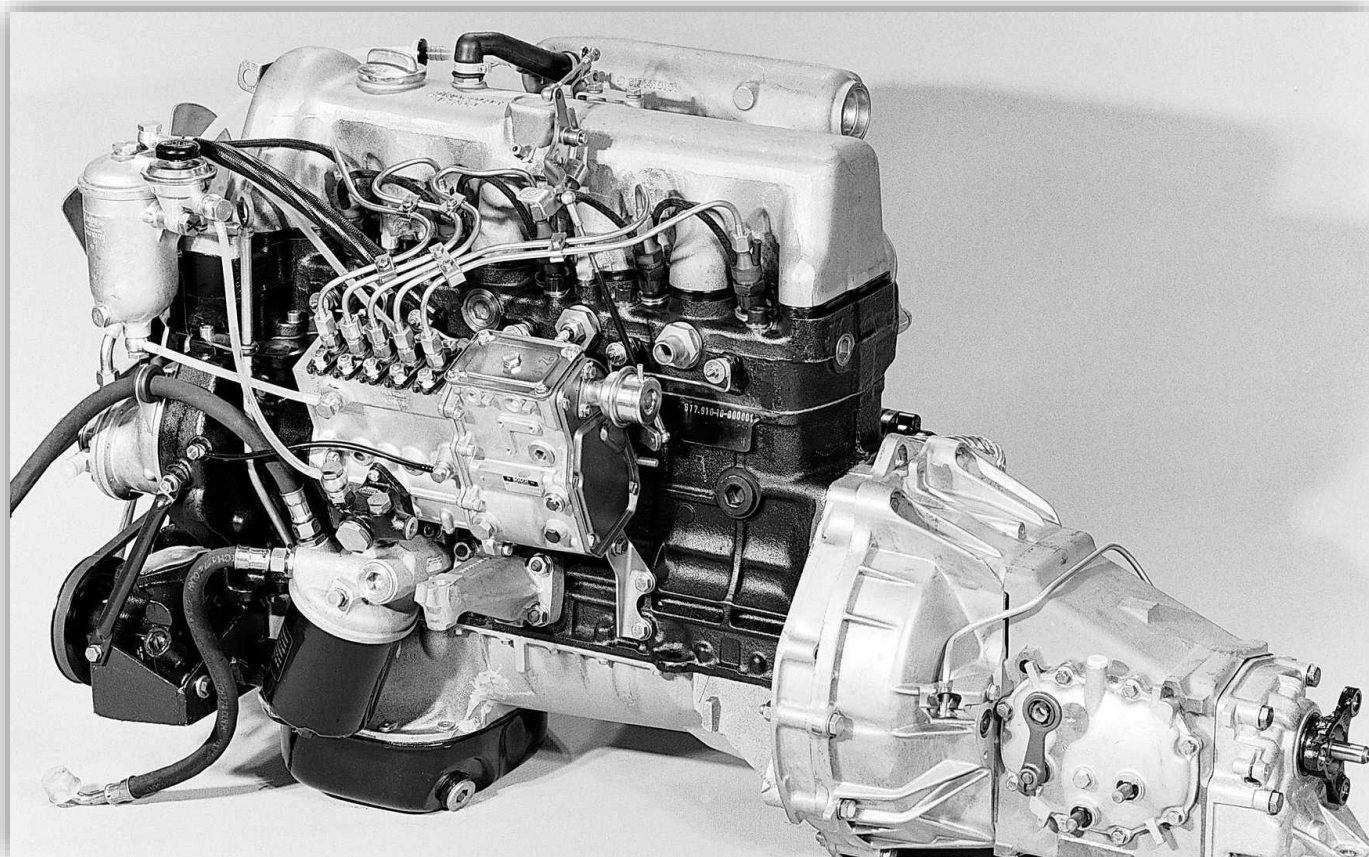


Kristofer Rask

6. Mercedes-motorn som vägrar dö – så blev OM617 en odödlig ikon

Av Åsa Wallenrud 2026-08-08

Det finns motorer som vägrar att ge upp. Mercedes-Benz OM617 är det ultimata exemplet på tysk överkonstruktion som bara rullar vidare.



Det finns några få motorer i bilhistorien som ständigt imponerar med sin råa tillförlitlighet, och bland dem står **Mercedes-Benz OM617** i en klass för sig. Den raka femcylindriga trelitersdieseln gjorde sin karriär hos den tyska biltillverkaren från mitten av 1970-talet ända in på 1990-talet.

Anledningen till att Mercedes valde en femcylindrig konfiguration var behovet av mer effekt. Fyrcylindriga motorer räckte inte till, och en rak sexa blev för lång för motorrummet.

Mercedes valde att lägga till en cylinder för att få mer kraft i stället för att pressa en mindre motor med prestandamodifieringar – vilket blev nyckeln till den enorma hållbarheten.

Låg effekt och kraftiga komponenter

Ett lågt effektuttag i förhållande till cylindervolymen gör att motorn arbetar under låg belastning. I sina tidiga utföranden gav den tre liter stora sugmotorn blygsamma 80 hästkrafter, där W115-generationens 240D 3.0 var först ut på marknaden.

Även när turbomodellerna lanserades senare var prestandan måttlig; 0–100 km/h tog runt 17 sekunder och toppfarten låg strax över 160 km/h.



Mercedes-Benz W123 begåvades även med OM617-motorn.

Istället för att jaga hästkrafter fokuserade Mercedes ingenjörer på kylning och smörjning, då värme är en av dieselmotorns största fiender. Turbovarianterna utrustades med oljemunstycken som kylde kolvarna, förstärkt topplockspackning och en nitrerad vevaxel för att klara det högre förbränningstrycket.

Motorblocket i kraftigt gjutjärn och de smidda dekomponenterna var ren överdimensionering i förhållande till effekten.

Mekanisk enkelhet som håller i längden

Den fantastiska livslängden bygger också på en mekanisk konstruktion utan krångel. Kamaxeln drivs av en dubbelradig kamkedja, och topplocket rymmer en enkel överliggande kamaxel utan variabel ventilstyrning. Bränslesystemet består av en helt mekanisk insprutningspump.

Till skillnad från moderna dieselmotorer saknar OM617 komplicerade avgasreningssystem som DPF-partikelfilter, AdBlue och virvelklaffar, samt känsliga elektronikkomponenter och common rail-insprutning med extremt högt tryck.

Det är därför inte ovanligt att Mercedes-bilar med OM617-motorn passerar både 40 000 och 80 000 mil utan större ingrepp.

Vilken är din favoritmotor genom tiderna?

Läs också:

[Ola Källenius: "Vi gick för långt med skärmarna"](#)

[Uppdaterade Maybach GLS: Nu med 612 hästar och AI-lyx](#)



Åsa Wallenrud

7. Ford Taunus utmanade Volvo – och blev en succé

Publicerad 2026-08-09 6:30 Text Calle Carlquist

Ford fick till en riktig hit med mellanklassmodellen Taunus, även i Sverige. Men annonsen bjöd på köpargument som tog det hela lite väl långt.



Backspegeln synar denna gång den Ford Taunus som dök upp 1976.

Strax efter debuten vimlade det av dem på svenska vägar och det kanske inte var så konstigt. Taunus var nästan lika rymlig som en Volvo 240 men hade kompakta ytermått och på typiskt Fordmanér fanns mängder av välutrustade varianter att välja mellan till lockande pris. Med en så måttfull och modern design som modellnamnet fick detta år var succén given.

Taunus är ju en bergskedja i Tyskland där skog, vinodlingar och mineralvattenkällor trivs. Som bilmodell dök Taunus upp 1939 och det blev tio generationer innan **Sierra kom 1982**. Taunus konkurrerade ofta med Opelmodeller, från början med Rekord men från 1970-talet mer direkt med

Ascona. Så var fallet med 1976 års Taunus, den som hade fått "Ökat värde genom ökad säkerhet".

En elegant utformad helsida, trots att den innehåller en textmassa som knappast skulle gå hem numera. Teckningar och grafisk överblick ger ett intryck av ren vetenskap bakom argumenten.

Vi kan anta att annonsen är framtagen i Tyskland och att en reklambyrå i Sverige översatt enligt strama direktiv. Vid den här tiden var 1950- och 60-talens naivt klatschiga, svenskproducerade annonser nästan helt borta.

Säkerhet var alltså temat. Det här är året efter **Volvos första årsmodell av 240-serien** och alla dess attribut som hämtats från den omtalade säkerhetsbilen **VESC 1972**.



I annonsen från 1976 rullade Ford ut argumenten för att slå till på en Taunus – vissa av dem mer övertygande än andra.

Konkurrentmärken kunde ju inte vara sämre men fick gräva djupt för att hitta detaljer på samma nivå som Volvos. Under skalet var Taunus nämligen ganska oförändrad från den föregående generationen som kom 1970. I sanningens namn var nya Taunus därför inte särskilt modern ens som ny.

Ford kom på 20 punkter att framhålla. Somliga blev krystade. Punkt 2 "Spoiler som pressar frampartiet mot vägbanan" låter tryggt men gjorde den verkligen det eller var den bara en formsak? Punkt 7 "Reflexfria vindrutetorkare" låg i tiden, allt krom som kunde blixtra i förarens nylle skulle ut. Men har någon någonsin kört i diket på grund av blanka vindrutetorkare?

Punkt 14 "Justerbar air flow ventilation", ja, vilken säkerhetsgrej! Då hade brödtexten redan nämnt "Effektiv genomventilation med klotventiler". Ska vi sätta en Swishtjuga på att det är enda gången ordet klotventil förekommit i en bilannons?

Med "Vinklarna i kraftöverföringen har rätats ut" är vi ute på desperat djup i argumentpåsen. Nå, att raljera i efterhand är ju alltid lätt.

Utbudet av varianter var stort men ändå långt ifrån det som föregångaren hade erbjudit. Då fanns coupékaross förutom sedan- och kombimodeller, då fanns fler utrustningsnivåer: L, GL, GXL och allt vad det var. Ghia var lyxigaste version 1976, med flott plyschklädsel och träpaneler. En sådan hittar du inte utan vidare år 2026.

Det är i alla fall ett som är säkert.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



Fords gåtfulla annons: "Vad kan de ha menat?"



Ford Granada: "En pärla – men en drinkare av rang"



Handlarens skarpa varning: "Kom inte med en Ford Scorpio"



8. Simca Aronde Plein Ciel: Den är snygg och den är sällsynt

Av Classic and Sports Car

17 Mar 2026

Vissa klassiska bilar är som utsökta trerättersmiddagar som ger gastronomisk, fysisk och till och med andlig näring vid varje tillfälle. Andra är eleganta små förrätter eller kanapéer: en fröjd för ögat, mycket smakrika och de går ner som en fröjd, men i slutändan är de hors d'oeuvres – substanslösa och lättglömda.



Simca Aronde Plein Ciel, designad och tillverkad av Facel Vega, är ett utmärkt exempel på det senare. Detta är inte för att förringa denna vackra lilla bil, utan snarare för att sätta den i sitt sammanhang. Här möts fransk och amerikansk estetik på ett perfekt sätt i en liten lyxig 2+2-kupé som tillverkades enbart för att se elegant ut under några säsonger av glamour.

Som en ögonblicksbild av en tid och en plats i den franska bilhistorien smälter den perfekt på tungan – eller åtminstone gör den det när man väl förstår tanken bakom den. Simca, som leddes av den i Turin födde Henri Théodore Pigozzi, hade startat 1934 och tillverkade Fiat-bilar på licens i Frankrike.

Med Aronde från 1951 hade man dock börjat visa sin förmåga att tillverka bilar med en alldeles egen karaktär. Dessa bilar tenderade fortfarande att, åtminstone rent tekniskt, följa i spåren av vad som hände i Turin, men när det gällde Aronde hade det franska bilföretaget skapat något bättre.



På den inhemska marknaden utgjorde Simcas bilar från 1950- och 1960-talen en bro mellan Peugeots gedigna pålitlighet och Citroëns tekniska finess. Det var livfulla, till synes enkla och mekaniskt konventionella, men i övrigt välgenomtänkta bilar med motor fram och bakhjulsdrift, som erbjöd köparna en modern charm och ett stort utbud.

De var dessutom välgjorda och pålitliga, marknadsfördes på ett kreativt sätt och blev oerhört populära. Faktum är att över en miljon Arondes såldes i modellens ursprungliga utförande, vilket gjorde Simca till Frankrikes största privatägda biltillverkare vid den tiden.

Antalet Aronde-varianter och undervarianter är ganska förvirrande, men i detta sammanhang kan vi säga att Aronde var Simcas första egenutvecklade modell och deras första bil med självbärande kaross.

Modellen tillverkades i tre generationer mellan åren 1951 och 1964, och totalt tillverkades 1,4 miljoner exemplar: sedaner, coupéer med fast tak, cabrioletter, kombibilar, pickuper och skåpbilar. De första 100 000 hade sålts redan 1953 och trots importtullarna blev Simca-bilarna väl mottagna i Storbritannien, tack vare att deras trovärdighet stärktes av en rad framgångsrika och uppmärksammade rekordkörningar.

Historien om coupémodellen Plein Ciel och cabrioletmodellen Oceane från åren 1957–1962 börjar med Simca Sport från 1948, som byggde på den lilla Simca 8 men utrustades med en något upptrimmad motor. Pigozzi hade skickat en Simca 8 till Turin 1948 för att få den ombyggd av Stabilimenti Farina (ett mindre karosseribyggeri, drivet av brorsönerna till Battista "Pinin" Farina) till en cabriolet som ritats av den produktive Giovanni Michelotti.

Gianni Agnelli från Fiat uppmuntrade sina vänner Jean Daninos från Facel och Pigozzi att gå samman i projektet. Facel-Métallon i Amboise skulle pressa fram motorhuvar och skärmar till Sport-modellen – som tillverkades som coupé och cabriolet – i aluminium, samt bygga upp resten av karossen av en blandning av stål- och aluminiumkomponenter för dörrstolpar, trösklar och instrumentpanelen.

Allt detta skulle ske på ett Simca-chassi som hade modifierats för att passa denna speciella kaross. Bilarna monterades, lackerades, utrustades och färdigställdes helt och hållet av Facel vid företagets anläggningar i Colombes och Dreux, innan de levererades till Simca i Nanterre.



Sport-modellen förbättrades successivt under årens lopp för att mekaniskt kunna hålla jämna steg med Simcas vanliga sedanmodeller. År 1949 utrustades den med den 1 221 cm³ stora motorn från den nya Simca 8, som i detta fall var trimmad för att ge 49 hk, samt ett förstärkt chassi; därefter följde en helvindruta till coupémodellen, som blev tillgänglig från april 1950.

Även om den aldrig var tänkt att vara något mer än en elegant bil för boulevarden, nådde Sport ändå vissa tävlingsframgångar: den vann sin klass och slutade på en stark tredjeplats totalt i Rallye Monte-Carlo 1951. Från och med april 1952 blev den Simca 9, då den äntligen fick den uppgraderade motorn från Aronde, och i coupé-utförande var den nu byggd med monocoque-kaross.

Vid denna tidpunkt övergavs cabrioletplanerna – Facel hade svårt att få den självbärande karossen tillräckligt styv för att bilen skulle kunna köras utan tak. År 1953 presenterades en version av Simca Sport med "ny look", vars eleganta design gav bilen en betydande visuell attraktionskraft.

Pigozzi var särskilt intresserad av just denna aspekt av bilens marknadsföring och talade om att sälja dem till "de vackraste kvinnorna i Paris". I reklamsyfte gav han faktiskt bort sina bilar till stjärnskott som bland andra Brigitte Bardot, så att de kunde susa runt i stan.

Den mjuka, rundade designen hos Simca Sport från 1953 påminde starkt om den ännu inte lanserade Facel Vega. Den var långsam och dyr, men de flesta köpare brydde sig inte om det – Simca var medveten om sina brister och för att återställa balansen döptes modellen om till Coupe de Ville i oktober 1954, samtidigt som priset sänktes och utrustningen förenklades.

Cabrioletversionen Weekend kompletterade Coupe de Ville 1955, men blev en kortlivad modell som 1957 ersattes av Oceane (cabriolet) och Plein Ciel ("Open Sky"-kupé), med skarpare karosslinjer och Facel Vega-liknande omslutande vindrutor. Dessa var användbara, profilhöjande glamourbilar för Simca: Ocean-cabrioleten var mycket billigare än Citroën DS Décapotable och var en av de ytterst få fransktillverkade öppna bilarna på marknaden vid den tiden.

Med ett pris som var dubbelt så högt som för en standardmodell av Aronde sedan blev dessa Simca-modeller med halvkaross aldrig några storsäljare.

De tillverkades i en takt av åtta till tio bilar per dag, och inklusive de tidigare modellerna uppgick den totala produktionen av Facel Simca till 20 196 bilar. Jag har sett siffran 11 560 tillverkade Oceane/Plein Ciel, vilket känns rimligt. Tekniskt sett höll de jämna steg med Aronde i 90A- och F60-utförande och fick successivt kraftfullare motorer, även om utrustningen på senare versioner förenklades för att hålla priserna nere.



De första bilarna levererades från 1960 med den 57 hk starka versionen av den 1288 cm³ stora "Flash Spécial"-motorn med stötstänger och fem huvudlager, men alltid med växelspak på rattstången och synkronisering på andra, tredje och högsta växeln.

1959 fick bilen en omdesignad frontgrill, och "Rush Super M"-motorn som monterades i de senare modellerna levererade 70 hk. Julie Lambert har ägt sin underbara svarta Simca Aronde Plein Ciel i 34 år. Den framstår i ett skick som skulle göra en nyskickad Ferrari stolt, och till och med vår vanligtvis oberörde fotograf Max blir omedelbart betagen av den.

"Jag såg en annons för Simcan ganska nära där jag bor, hos en vanlig bilhandlare i Havant i södra England", säger Julie. "Jag har vuxit upp med två bröder som är bilintresserade, och de tittade på den tillsammans med mig. Den var grå, men hade ursprungligen varit svart, och jag hade alltid velat återställa den till sin ursprungliga färg."

Den har nu varit renoverad (för andra gången) i ungefär fyra år. Julie tillägger: "Bells Auto Service i Hampshire skötte karossarbetet – de arbetar ofta med Triumph Stags – och gjorde ett fantastiskt jobb; min brors företag skötte resten."

Julie vill montera ett nytt avgassystem och byta ut den saknade kromlisten som går längs motorhuvens kant. "Jag har hittat en Simca-radio", säger hon, "och några Robergel-trådhjul som kan skruvas fast, men de behöver förkromas om. Den var inte i så dåligt skick när jag köpte den. Trösklarna var borta och det läckte runt vindrutan – man kunde inte få tag på gummipackningarna på den tiden. Bakrutan var lika illa som den främre."

"Vi renoverade motorn med nya kolvar och nu har den ett högre toppväxel i växellådan för körning på motorväg", fortsätter hon. "Jag körde den i några år när den var grå, och den var väldigt pålitlig. Det är en bil från 1958, även om vi hittade en matta i den som är daterad november 1957."

Enligt Julie är bilarna från 1957 och 1958 de snyggaste: "1959 ändrade de kylargrillen, satte på större stötfångare och bytte ut märket 'Aronde' mot 'Simca'. De ändrade till och med formen på vindrutan."



Den eleganta och välproportionerade Plein Ciel ser ännu bättre ut i verkligheten än på bild: en blandning av Facel Vega och Ford Thunderbird, men med en egen kompakt och välvårdad stil som säkert måste ha gjort stort intryck på gatorna i Paris i slutet av 1950-talet och början av 1960-talet.

Den ger inte intryck av att vara en liten bil, och den långa bakdelen rymmer ett stort bagageutrymme. Den välvda takkonstruktionen består nästan helt av glas, vilket förklarar varför modellen fått namnet "Open Sky". Sätena är ganska rejäla, nästan som i en Rover från den tiden, och ryggstöden går att justera – något som var sällsynt även i många dyrare bilar på den tiden.

Den stilrena instrumentpanelen sträcker sig i en lång båge mellan dörrarna och består endast av en enda rund hastighetsmätare som rymmer de olika lamporna för helljus och laddning samt bränsle- och temperaturmätare. Den är enkel men ser ändå inte stram ut. Den stora ratten har en något ömtålig halvringsformad signalhornsknapp (separata signalhorn för stad och landsväg ingick som standard), tillsammans med kromade ekrar och en röd kant som matchar interiörens klädsel.

De flesta viktiga elektriska funktionerna styrs via reglagen på ratten. Vid normala hastigheter är styrningen inte tung och känns stabil och precis utan att vara nervös; den kräver egentligen bara mer kraft i snäva, långsamma kurvor.

Även med sina diagonaldäck märker man inte att man måste hålla Simcan på rätt kurs, men Julie funderar på att någon gång byta till tidstypiska radialdäck. Motorn är tyst vid låga varvtal, men man känner att den bara har fyra cylindrar när den väl drar fritt i de välavvägda växellägena via rattväxeln.

Den första är låg och "smäller till", men de övriga är tysta i ett brett, något stramt spår som är lätt att anpassa sig till. Kopplingen är förlåtande mjuk och, precis som alla andra pedaler, bekvämt placerad.



De generöst tilltagna trumbromsarna har utmärkt respons och balans, och det finns något väldigt ofranskt över Simcas hårda fjädring och kraftiga dämpning – ändå känns körningen på något sätt inte obekväm.

Med tanke på att till och med bakljusen är specialtillverkade för bilen, hur är det då med reservdelarna? "Jag hade turen att allt på bilen var i ordning när jag köpte den."

Ingen klassiker har någonsin blivit så omhuldad som denna Simca. "Den står alltid i garage, den körs aldrig ut i regn, och jag släpper nästan aldrig den ur sikte", medger Julie. "Jag funderar på att åka till Frankrike för ett evenemang, men jag vill inte lämna bilen obevakad på parkeringen!"

Jean Daninos om Henri Pigozzi

Jean Daninos från Facel, som senare blev känd som skaparen av Facel Vega, beskrev en gång Pigozzi på följande sätt: "Mycket dynamisk och mycket auktoritär, med massor av talang. Stolarna brukade flyga omkring på hans kontor! Vi kom mycket bra överens. Jag hade också ett gott förhållande till Gianni Agnelli, men Pigozzi var den som bestämde i Frankrike: han var intelligent och hade en tydlig vision, mycket tydlig."

Daninos tyckte att Pigozzi ibland var "en svår person", men beskrev honom som "snabb och en bra ledare".

Det var Agnelli, en av kunderna till Cresta (Bentley MkVI med kaross från Facel), som förde samman Facel och Simca. Daninos minns: "Han ringde mig och frågade varför jag inte tillverkade den här sportiga Simca-modellen tillsammans med Pigozzi. Så jag sa 'Okej'."

"En tid senare befann jag mig på gården vid fabriken i Colombes när Pigozzi kom och sa: 'Jag förstår att Gianni har berättat för dig att jag skulle komma.' Jag svarade: 'Ja – jag har väntat på dig i ungefär tre månader!'

"Ibland träffades vi på en nattklubb", fortsatte Daninos. "Han var alltid ute på stan med unga tjejer."

"Pigozzi var en svår person, men trevlig. Vi brukade åka skidor tillsammans i St. Moritz."

De ekonomiska relationerna mellan de två företagen var inte heller alltid problemfria: "Vi hade stora svårigheter att få betalt av Simca. Pigozzi ville inte betala sina räkningar."



Fakta

Simca Aronde Plein Ciel

- **Sålda/tillverkade** 1957–1962/11 560
- **Konstruktion** i stålmonokock
- **Motor** med gjutjärnsblock, legerat cylinderhuvud, OHV, 1288 cm³ fyrcylindrig, enkel Solex-förgasare
- **Maximal effekt** 57 hk vid 4800 varv/min
- **Max vridmoment** saknas
- **Växellåda:** fyrväxlad manuell, bakhjulsdrift
- **Fjädring:** fram oberoende, med triangellänkar och spiralfjädrar; bak: styvaxel, halvelliptiska bladfjädrar och spiralfjädrar; teleskopiska stötdämpare fram och bak
- **Styrnings** snäckväxel och rulle
- **Bromsar** trumbromsar
- **Längd** 4166 mm
- **Bredd** 1575 mm
- **Höjd** 1346 mm
- **Hjulbas** 2445 mm
- **Vikt** 1100 kg
- **0–60 mph** 20 sekunder
- **Toppfart** 140 km/h



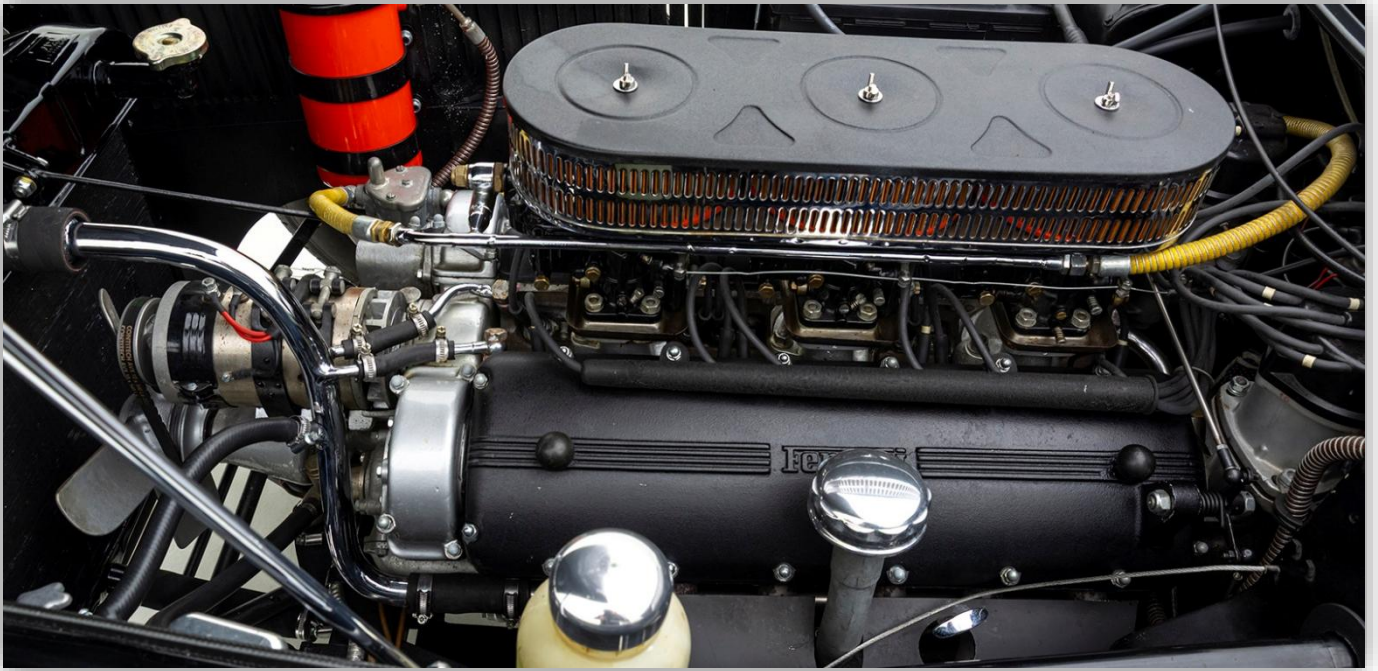
9. Ferrari 250 GT Ellena 1957



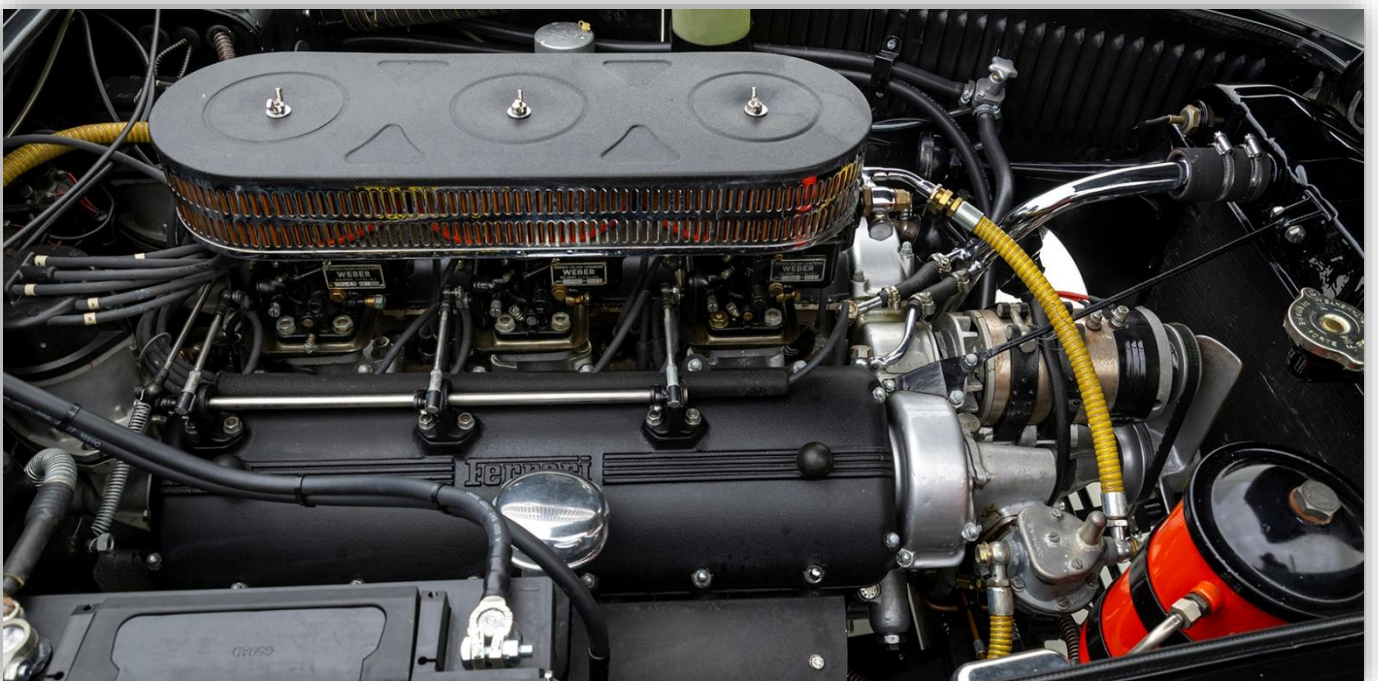
Mitten av 1950-talet var en tid av kritisk övergång för Ferrari. Enzos racingbilar var klassen i fältet inom en rad olika motorsportdiscipliner, och beroendet av försäljning av gatbilar för att finansiera teamet blev allt viktigare. Fram till denna punkt var Ferraris gatbilar inte mycket mer än tunna versioner av racing-GT, men en mer vägfokuserad volymproduktionsbil var nödvändig för att Ferrari skulle kunna konkurrera mot sina konkurrenter.

Den nya 250-serien var avsedd att fylla det tomrummet och locka förmögna köpare att njuta av Ferraris motorsportglans i ett stilfullt, sofistikerat gatpaket. Genom att använda beprövad chassiarkitektur och den magnifika 3-liters V12-motorn designad av Gioacchino Colombo, levererade 250 GT lyx, förfining och prestanda, samtidigt som den spred Ferraris evangelium till viktiga nya marknader, särskilt i Nordamerika.





Den första i serien, 250 Europa, markerade också en omvälvande förändring för Ferrari, då designfavoriterna skiftade från Carrozzeria Vignale till Carrozzeria Pinin Farina (senare Pininfarina), den senare karossen pryddes 48 av de 53 250 Europa som tillverkades. Men när 250-serien växte i popularitet saknade Pininfarina initialt produktionskapacitet för att snabbt tillverka karosser för att möta efterfrågan. För att hänga med tog Ferrari hjälp av den relativt nya Carrozzeria Boano för att ta över det som behövdes. Grundad av den före detta Farina-designern Mario Felice Boano, hade karossbyggaren en kort men produktiv period, och Ferrari 250 Boano var utan tvekan den mest kända designen som rullade ut från deras verkstadsdörrar. Boano och hans son Gian Paolo utvecklade en nära relation med Fiat och efter att cirka 82 bilar färdigställts för Ferrari, lämnade paret för att leda Centro Stile Fiat i slutet av 1957. Därmed övergick driften av Carrozzeria Boano till Marios svärson, Ezio Ellena, som döpte om företaget till Carrozzeria Ellena och färdigställde cirka 50 ytterligare bilar under namnet innan produktionen upphörde.





Även om de utåt sett liknar varandra, skiljer subtila skillnader 250 Boano och Ellena åt, och typiskt för den tiden skedde designförändringar gradvis och varierat. De mest anmärkningsvärda designförändringarna som Ellena har infört inkluderar en 2 tum högre taklinje för större komfort och sikt, samt att dörrventilerna elimineras. Ferrari förbättrade också senare bilar med större bromsar, ZF-styrningslåda, konventionellt växlingsmönster för fyrväxlad låda och tändning med enkel fördelare. Jämfört med de hårdare bilarna som Tour de France var Ellena trimmad för grand touring, med mjukare fjädring, synkroniserade växlar och lyxiga detaljer. Naturligtvis var Ferraris tävlings-DNA oförfalskat, vilket bevisades av att 250 Ellenas tog några anmärkningsvärda segrar i evenemang som Alpine Rally och Acropolis Rally.

Chassi 0727GT är ett vackert restaurerat exemplar av en 250 GT Ellena "High Roof", som nyligen har fått en specialrenovering. Även om bilens tidigaste historia för närvarande inte är dokumenterad, upptäcktes 0727GT i Nordamerika efter en lång förvaringsperiod. Vid upptäckten var bilen i princip färdig, i behov av restaurering men saknade originalmotorn som installerades i en 250 Europa på 1970-talet. I mitten av 2010-talet genomgick Ellena en totalrenovering med mutter och bult, fotodokumenterad till en total kostnad av €250.000, som slutfördes 2017. Som en del av projektet anskaffades en tidsriktig invändig Colombo V12, ursprungligen monterad på 250 GT 1483GT (internt nr 0556D). Foton i arkivet visar att bilen var avskalad till bar metall och karossen noggrant restaurerad och färdigställd till hög standard. Restaureringen inkluderade fullständig ombyggnad och detaljering av chassi och underrenningskomponenter, hjul restaurerade av Borrani och utrustade med tidsriktiga Pirelli-däck, samt en fullständig översyn av V12-motorn med nya lager, smidda kolvar, autentiska Weber 38DZ-förgasare och tidsriktiga tändkomponenter.



Ett slående färgschema i svart med kontrasterande koppartak valdes för att framhäva Ellenas sofistikerade, eleganta linjer. Den lyxiga beige läderinteriören restaurerades till concours-standard av Tappezzeria Luppi, en av världens ledande Ferrari-specialister på klädselrestaurering, belägen i hjärtat av Ferrari-landet i Modena, Italien. När den stod klar återvände 0727GT till USA och 2022 ansvarade märkesspecialisten Patrick Ottis för finjusteringar och mekanisk sortering inför korrekt väganvändning. Den anslöt sig sedan till en omfattande privat samling av betydande europeiska sport- och GT-bilar, från vilka den erbjuds.

Sedan restaureringen har 0727GT endast använts sporadiskt och är i utmärkt skick genom hela bilen, med utmärkt panelpassning, finishkvalitet och detaljer som korrekt "Ferrari 250 Granturismo"-skrift, vackra Marschal-strålkastare och matchande dimljus i grillen. 250 Ellenas 2 tum högre tak, tunna pelare och en-stycks bakskärm gör ingången enkel och ger en luftig och rymlig kupé. Dessa bilar är kända för sin långdistansförmåga, och 0727GT är ett utmärkt exempel att njuta av på prestigefyllda körevenemang som Colorado Grand eller California Mille, medan dess slående lackering och utmärkta presentation kommer att väcka stor uppmärksamhet i showmiljöer.

Tillverkad i små antal, hyllad för sin vägförmåga och vackra utseende, och uppskattad av samlare, är 250 Granturismo Boano/Ellena en grundläggande modell i Ferraris lore, som etablerar den fortfarande relativt unga biltillverkaren som ledare på GT-marknaden och lyfter fram briljansen hos denna kortlivade, men utan tvekan talangfulla italienska carrozzeria.



Klassiker

10. Grattis Toyota Corona!

Publicerad 17 augusti 2009

(uppdaterad 12 november 2013)

Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny namnsdagsbil från Klassikerkalendern. I dag när Valter och Verner har namnsdag firar vi Corona.



Corona är latin för krona och att Toyota valde det namnet till den nya bil som presenterades 1957 berodde på att man ville anknyta till den större modellen Crown.

De första generationerna av Corona såldes bara i Japan men snart blev det en bil som exporterades över hela världen.

Corona fanns som modellnamn i hela 45 år, från 1957 till 2002. På vissa marknader hette modellen Tiara (!) och i Sverige och i andra europeiska länder såldes modellen under 1980- och 1990-talet som Carina.





Första generationen Corona som såldes i Sverige hade internbeteckningen RT40. Fronten med det karaktäristiska underbettet fanns även på kombimodellen.



Nästa Corona hade också en snygg front. Här är en Mk2 hardtop coupé från 1971.



Sedanmodellen var rymlig och prisvärd, detta är en -72:a.



*I USA ville kunderna ha trä på sidorna på sina kombibilar.
Det fixade Toyota så gärna. Året var 1978.*





*I Sverige hette den Carina E, på andra marknader Corona.
Detta är en -92:a och modellnamnet skulle finnas ytterligare 10 år.*



Toyota Corona Premio (T210) 1996-97



Toyota Corona Premio (T210) 1997-2001

11. De viktigaste bilarna som skapats sedan 1945



TVR Griffith 1991

Griffith är en av de snyggaste bilarna som någonsin skapats, tack vare sin **stilistiska enkelhet**, men den var inte en enkelspårig ponny eftersom den också blandade förkrossande prestanda med enastående prisvärdhet och anständiga nivåer av praktiska egenskaper med förödande effekt. Griffith saknade elektroniska säkerhetsanordningar och var en bil endast för seriösa förare, med sin vridmomentstarka V8, bakhjulsdraft och **fantastiska ljudspår**, medan den relativt lätta konstruktionen bidrog till den våldsamma accelerationen.

Inte undra på att dessa bilar har blivit samlarobjekt de senaste åren, med värden på riktigt bra exempel som klättrar stadigt.

Hedersomnämningen 1991: Bentley Continental R, Bugatti EB110, Fiat Cinquecento, Mercedes 500E, Suzuki Cappuccino, Dodge Viper





Roger Warolin