



Isuzu Bellett GT 1966

- 1. Audi leker med siffrorna**
- 2. Tatas billiga eldrivna SUV Curvv nu i produktion**
- 3. Ford Mustang Mach-e sätter världsrekord med 917 km på en laddning**
- 4. Därför ger Teslas nya 4680-batteri bättre elbilar**
- 5. Nytt liv till gammal elbil med uppgradering av batteriet**
- 6. Lågt pris vid säljstart av Geelys senaste elbil**
- 7. MAN får bamseorder på elbussar**
- 8. Vincent Series C Rapid**
- 9. Isuzu Bellett 1800 GT**
- 10. Grattis Bristol Blenheim**
- 11. Kleinschnittger F125**
- 12. Hittade bilvrak på skroten som blev värt 30 miljoner kr**



1. Audi leker med siffrorna: A4 blir till A5

Av redaktören @bytbil.com 2024-08-07 Text och foto Morten Bek

Farväl Audi A4 och välkommen ersättaren A5. Efter 30 år är det slut med A4-namnet, men istället är ersättaren betydligt rymligare och utrustad med interiören från Q6 E-Tron.



I ett slag sker flera stora förändringar hos Audi. I 30 år har vi känt till A4, och nu finns den inte längre. Under en kortare tid – lyckligtvis, är jag nära på att säga – har vi lärt känna de konstiga motorbeteckningarna som 40 TDI och 35 TFSI, och de är nu också borta. I en fotostudio i en förort till München, där säkerhetsvakter hela tiden håller koll på vad jag gör, står jag inför den nya A4. För A4 finns fortfarande, den heter bara inte längre A4. Den klassiska A4 har döpts om till A5. A5-namnet känner vi redan till, så redan här uppstår förvirring. Men den A5 vi har känt till finns inte heller längre; A5 Coupé, A5 Sportback och A5 Cabriolet – utgått, utgått och utgått. Glöm dem, för de kommer inte tillbaka.

I fotostudion står en A5, två A5 Avant och en S5. Hela modellpaletten på en gång. Det finns mycket att se, och en av de första sakerna jag gör är att öppna bakluckan på det som är A5 sedan. Det är dock ingen sedan, utan en halvkombi som på ett extremt effektivt sätt liknar en sedan. Är det här då en A5 Sportback? Nej. Som sagt kommer den inte tillbaka, och det gör inte heller namnet.

Varför gör sig då Audi av med A4-namnet, när det är ett känt och etablerat namn? Svaret är att det nu finns en strikt uppdelning hos Audi, där elbilarna namnges med jämna nummer och bilar med förbränningsmotor namnges med udda nummer. Tänk Q4 E-Tron och Q6 E-Tron jämfört med Q5 och Q7. Med lite fantasi kan man räkna ut att det ger plats för nya elbilar som A4 E-Tron, A6 E-Tron och A8 E-Tron – och A7 som ersättare för A6 med förbränningsmotor. Av de modellerna är bara A6 E-Tron, som jag också får se idag, bekräftad. Självklart kommer de andra också.

Idag handlar det om A5-familjen. Bilar med förbränningsmotor. Bilar som erbjuder mycket mer än sina föregångare. Bilar som har den visuella kraften som den senaste generationen A4 och A4 Avant aldrig fick med sig från födseln.



Klassens första skärm för framsätesspassageraren.

Den utgående A4 har varit blygsam i bilvärlden. Den nästan 10 år gamla modellen debuterade med en självutplånande design, som nästan var skapad för att ge all uppmärksamhet till de två ärkerivalerna BMW 3-serie och Mercedes C-Klass.

Den nya A5 är det ingen som ska trampa på. Designen är av en helt annan kvalitet, och nu får den stora bilen visa sina muskler. Lägg exempelvis märke till motorhuvens och sidokjolarna, som ser ut att ha varit på gymmet; motorhuvens mittersta veck liknar något som hör hemma på den starka S5, men det är en del av designen på alla bilar i familjen. Avancerade OLED-bakljus med konstant skiftande grafik som liknar en glödande eld är extrautrustning och de köps tillsammans med lika avancerade matrix-LED-strålkastare.

A5 är 6,7 centimeter längre än A4, men hjulbasen är hela åtta centimeter längre med 290 centimeter. Det är mer än i de nyaste utgåvorna av 3-serien och C-Klass, och det bidrar också till att förändra bilens utseende. Mest av allt ger det plats i baksätet, som Audi aldrig tidigare har haft i sin mellanklassmodell. Jag kan inte sitta med benen i kors som i den nya VW Passat Variant (som är en betydligt längre bil), men jag har mycket gott om plats för dem.

Panoramaglastaket över huvudet, som blir extrautrustning, styrs elektroniskt i förhållande till ljusinsläppet. Man kan inte bara välja mellan avbländat och inte avbländat, glas-taket kan nämligen blockera ljuset i segment, så att det finns block med ljus och andra med den kraftigt mjölkvita avbländningen.



Gott om plats i baksätet.

Det har skett minst lika stora förändringar kring de främre platserna. A5 delar inget med A4. Inredningen är helt ny, och kommer i hög grad från den nya Q6 E-Tron. När jag nyligen provade Q6 E-Tron för första gången, var mitt intryck att materialkvaliteten inte var tillräckligt bra. I A5 verkar den, åtminstone här i den sparsamma belysningen i fotostudion, vara mer konsekvent och en aning bättre. Ett par exempel är dörrsidorna med en visuellt mer spännande blandning av material, den eleganta integrationen av dörrhandtagen med linjen från instrumentpanelen och skärmen framför passagerarsätet, som sitter i en ram som är snyggt integrerad.

Ja, det har kommit en skärm för framsätesspassageraren. Den första av sitt slag i klassen – och återigen något som A5-familjen har fått med från Q6 E-Tron. MMI-passagerardisplayen är en pekskärm på 10,9”, som kan visa YouTube, spel, navigation och musik. Behövs verkligen en sådan skärm? Det verkar så, eftersom passagerarskärmar sprider sig som en löpeld.

Jag tror att om man snabbt tittar på en bild av interiören i den nya A5-familjen och sedan lika snabbt på interiören i Q6 E-Tron, är det svårt att skilja dem åt. Förutom skillnader i material finns det mindre designändringar i A5, men det som är övergripande är en helt ny uppbyggnad av instrumentpanelen och infotainment för Audi. Först det lite sämre. Klimatanläggningen och sätesvärmen måste nu hanteras i botten av infotainmentsystemet. Och det i en bil från Audi, som är känt för aluminiumreglage och perfekt klickande vridknappar. Tråkigt. Pekknapparna på ratten är också en dålig vana, men de fungerar trots allt mycket bättre än Mercedes version.



Den stora böjda panelen, som Audi påminner om, är formad som bilens framträdande Single Frame-grill, och är som standard utrustad med utmärkta, ljusstarka och skarpa OLED-skärmar. Instrumentpanelen har en skärm på 11,9" och infotainmentsystemet en skärm på 14,5". De nya skärmarna är den synliga delen av en ny digital arkitektur, E3 1.2, där fem högpresterande datorer integrerar allt från drivlinan över infotainment till assistanssystem i en process. Det är komplicerat, men det ska bland annat innebära intelligenta uppdateringar, total datasäkerhet och sådant som exempelvis blixtsnabb kommunikation mellan assistanssystem, styrning och ESC-system.

Slut med de besvärliga siffrorna i motorbeteckningarna

Under den utgående A4-generationens modellcykel fick Audi nog av sina gamla motorbeteckningar. Det fanns för många varianter för att hålla reda på dem. När det stod 2.0 TDI på bakluckan av en Audi, kunde den ha 150, 163, 190 eller kanske 204 hk, och det kunde ingen riktigt se skillnad på genom att titta på motorbeteckningen. Så blev det istället till en överkomplicerad sifferbeteckning, från 25 till 60, där siffran står för ett spann av kilowatt-timmar som motorerna passar in i. Det är oöverskådligt.

Och nu är den förvirrande metoden borta igen. En A4 35 TFSI blir till en A5 2.0 TFSI. Okej, så vi är tillbaka till den gamla metoden. Fint. Men det finns fortfarande ett problem, för det kan finnas flera versioner av 2-liters bensenmotorn, så flera av dem kan heta 2.0 TFSI. Audi gömmer problemet genom att helt enkelt inte längre ha motorbeteckningen på bakluckan. Så är problemet, på ett sätt, borta.

A5 2.0 TFSI är basmodellen med en mild effekt på 150 hk, och den får, liksom alla motorer, hjälp av ett mildhybridsystem med 48 volt. Den har framhjulsdraft, medan A5 2.0 TFSI aningen har framhjulsdraft eller fyrhjulsdraft. Nåväl, det är A5 2.0 TFSI med 204 hk jag pratar om här. Kom ihåg att noga titta på hästkrafter och kW-talet innan du beställer din A5.



När en av A5 ska manövreras runt i studion, kör den på el. Det kan den tack vare en generator som ger 24 hk, som använder den el som har samlats i 48-voltsbatteriet. Det finns ytterligare två modeller av både A5 och A5 Avant vid premiären, och det är dieselmotorn 2.0 TDI med 204 hk och den fyrhjulsdrivna S5 med 3-liters V6 med 367 hk. Den största motornyheten är en plug-in hybrid som Audi, av okänd anledning, inte har erbjudit i den mellanstora modellen tidigare. Plug-in hybriderna kommer senare, och det finns två av dem, och de motsvarar dem man möter i A6-familjen: med 299 hk eller med 367 hk.

I kamp med SUV:ar och elbilar är det svårt att sia om vilken genomslagskraft A5-familjen kommer att få på marknaden. Men med den attraktiva designen, mer plats, en imponerande interiör och många utrustningsmöjligheter är den nya A5 så väl rustad för strid som den kan vara.



Relaterade artiklar:



Nu är Audi A3 också en crossover



Audi E-Tron GT kommer med 925 hk



Fyrhjulsdrevena Jeep Avenger 4xe är på väg



Test: Innan Audi A6 Avant blir eldriven

Feber

2. Tatas billiga eldrivna SUV Curvv nu i produktion

Av Bobby Green

2024-08-07 kl 19:00

Kostar strax över 20 000 dollar.



FILM: <https://youtu.be/Xy90eWe8UUK>

Våren 2022 presenterade den indiska biltillverkaren Tata konceptbilen Curvv. Det är företagets första modell baserad på den nya plattformen Atlas som är anpassad både för fossilmotorer och elmotorer. Nu drar tillverkningen av bilen igång och i samma veva visades produktionsversionen upp samtidigt som prislappen presenterades. Den eldrivna versionen kommer att börja på strax över 20.000 dollar. För den pengan får man istället som har en elmotor på 152 hästar, batteripack på 45 kWh och räckvidd på upp till 35 mil. Det finns även en version med elmotor på 167 hästar, batteri på 55 kWh och räckvidd på upp till 42 mil. Drivningen sker bara på framhjulen.

ev.tatamotors.com



Bobby Green



**Tata presenterar det eldrivna konceptet Curvv
En coupé-SUV!**



**Tata skippar hybrider
Fyra eldrivna suvar lanseras nästa år**



3. Ford Mustang Mach-e sätter världsrekord med 917 km på en laddning

Posted by Kristofer Rask augusti 7, 2024

Det har blivit dags att skriva in ett nytt världsrekord om elbilar i Guinness rekordbok för den längsta sträckan som en elbil kört på en enda laddning. Försöket gjordes i förra veckan och bilen tog sig 916,7 kilometer.



Bakom rekordförsöket stod hypermil-experterna Kevin Booker och Sam Clarke som valde att köra en Mach-E Premium Extended Range med ett batteri på 91 kWh och en WLTP-räckvidd på 600 kilometer. Bilen är bakhjulsdriven och har en motor på 216 kW (294 hk).

Rekordkörningen genomfördes på allmänna vägar i nordöstra Storbritannien och inkluderade en blandning av alla typer av vägar, "för att efterlikna verkliga körförhållanden". Det tog strax under 24 timmar att genomföra strapatsen.

Det är kanske i första hand inte en demonstration om att köra längst – och är inte mätbart med andra rekordförsök eftersom förutsättningarna är olika. Men det är en tydlig demonstration på att köra effektivt. Duon har tidigare satt rekord för energiförbrukning i elbilar.

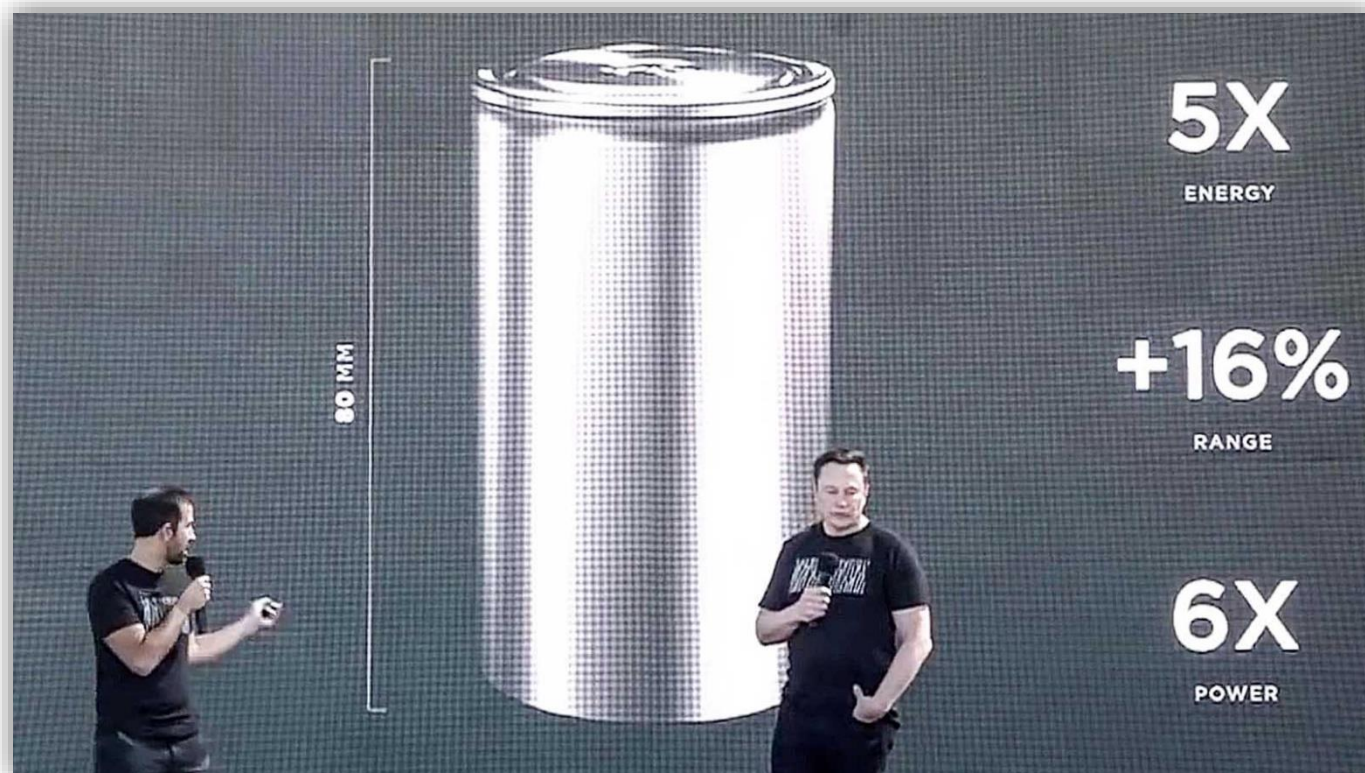
– Att slå detta rekord har varit en spännande resa och en kraftfull demonstration av vad elbilar kan åstadkomma. Det är otroligt att se hur långt vi har kommit med tekniken och effektivitet. Vi hoppas att detta inspirerar fler människor att överväga elbilar för sina vardagliga resor, kommenterar Kevin Booker.

Det tidigare rekordet sattes i september förra året av Zeekr som genomförde en resa på 907,6 kilometer i Hangzhou, Kina. Tidigare har också Mercedes kört 1202 kilometer på en laddning från Stuttgart i Tyskland till Silverstone i Storbritannien **med konceptbilen EQXX**, men det har inte verifierats officiellt.

4. Därför ger Teslas nya 4680-batteri bättre elbilar

Av Daniel Eriksson 7 augusti 2024 kl 18:09

Tesla har gjort ett stort batteriframsteg som kan ge bättre elbilar. En ny torr katod i 4680-battericeller kommer att innebära billigare elbilar med längre räckvidd.



Tesla har nyligen meddelat att de har gjort betydande framsteg med sina 4680-batterier. Tesla har arbetat hårt i flera år för att få en fungerande 4680-cella i produktion som antingen matchar eller överträffar prestandan hos den befintliga 2170-cellen. Nu har de lyckats tillverka det första batteriet till Cybertruck med torrkatodprocess för 4680-batterier.

För oss lekmän kan en torrkatodprocess låta som något väldigt abstrakt, men konkret kan det få stor betydelse för kostnader, miljö och räckvidd hos elbilar. Dry Battery Electrode (DBE) är en helt annan process jämfört med den nuvarande Wet Battery Electrode (WBE) som är vanlig idag. Denna torra process eliminerar de mycket giftiga lösningsmedlen och ugnsbakningsprocesserna, vilket sparar både tid och utrymme samtidigt som den är miljövänlig.

Den torra katoden vi talar om här innebär specifikt att elektroden – den ledande terminalen vid batteriets kanter – tillverkas genom en torr process. I den tidigare processen tillverkades den med en våt process. 4680-cellerna med torr katod innebär en mängd positiva förbättringar. Torrkatodprocessen innebär bland annat en minskning i tillverkningskostnad med omkring 50 procent och en rejäl minskning i miljöpåverkan, uppger Notateslaapp.

Teslas nya batterier kan få stor påverkan på nya elbilar. En stor fördel med att ha större celler som exempelvis 4680 jämfört med de mindre 2170 är att de kan användas som en strukturell del av **bilen**. 4680-cellerna har nästan lika stor diameter som en ölburk.



En annan fördel som är väldigt viktig är att större celler innebär att man behöver färre celler monterade. Tack vare att alla celler har olika livslängd ger färre antal celler mindre risk att en cell går sönder i förtid och gör hela batteripaketet obrukbart.

Sannolikt kommer 4680-celler ge batteripacken längre livslängd om man bara ser till storleken och kapaciteten på cellen. Sen kan givetvis andra faktorer påverka livslängden både positivt och negativt. Youtubekanalens Sandy Munro har plockat isär en cybertruck och kommit fram till att nya batteripaketet har en ökad energidensitet med ungefär 12%.

**Tesla 4680
Battery Cell**

80 MM

46 MM

5X
ENERGY

+16%
RANGE

6X
POWER

TESLA LIVE

LÄS MER:



BMW har fått de första solid state-batterierna



Ny jätterea hos Tesla – prisdumpar mängder med lagerbilar



Så mycket dyrare kan ett elbilsbatteri bli på grund...



Nytt rekord för BYD – kan ha kört om Tesla



Teslas milstolpe: Nytt superbatteri äntligen klart



Tysk lågprisversion av Tesla Model Y – får batteri...



5. Nytt liv till gammal elbil med uppgradering av batteriet

5 aug 2024

Batteritekniken utvecklas i snabb takt och priset per kWh blir allt billigare.



Det var inte många år sedan som ett batteripaket med en kapacitet på närmre 30 kWh ansågs som "Long Range".

Så vore det inte trevligt att ge en äldre elbil som Nissan Leaf, BMW i3, Renault Zoe eller Volkswagen e-Golf ett ännu större batteri för att och med det längre räckvidd? Det är precis vad kinesiska MTG erbjuder. Företaget grundades redan 2015 och uppger att de förutom i Kina nu även har verksamhet i bland annat Norge och Tyskland.

Trots en del oklarheter kring hur etablerade tjänsterna är i Europa och vad priserna ligger på är det onekligen intressant. Som exempel nämns möjligheten att klämma in ett batteri på 54 kWh i BMW i3 som då får en räckvidd på upp till 40 mil. Det gäller även för den ursprungliga versionen, som kom med ett batteri på 22,6 kWh för 19 mils räckvidd.

Samma batteristorlek och räckvidd erbjuds även till alla generationer av Renault Zoe och Nissan Leaf. När det kommer till Volkswagen e-Golf handlar det om ett något större batteri på 58 kWh, som där ger bilen en räckvidd på 33,6 mil. Det är ingen större förbättring vad gäller räckvidd när det kommer till sista generationen av e-Golf, som tog sig knappt 30 mil med ett batteri på 35,8 kWh.

Men enligt företaget MTG handlar det inte bara om att förlänga körsträckan jämfört med den ursprungliga WLTP-räckvidden. Även om elbilarnas batterier har visat sig hålla bättre än väntat handlar det här i alla fallen om elbilar som börjar bli till åren. Och med det kan batterierna förlora en del av sin kapacitet. Genom att begrava dem till nya batterier med mer modern kemi håller de sig på rull under sträckor under ytterligare många år.



Carl Undéhn

6. Lågt pris vid säljstart av Geelys senaste elbil

6 aug 2024

Att hålla koll på alla märken som ingår i Geelykoncernen är ingen lätt sak. Volvo och Polestar känner de flesta till, detsamma gäller nog Zeekr och Smart, som sedan nystarten som elbilmärke är ett samarbete mellan Mercedes och Geely.



I Kina finns en rad andra märken som Radar, Geometry, samt sedan förra året Galaxy som är en ny serie inom Geely Auto och nu börjar säljas där. Den första modellen heter Galaxy E5 och är en elsuv på 4,6 meter med en elmotor med en effekt på 160 kW (218 hästkrafter) och erbjuds med två batteristorlekar. Med en kapacitet på 49,5 kWh tar sig Galaxy E5 upp till 44 mil, enligt den kinesiska körcykeln, och med det större batteriet på 60,2 kWh upp till 53 mil.

Intressant är priset som i Kina börjar på 112.800 yuan, vilket motsvarar knappt 170.000 kronor. Trots det låga priset ska Galaxy inte vara ett avskalat budgetmärke. E5 och kommande modeller bygga med en modifierad version av plattformen SEA, vilken är samma som används för bland annat Volvo EX30, Polestar 4 och modellerna från Zeekr. Vid presentationen av Galaxy förra året visades sedanen E8 som beskrevs visa på företaget ambitioner med strategin "Smart Geely 2025".

Det innebär bland annat att bilen ska använda sig av Geelys egna satelliter för exakt positionering för självkörande funktioner. Det egna operativsystemet Galaxy N OS ska bli marknadens snabbaste. Som exempel nämns att tiden för att starta bilen är endast en halv sekund.

Om Galaxy är tänkt att lanseras även utanför Kina och om Sverige finns med i planerna är ännu oklart.



Carl Undéhn

7. MAN får bamseorder på elbussar

Publicerat av [ulo](#) 6 augusti 2024

Buss- och lastbilstillverkaren MAN har fått en order på 181 elbussar till det belgiska bussföretaget Hansea som sedan tidigare har 90 elbussar från MAN i sin flotta och får nu sammanlagt 271 sådana. MAN ingår liksom Scania i Volkswagenägda Traton.



MAN har fått en order på 181 elbussar till belgiska Hansea.

Bussarna ska levereras senare i år och under loppet av nästa år. Ordern omfattar MAN Lion's City i tre versioner, 10, 12 och 18 meter. Hansea har trafik för två stora aktörer i belgisk kollektivtrafik, De Lijn och TEC. Företaget kör också skolbussar, personaltransporter för företag samt turistbussar.

Hansea satte sin första elbuss från MAN i trafik 2021.

Relaterade artiklar:

1. [Miljardsatsning på eldrivna bussar och lastbilar](#)
2. [Samarbete mellan fordonstillverkare öppnar för batteridrivna långfärdsbussar](#)
3. [MAN: Slutet nalkas för stadsbussar med förbränningsmotor](#)
4. [Självkörande buss i storstadstrafik](#)

8. Vincent Series C Rapid 1953

Publicerad av Corey Levenson

juni 13, 2024

Rapide är nu blå och förbättrad och får en makeover.



Rosor är röda, violer är blå och 99 % av efterkrigstidens Vincents var svarta med guldränder. Av de mer än 11 000 **Black Shadows**, Black Lightnings, Rapides, Comets och Meteors som byggdes i serie B, C och D var de enda undantagen cirka 120 Vincents målade i Chinese Red och ett 30-tal (eller så) högpresterande encylindriga Grey Flash-modeller tillverkade i, du gissade rätt, grått. De extremt sällsynta White Shadows (endast 15 tillverkades) var inte vitmålade - de var Black Shadows med omålade motor och växellådor, och de såg ut som Rapides.

Det fanns enligt uppgift en handfull Vincents målade i Egyptian Blue på fabriken för att visas på motorcykelmässor eller som specialbyggen under den period då Vincents distribuerades i USA av Indian Sales Co. Information om dessa cyklar är knapphändig och mestadels anekdotisk och det är oklart om någon av de ursprungliga blå cyklarna fortfarande existerar.



Även om det inte var en fabriks originalfärg, var den mest kända blå Vincent en Series C Rapide som sattes upp för tävling och ägdes av den avlidne legendariska södra Kalifornienföraren Marty Dickerson som satte hastighetsrekord på land i Bonneville in i sitt nionde decennium.

Den blå cykeln som visas här är resultatet av många års anpassning och förbättring av två skickliga och entusiastiska ägare vars primära mål var att förbättra den övergripande körupplevelsen. Efterlevnaden av originalitet fick stå tillbaka för funktionaliteten, och i lexikonet för den klassiska fordonsvärlden skulle denna vackra maskin betraktas som en "restomod" (restaurerad + modifierad).

Vincents då och nu

Vincents har alltid legat i den övre delen av prisklassen för motorcyklar, och mellan slutet av andra världskriget och nedläggningen av fabriken i mitten av 50-talet förkroppsligade de det bästa av brittisk motorcykelteknik och stod på toppen av prestanda. Tack vare Rollie Frees prestationer på Bonneville Salt Flats och andra fartdemoner marknadsfördes Vincents med rätta som "Världens snabbaste standardmotorcykel". De var väl designade, robusta och används än idag för turnéer av många ägare. Märket stöds av en stor internationell ägarklubb och drar nytta av den breda tillgången på reservdelar från klubben och specialistleverantörer.

Nästan 70 år efter att produktionen upphörde säljs Vincents idag för premiumpriser på grund av deras sällsynthet och samlarvärde. Spektrumet av köpare sträcker sig från de som betraktar Vincents som motorcyklar att köra till andra som ser Vincents som potentiella investeringar. För den senare gruppen är originalitet extremt viktigt och sådana ägare motsätter sig att göra några förändringar som potentiellt kan minska det framtida värdet på deras 2-hjuliga tillgångar.

För de ägare som först och främst betraktar Vincents som fina motorcyklar att köra, är korrekthet underordnat sådana saker som komfort, prestanda, säkerhet, hållbarhet och enkel service.



Bakgrunden:

Den lysande blå cykeln som visas här behåller de klassiska linjerna hos en Vincent-tvilling, förstärkt av sin fantastiska lack som inte finns i lager, samtidigt som den innehåller många subtila funktionella modifieringar. Det är en specialbyggd motorcykel som förkroppsligar den kombinerade visionen och färdigheterna hos två mycket begåvade San Francisco-baserade entusiaster: Pete "The Painter" Misthos och Dennis Magri.

År 1988 såg Pete en Series C Vincent Rapide från 1953 annonserad till salu i San Francisco Chronicle med annonser för 10 000 dollar som ett korgfodral. Han har restaurerat över 1.000 motorcyklar under de 42 år han har gjort affärer på Underground Colors och lät sig inte skrämmas av högen med delar. Dessutom är hans specifika erfarenhet av Vincents djup, efter att ha målat 62 av dem genom åren.

Högen med delar hade varit en del av en stor samling cyklar i East Bay och när Pete tog över den saknades ungefär en tredjedel av de viktigaste delarna. Efter att ha spenderat ytterligare 8 000 dollar på att köpa de saknade delarna började Pete montera cykeln. Motorns viktigaste specifikationer (borrning, slaglängd, kammar, etc.) behölls i stort sett i lager men många andra ändringar gjordes på resten av cykeln längs vägen.

Pete föredrog utseendet på touringversionen av Rapide med sina målade skärmskärmar framför den vanligare sportversionen av motorcykeln som har smala, omålade stänkskärmar. Han lyckades få tag på en korrekt bakskärm med skärmkant och när han inte kunde hitta en äkta framskärm tillverkade han en av 18-gauge plåt.

När jag frågade Pete varför han valde cykelns färg skrattade han och berättade att eftersom han är av grekisk härkomst anser han att allt är bättre i blått, precis som landets flagga. Han minns att den här specifika nyansen av mörkblått användes på några brittiska Sunbeam-bilar. Cykelns nakna metalldelar var syraetsade, epoxigrundade och lackerade med polyuretanfärg.



Tack vare den noggranna ytbehandlingen och den skickliga appliceringen av de slutliga skikten har finishen hållit anmärkningsvärt bra i över 30 år och ser fortfarande djup och glänsande ut. Ett exempel på Petes fulländade skicklighet och övergripande uppmärksamhet på detaljer är stridsvagnslogotyperna; de är inte dekaler - Pete handmålade dem och allt guld i tankränderna och logotypen är bladguld, inte guldpulver i lack som fabriken använde.

Vincents har eleganta linjer, särskilt touringmodellerna med sina lackerade stänkskärmar. Den kurviga tanken, stänkskärmar, kedjeskyddet och resten av karossen accentueras snyggt av den djupblå nyansen som kompletterar legeringsmotorn och växellådan.

Den blå cykeln är byteshandel

1992 bytte Pete den blå Rapiden mot 16 motorcyklar som tillhörde hans gode vän och kollega från San Francisco, Dennis Magri. En del av överenskommelsen var ett löfte om att Pete kunde rida Vincent när han ville.

Jag har känt Dennis sedan slutet av 70-talet. Jag bodde i San Francisco och hade precis köpt en **Norton 750 Commando** som gick som en berusad 3-bent åsna med hicka. En vän till mig, som körde en **Royal Enfield 750**, introducerade mig för Dennis, en före detta mekaniker från flygvapnet som ägde flera klassiska motorcyklar. Han tog mig under sina vingar och skolade mig i svårbegripliga färdigheter som att synkronisera flera förgasare, kontrollera punktluckor och ställa in tändningstid.

Snabbspola fem år framåt till International Vincent Owner's Club (VOC) rally i Cambria, Kalifornien, i september 2023. Jag var glad att träffa Dennis igen och den här gången hade vi äntligen lite tid att komma ikapp. Jag kunde få en närmare titt på de tre cyklarna som Dennis tog med sig till rallyt: en vacker Vindian som han hade byggt (en Vincent Rapide-motor i ett indiskt chassi), en härlig icke-standard röd Vincent Rapide och den slående blå cykeln som visas i den här artikeln. Jag hade sett Vindian och den röda cykeln tidigare på Quail Gathering men den mörkblå Series C Rapide var ny för mig och var häpnadsväckande vacker.



Den horisontellt slitsade yttre växellådsåpan.

Förbättringar följer

Efter de kosmetiska uppgraderingar som Pete slutförde fortsatte Dennis att förfina cykeln genom att göra en rad mekaniska förbättringar under sitt ägande av cykeln. Vissa modifieringar var mer ambitiösa än andra, men alla är relativt oansenliga.

Den yttre växellådans kåpa skars horisontellt, precis ovanför avgasrörets nivå. Denna orädda modifiering gör det möjligt att ta bort det yttre höljet för att byta ut kickstart-reurfjädern eller komma åt växelspaksjusterarna utan att behöva störa avgassystemet. Det finns normalt ingen olja bakom det yttre locket så modifieringen leder inte till några läckor.

Den vanliga Vincent dubbla servokopplingen har bytts ut mot en flerskivig koppling av Ducati-typ. Tryckstångsgeometrin för originalkopplingen har modifierats för att ge extra lyft och användningen av justerbara kopplingsfjädrar möjliggör enhetlig separation av plattorna när kopplingen aktiveras.

Anpassade monteringsadaptar för förgasare designade av Dennis möjliggör god tätning och enkel montering/demontering av förgasarna. De ursprungliga Amal 276-förgasarna har ersatts med nya 30 mm Amal Premier Mk1 Concentrics som är mer kompakta, ger bättre tomgång, enklare start och har bättre tillgång till delar. Kolhydraterna andas genom ett par K&N koniska veckade tygfilter.



Den smarta spärren i verktygslådan

Dennis Magris son, Dominic, körde motorcykeln i VOC Rally och tog hem Young Rider Award.

Dennis designade, tillverkade och installerade ett enkelt men ändå effektivt spärrsystem som förhindrar oavsiktlig öppning eller förlust av den vanliga glidverktogsbrickan under sadeln.

Avståndsstycket under baksidan av bensintanken, som förhindrar vibrationer och sprickbildning i tanken, har modifierats och förbättrats. Den vanliga ihåliga rör-och-stång-enheten ersattes med en självcentrerande solid stång som är invändigt gängad i båda ändarna för att acceptera insexskruvar. En Laney Thornton-designad dämpare tillverkad av Works Performance kontrollerar rörelserna hos de främre Girdraulic gafflarna, medan den bakre fjädringen består av den vanliga Vincent-kombinationen av dubbla fjädrar och en hydraulisk dämpare. Fotstöden var från Michael Breeding (mikesindianparts.com) och är längre än original och har fällbara fotpinnar. De gör sittställningen bekvämare för dem med längre ben.



Okänd cyklist med en påstådd fabriksblå cykel. Cykeln som en hög med delar inköpt 1988.



Laddningssystemet består av en 12-volts Alton-generator och Podtronics-likriktare/regulator. Huvudsäkringen i ledningssystemet har bytts ut mot en återställningsbar strömbrytare (som också kan fungera som en stölskyddsanordning). Bakljuset och bromsljuset är lysdioder som är ljusare än standardlamporna och drar mindre ström. NGK tändstift avfyras av en ombyggd Lucas KVF-magnet, som fungerar bra.

En Vincent Series D-type motoravluftningslock monterades på toppen av motorn. En envägs avluftningsventil av rörtyp från en Yamaha XS650 är fäst vid avluftningsslangen som slutar nära den bakre drivkedjan så att oljedimma från ventilatorn smörjer kedjan.

Den främre fälgen är en 19-tums WM2 (lager var 20-tums WM1), och den bakre är en 18-tums WM3 (lager var 19-tums WM2). Tjugotumsdäck har blivit en bristvara och cykeln hanterar sig fint med de lite mindre hjulen. Fälgarna är kromade med mittsektionerna målade i blått med mörkröda kritstrecksränder i ytterkanterna. Ekrarna är av polerat rostfritt stål.

Sidostödet köptes av Jim Mosher ([Performance Indian](#)). Cykeln behåller sitt ursprungliga par av frammonterade vänster och höger sidostöd, men tillägget av Mosher-stället, som är monterat i mitten av chassit, gör cykeln mycket stabilare när den lutar framåt.

När Dennis tillfrågades om motivationen bakom de olika modifieringar han gjorde på cykeln förklarade han: "Ändringarna gjordes inte i stylingsyfte. Jag är ett stort av funktion framför form, vilket inte betyder att en funktionell förändring inte också kan vara elegant. Varje modifiering som gjordes var avsedd att ta en redan fantastisk design lite längre när det gäller funktionalitet och användarvänlighet."



Folk diggar blues

Vid 2023 års International VOC-rally var det bara tre blå Vincents närvarande – den som visas här, en Marty Dickerson-hyllningscykel och en Rapide-baserad special som nyligen byggts av Keith Martin och hans team på Big D Cycle i Dallas. De blå cyklarna drog till sig mycket uppmärksamhet och fick massor av komplimanger från rallydeltagare – Big D-cykeln vann till och med People's Choice-priset. Den allmänna opinionen verkar stödja uppfattningen att Vincents ser bra ut i blått!

Pete och Dennis var inte oroliga för värdestegring eller originalitet när de byggde den här maskinen. Deras slående skapelse hedrar den ursprungliga avsikten hos ett annat par entusiaster: Phil Vincent och Phil Irving, upphovsmän till Vincent motorcyklar, vars mål var att producera maskiner som ger sina förare bästa möjliga körupplevelse. Det har sagts att Phil Vincent var mer intresserad av att tillverka motorcyklar än att tjäna pengar och hans produkter byggdes till en hög standard, inte en låg kostnad.

Stock Vincents är eleganta, stadiga, reserverade och värdiga. Jämfört med sina diskreta syskon i svart och guld är denna blå Rapide djärv, levande och sticker stolt ut. Den gör ett starkt uttalande om att individuella uttryck går före konventionalitet. Om de två Phils kunde se denna vackra maskin idag, mer än 70 år efter att den lämnade fabriken, är jag 99% säker på att de skulle godkänna. **MC**

Motor: 998cc luftkyld toppventil 4-takts 50-graders V-twin, 84 mm x 90 mm borning och slaglängd, 8:1 kompressionsförhållande, 50 hk vid 5 300 rpm

Tophastighet: 110 mph (177 km/h) (uppskattning)

Förgasning: Dubbla Amal 30 mm Premier Mk1 koncentrics

Transmission: Flerskivig koppling, Triplex primärkedja, 4-växlad växellåda med höger växelspak på höger sida (en upp, tre ner), kedja slutväxel

Hjulbas: 56,5 tum (1 435 mm)

Upphängning: Girdrauliska gafflar med Works Performance-dämpare fram, fribärande svängarm med dubbla slutna fjädrar och hydraulisk dämpare bak

Bromsar: Dubbla 7 tum (180 mm) skotrummor med en ledare, fram och bak

Däck: Dunlop K70 diagonalskikt: 3,50 x 19 tum fram, 4,00 x 18 tum bak

Vikt (våt): 455lb (207kg)

Sitthöjd: 32 tum (813 mm)

Bränslekapacitet: 4,23 gal (16 liter)

9. Isuzu Bellett 1800 GT 1973

Publicerad av Brendan McAleer

27 januari 2024

Denna obskyra JDM coupé är som ett kärleksbarn till en Datsun 510 och en Mazda Cosmo.



- Här är en gammal japansk bil som du kanske inte har hört talas om.
- Bellett är lätt och smidig och såldes i Japan från början av 60-talet till början av 1970-talet.
- Det här exemplet från det sista året innehåller några periodkorrekta ändringar.

Idag känner gemene man kanske bara till Isuzu som en tillverkare av lastbilar och bussar. Eller, om du är i en viss ålder, kanske du kommer ihåg den fiktiva pitchmannen "Joe Isuzu" som överdrev fakta i ett fånigt försök att marknadsföra sådana som Trooper. Men Isuzu – företagets namn betyder "femtio klockor" – har mer än hundra års historia, och några av de personbilar som byggdes är dolda pärlor.

Innan Bellett byggde Isuzu Hillman Imp på licens från Rootes Group i Storbritannien. Imp var en kompakt bil med bakmotor, inte helt olik en samtida Volkswagen, men Bellett var förvånansvärt avancerad när den debuterade 1963. Den hade helt individuell fjädring, bakhjulsdrift och den piggare GT-versionen fick skivbromsar fram.

Här är en, på auktion på Bring A Trailer - som, liksom *Car and Driver*, är en del av Hearst Autos. Det är en Isuzu Bellett från 1973, komplett med några mycket läckra tidsenliga modifieringar. Det är som ett litet kärleksbarn mellan en Datsun 510 och en Mazda Cosmo, och om du lägger det vinnande budet har du den enda i stan.



Denna senare modell av GT har en fyrcylindrig motor på 1800 cc med enkel överliggande kamaxel som var fabriksklassad till 113 hästkrafter när den var ny. Det är mindre än en samtida BMW 2002tii, men Bellett är också 200 pund lättare. Dessutom kan de dubbla Mikuni-sidoförgasarna och prestandaavgassystemet ha gett det här exemplaret lite mer pepp i steget. Fjädringen har sänkts och valet av fälg är kockens kyss-perfektion: en uppsättning RS Watanabe-prestandalegeringar. RS Watanabes är Japans version av de klassiska Minilite-fälgarna, och båda var det självklara valet inom tidstypisk racing.





Interiören i den här lilla bilen är fantastiskt affärsmässig, med en treekrad fälg och en växelspaksknopp i trä för den fyrväxlade växellådan. Rutiga golvmattor fulländar looken.

De senaste arbetena som listas inkluderar ombyggnad av de bakre bromscylindrarna och byte av vattenpump, batteri och tändstift. Den verkliga körsträckan är okänd, och bilen säljs med en New Hampshire-titel.

Rulla upp denna Isuzu till din lokala bilträff och du kommer att svara på frågor om den hela morgonen. Det enda sättet någon kan höja scenen för JDM-coolhet här är med en Toyota 2000GT, och de kostar en miljon dollar nuförtiden.

Även om du inte kände till denna coola lilla Isuzu tidigare, här är din chans att bli nummer ett med en Bellett. Auktionen avslutas den 31 januari.



Brendan McAleer

Brendan McAleer är en frilansskribent och fotograf baserad i North Vancouver, B.C., Kanada. Han växte upp med att klyva knogarna på brittiska bilar, växte upp under den gyllene eran av japansk sportkompakt prestanda och började skriva om bilar och människor 2008. Han är särskilt intresserad av skärningspunkten mellan människa och maskin, oavsett om det handlar om Walter Cronkites racingkarriär eller den japanske animatören Hayao Miyazakis halvsekellånga besatthet av Citroën 2CV. Han har lärt båda sina unga döttrar hur man växlar en manuell växellåda och är tacksam för den ursäkt de ger för att ständigt köpa Hot Wheels.

[Läs hela biografien](#)

(Isuzu var det första japanska märket på den svenska marknaden. Första lasten kom 1965. RW)

10. Grattis Bristol Blenheim!

Publicerad 16 augusti 2009 (uppdaterad 14 november 2013) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Brynolf har namnsdag hedrar vi Bristol Blenheim.



Dagens namnsdagsbil heter Blenheim och kommer från engelska Bristol.

Modellen uppkallades efter ett lätt bombplan som Bristol tillverkade före och under andra världskriget. Flygplanet fick i sin tur sitt namn efter ett av Englands största slott, Blenheim Palace där Winston Churchill föddes.

Finaste engelska anor alltså, men namnet låter misstänkt tyskt! Det är det också, slottet är uppkallat efter en tysk by där ett slag stod 1704.

Engelsmännen segrade anförda av John Churchill Duke of Marlborough och som nationens gåva till honom byggdes Blenheim Palace.

Bristol är ett mycket exklusivt, närmast hemlighetsfullt engelskt bilmärke.

I den lilla fabriken i Filton, en stadsdel i Bristol, byggs varje år omkring 150 bilar som kostar från 2 miljoner kronor och uppåt.

Fabriken smickrar sig med att lägga fler mantimmar per bil än någon annan biltillverkare men vägrar att ställa testbilar till motorpressens förfogande.

Huvudprodukt sedan 1993 är Blenheim, en ganska stor GT-vagn. Den har liksom alla Bristol sedan 1961 en V8 från Chrysler.



Talesättet "skönheten kommer inifrån" gäller i hög grad Bristol Blenheim. Ett högvärdigt utförande i bästa engelska trä- och lädertradition. Rolls-Royce är en dussinbil i jämförelse.





Bilden visar en Bristol Blenheim som "den byggs idag". Linjespelet är minst sagt diskret och har inte ändrats mycket under de 15 år modellen hittills byggs.



Bakifrån har Blenheim drag av Rolls-Royce Silver Spirit men den likheten uppstod efter det att Silver Spirit blivit nedlagd.

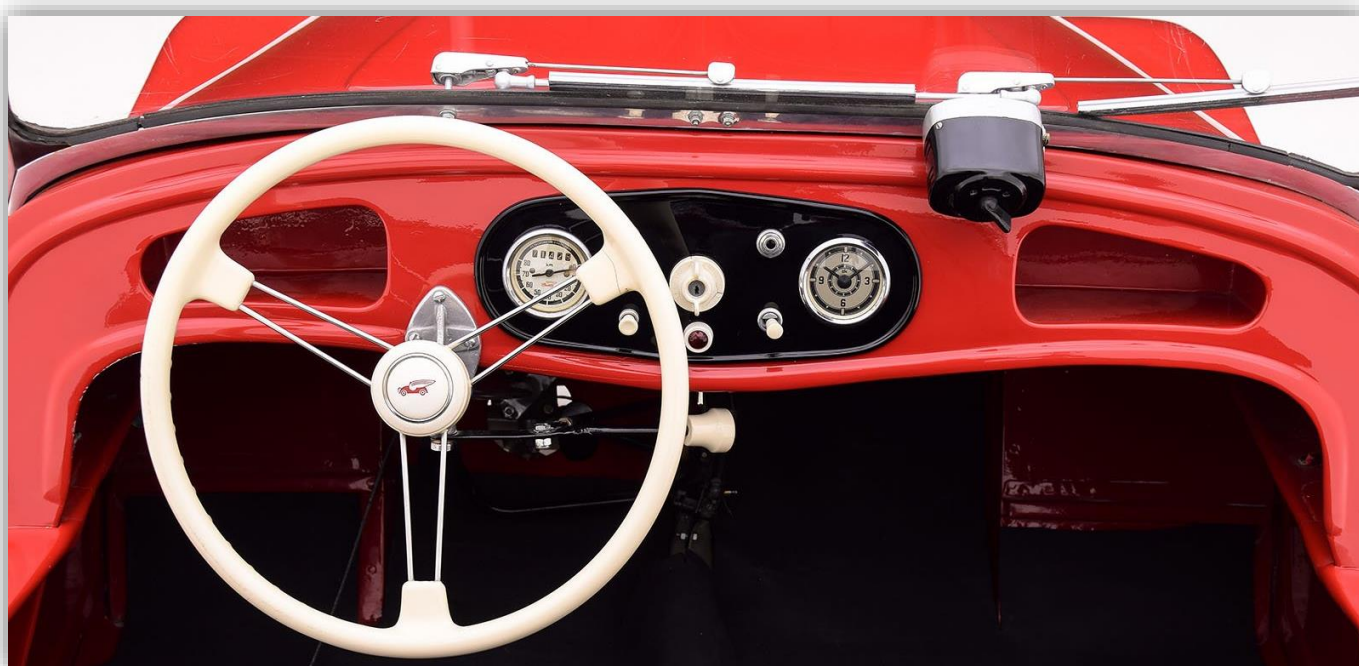


Bristol Blenheim 3G 2002

11. Kleinschnittger F125 1954



De normalt stoiska och pragmatiska tyskarna måste ha haft ett stort behov av lite lättsinne efter allt de hade gått igenom under andra världskriget. Den tyska infrastrukturen, ekonomin och andan hade krossats i bitar på 1940-talet och när de byggdes upp från grunden gav 1950-talet upphov till mikrobilens era. Tyskarna behövde ett billigt transportmedel som kunde vara mer praktiskt än en motorcykel men ändå erbjuda jämförbar effektivitet med tanke på den allvarliga bristen på bränsle. Mikrobilsboomen förde med sig ett stort antal fräcka, nästan komiska små bilar som erbjöd tyska bilister exakt den typ av effektiv transport de behövde.





Bilar som Heinkel, Messerschmitt och den allestädes närvarande Isetta gav sådana fordon smeknamnet "bubbelbilar" – på grund av sina komiska, äggformade karosser. Bortsett från dessa vanliga aktörer på mikrobilsmarknaden fanns det mängder av andra, mindre kända exemplar som dök upp och försvann under 1950-talet.

En sådan bil var [Kleinschnittger](#) F125. Tillverkad av Paul Kleinschnittger i Arnsberg, Tyskland, mellan april 1950 och augusti 1957, vägde denna mikrobil udda in på fjäderlätta 150 kilo (cirka 330 pund) och drivs av en fantastisk, jättestor 6hk, 123cc tvåtakts singel som driver framhjulen. Den söta lilla roadsterkarossen är bara åtta fot, åtta tum lång och tre fot, nio tum bred och är konstruerad av handhamrad aluminium över ett stålrör från Wachendord & Schmidt. Med hjälp av rester från andra världskriget användes kokkärl från före detta armé som skars i fjärdedelar och utgjorde grunden för formarna i framskärmarnas kurvor. Vart och ett av de fyra hjulen har helt oberoende gummibandsfjädring. Resultatet är en bedårande, nyckfull tvåsitsig roadster med nästan trampbilsliknande proportioner.

ILO tvåtakts, luftkyld encylindrig motor på 123 cc skickar kraften genom en treväxlad växellåda till framhjulen. En toppfart på 70 km/h är möjlig förutsatt att man har både det mod som krävs och rejäl medvind för att försöka sig på en sådan bedrift. Fabrikssiffrorna ger en mer konservativ marschfart på 50–55 vilket för oss verkar lite mer realistiskt med tanke på det glesa boendet. Mer imponerande, och naturligtvis mer relevant för köpare vid den tiden, var en bränsleförbrukning på 3 liter bensen per 100 km; ca 80mpg för oss jänkare. Trots att den är relativt obemärkt i dag sålde Kleinschnittger ganska bra på sin tid, med över 3 000 bostäder fram till 1957 då produktionen upphörde.



Denna sällsynta och förtjusande F125 från 1954 var föremål för en högkvalitativ restaurering 1996 när den var en del av den världsberömda Bruce Weiner Microcar Collection. En stor del av karossen byggdes om för hand, och den behandlades därefter med ett nytt lager uppseendeväckande röd färg och en ny klädsel i svart vinyl. Sätena restaurerades korrekt med hjälp av den ursprungliga halmfyllningen i sätesdynan och en ny svart sufflett monterades. Den senaste ägaren förvärvade F125 1997 där den har varit en framträdande del av en privat visning.

Under det senaste året har Kleinschnittger återigen försiktigt demonterats och målats om. Samtidigt togs motorn bort, sågs över och återförslutits. Förgasaren byggdes om, ett nytt luftfilter införskaffades och motorn trimmades för att fungera korrekt. Viktigast av allt var att gummifjädringen och styrlänken byttes ut. Till slut skaffades en ny motorhuvsspärr och remmar, liksom nya, omöjligt smala whitewall-däck för de ursprungliga silvermålade skivhjul. Kleinschnittger-experten Martin Kricke i Tyskland tillhandahöll alla delar och scheman som användes i den senaste restaureringen. Med en fin bas att utgå ifrån var den senaste restaureringen noggrann och extremt väl utförd.

Denna F125 var ett välskött exempel under hela sitt liv och ägdes till och med en gång av en vän till familjen Kleinschnittger, vilket försäkrade oss om att den verkligen har haft ett mycket bra liv. Denna Kleinschnittger är utan tvekan en fräck och glad maskin, men den är också en sällsynt överlevare från en spännande tillverkare och en viktig del av den tyska efterkrigstidens bilhistoria. Det är svårt att inte le i dess närvaro och den är redo att avnjutas till fullo.



12. Hittade bilvrak på skroten – blev värt 30 miljoner kr

Av Maths Nilsson 7 augusti 2024 kl 13:00

Den hittades stående på ett skrotupplag. Ingen anade att det var bilarnas svar på Mona Lisa som dolde sig under rost och damm. Efter restaureringen ska den säljas för 30 miljoner kronor. Det är en Delahaye 135M Torpédo Roadster, en bil från guldåldern i Art Deco-stil.



På en resa i Algeriet gjorde den franska bilentusiasten Antoine Serval en märklig upptäckt 1992. Under ett olivträd vid ett skrotupplag utanför staden Tizi Ouzou såg han resterna av en Delahaye 135M Torpédo Roadster.

En specialversion som bara byggdes i elva exemplar under 1930-talet. Givetvis blev Serval upptänd av sitt glöd och köpte det gamla vraket på stående fot. Sedan skeppade han hem henne till Frankrike för att med kropp och själ återge den här bilen sin forna glans. Tillsammans med det ansedda karosseriet Crailville i Middlesex lyckades man återskapa den här bilen precis som den såg ut i begynnelsen.

Delahaye grundades 1896 i franska Tours av Emile Delahaye. Efter några år överlät han verksamheten till sin yngre kompanjon Charles Weiffenbach som fortsatte att utveckla verksamheten mot praktiska fordon och lastbilar.

Delahaye var känt som ett tråkigt bilmärke fram till bilmässan i Paris 1936. Då slog de världen med häpnad med den här underbara Roadstern. Bakom formerna stod Figoni et Falaschi som var en mästare på den härskande Art Deco-stilen. Man kombinerade det traditionella stilspråket inom europeisk konst med bilen som symbolen för det moderna framsteget.



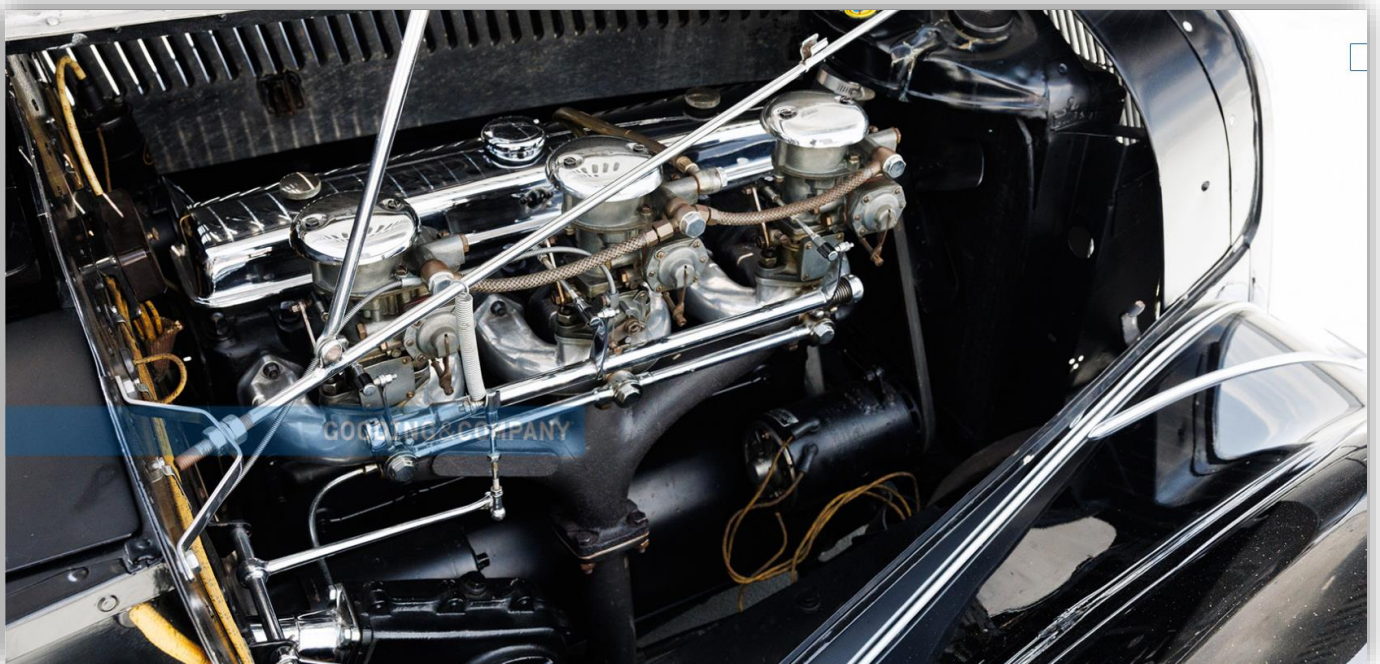
Delahaye släppte två modeller, Type 135 som blev framgångsrik inom racingsporten. Men också Grand Prixbilen Type 145. De tillverkade dem fram till början av 1950-talet när Delahaye gick in i en annan fransk biltillverkare, Hotchkiss.

Den här 135M byggdes för de allra mest exklusiva kunderna. Bilen som nu går på auktion skeppades till Algeriet och användes av någon inom den franska kolonialmakten. Det finns bilder från tidigt 1940-tal där den står parkerad i ett garage tillsammans med andra franska bilar.

Efter Servals restaurering köptes den här bilen av den schweiziska bilsamlaren Marc Caveng som såg till att lackera den svart och även återställa instrumentbrädan som gjorts om under 1940-talet.

Men av någon anledning behöll inte Marc sin märkvärdiga bil. Istället sålde han den vidare till den kända bilmuseologen Robert E Petersen och Petersen Automotive Museum i Los Angeles. **Nu ska den säljas igen och priset väntas ligga på omkring 30 miljoner kronor hos Gooding & Co:s auktion.** Den har sen sexcylindrig motor med 116 hästkrafter.







Roger Warolin