



Elva Courier

- 1. BMW M5 Touring**
- 2. Audi lanserar nya bilmärket AUDI**
- 3. Xpeng utvecklar räckviddsförlängare**
- 4. Mazda utvecklar ny bensinmotor med annorlunda teknik**
- 5. Så skapades Mazda ND Miata**
- 6. Elva Courier**
- 7. Grattis Traveller**
- 8. Healey Silverstone Roadster**
- 9. Fredagsfilmen**



1. BMW M5 Touring

Publicerad av Tom Ford

06 nov 2024

"En tekniktung Touring som passar M5-ness lite bättre än sedanen. Men det är fortfarande komplext. Och tung"



FILM: <https://youtu.be/T0dH5LAJFy4>

Bra grejer

Stampande kombi med AWD, snyggt utseende, 40+ miles av EV-kapacitet

Dåliga grejer

Inte mycket mer rätt utrymme än den storstövda sedanen, mycket tekniktung. Och bokstavligen tung

Överblick

Vad är det?

Touring-versionen av den sjunde generationen av **BMW M5**, men bara den tredje generationen Touring. Vilket fungerar ungefär så här: E28 var M5 Touringless. E34 hade en Touring (den allra första Touring i M Touring stad), sedan hade E39 ingen vagn. E61 hade både en V10 motor och en herrgårdsvagn. Sedan fick de senare M5:orna 2011 och -17 inte heller långtaksvarianter.



Men det verkar finnas en lätt renässans för kombiversioner (särskilt i Nordamerika, och BMW har överraskats av mottagandet av **M3 Touring** i Europa), så G90 sedan får en halv-kombiversion.

Låt oss göra en liten påminnelse om vad vi har på gång i andra änden av saken. M5 är nu en plug-in hybrid med ett batteri på 18,6 kWh och en möjlig räckvidd på 42 mil. Du kan ladda den med upp till 7,4 kW på en vanlig laddbox för hemmet och dra nytta av skattelättnader: i Irland gör CO2-siffran för M5 Touring den billigare än M3 Touring tack vare det plug-in-elementet, till exempel.

Men när batteriet inte är upptaget med att ge elektrisk motivation, producerar det strax under 200 hk och 200 lb ft-ish genom den åttaväxlade StepTronic-växellådan för att lägga till kraften som produceras av den välbekanta 4,4-liters biturbo-V8:an. Den totala systemeffekten är 727 hk och ett vridmoment på 737 lb ft. Tillräckligt för en 0-62 mph-tid på 3,6 sekunder (bara 0,1 sekunder långsammare än sedanen) och en topphastighet på 155 mph på en limiter. Eller 189 mph (fortfarande begränsat) om du väljer M Driver's Package och har en mycket lång uppfart. Båda är likadana som den bakluckeförsedda bilen.

Så det är samma sak som salongen baren den bakre biten?

I alla avseenden, ja. Det finns justeringar av bakaxeln och en viktökning på cirka 40-50 kg (beroende på vem du pratar med), plus halvkombin och bakrutan, behandlingen av bakpartiet och en specifik Touring-takspoiler. Men den har all kraft och vridmoment, med en aktiv bakre differential och tillräckligt med anpassningsbara, stegade draghjälpmedel för att göra den perfekt användbar i vardagen.

Dessutom är G90 M5 i allmänhet fyrhjuldriven. Den är alltid lite bakspänd, men du kan bråka med systemen för att göra den ännu mer så, eller till och med bara sätta den i tvåhjulsdriiftläge och sätta eld på bakdäcken om du vill få hunden att hosta. Om du backar den lite är den lika stabil, säker och självsäker som sedanen, även i löjligen hastigheter. Och det ser bättre ut. Även om det är en personlig åsikt.



Så du menar att Touring är bättre än sedanen?

Utseendemässigt är det subjektivt, men Touring verkar helt enkelt sitta bättre. Fronten är exakt densamma som sedanen, så det finns en ny framvagn med ett rejält kylgap, nya bromskylningsventiler, en 75 mm stretch i bredden fram och 48 mm svällning i den bakre bågen som är sammanlänkade med stegade trösklar. Men det är inte bara omslutande bågar eller bultmonterade utsvängningar över 21-tums fram- och 22-tums bakhjul: det här är ordentliga breda bågar som får bilen att se ut som racingbete.

Det finns samma M-Power-backspeglar och olika kolfiberalternativ, innan du avslutar i den där Touring-bakdelen komplett med de förskjutna quad-rören. Det är dock värt att notera att du inte kan få alternativet med kolfibertak för Touring: det fanns inte tillräckligt mycket kol för att uppfylla BMW:s kvalitetskontroller, så det är bara panntak för köpare av långtak. Åh, och den delade bakre diffusorn gör det möjligt att montera en dragkula för extra praktiska punkter.

Är det roligt att köra?

Det beror på vad du gör och om du gör Touring-saker. Den nya M5 är i allmänhet glupskt snabb och mer än kapabel till siffrorna, och det är Touring också. Launch control är regelbunden och imponerande, greppet är i allmänhet mycket bra. Ställ in bilen via de olika menyerna och du kan hitta en balans mellan chassidynamik och väggrepp som döljer den nästan 2,5 ton tunga tjänstevikten på ett briljant sätt. Det känns verkligen inte så tungt som det är.

På en svepande, snabb väg kan M5 verkligen förstöra avståndet på ett imponerande sätt, och både Touring och sedan är i stort sett stenhårda våta eller torra. Men massan finns onekligen där, något som man konstigt nog är mer benägen att förlåta i den lite större Touringen. Även om den faktiskt inte är så mycket större: Touring är exakt lika lång som sedanen och bara 6 mm högre, så det är svårt att märka det när du parkerar.

Det finns alla de vanliga nya M5-systemen att leka med, från antispinn till fem olika drivlinealternativ (om du väljer M Driver's Package som lägger till två extra till de vanliga tre), till en myriad av andra utbytbara alternativ. Bromspedalkänsla, ljud, stötdämpare, drivhjul, styrkänsla... Allt är upp till dig.



Och även om sådana detaljerade förändringar kan verka roliga till en början, kommer du att bli desperat efter att bara programmera de två genvägsknapparna "M" på ratten efter ett tag. Faktum är att den nya M5 kan kännas lite spelifierad, med massor av blinkande lampor och snurriga bitar.

Ett exempel: du kan definiera en "Boost"-inställning genom att dra i den vänstra paddeln i mer än en sekund för att maxa alla effektinställningar för omkörningar - då blinkar head-up-displayen "BOOST" med versaler och blinkar som ett diskotek. Vilket i huvudsak är vad vi brukade kalla "kickdown" som nås genom den enkla lösningen att trycka gaspedalen i mattan. Det är lite mycket, och du kan definitivt känna kodspökerna som gör så mycket för att tygla bilens vikt, även om den är anmärkningsvärt kompetent.

Ändå är endast elbilar verkligen ett trevligt tillskott till utbudet av talanger, och det fungerar mycket bra, ända upp till motorväghastigheter. Inte den typ av sak du trodde att säga om en M5, men ändå. Touring är faktiskt bäst att provta vid sju eller åtta tiondelar snarare än helt platt, och när du väl har hittat en acceptabel medelväg för din körstil fungerar det.

Vad är domen?

"Sättet som bilen har anpassat sig och förändrat sig själv... kanske inte är så 'M5', men som en stor kombi är det mer logiskt"

Medan M5 i allmänhet har blivit en bil som definieras av sina kontrollsysteem och sin smarthet, känns M5 Touring bara lite sådär lite... bättre. Mer lämpad. Och snyggare än salongen. Tillägget av plug-in-hybridelementet, det sätt på vilket bilen har anpassat sig och förändrat sig själv för att klara den extra vikten och regleringen är kanske inte särskilt "M5", men som en stor kombi är det mer logiskt.

Och den kanske inte har samma hot rod-känsla som något som en V10-motoriserad E61-generation, men det är något med Touring-stilen som passar bilen mer perfekt.



Rivalerna:



Audi RS6



Mercedes-Benz E63 S





2. Audi lanserar nya bilmärket AUDI – med tre nya elbilar 2025

Posted by Kristofer Rask november 7, 2024

Nu blir det konstigt. Audi berättar nämligen att man ska lansera ett helt nytt bilmärke dedikerat för den kinesiska marknaden. Namnet blir AUDI. Alltså samma namn men i versaler. Det nya märket släpper också de fyra ringarna för att differentiera det som ett eget systemmärke.



Med Audi... förlåt AUDI ska man nå ut till de kräsna kinesiska köparna som efterfrågar tekniskt avancerade elbilar. Idag presenterar AUDI också det första eldrivna konceptet AUDI E som ska illustrera en elbil så som den kinesiska marknaden vill ha den. Konceptet ger en glimt av totalt tre produktionsklara bilar som AUDI ska introducera i mitten av 2025.

– Genom att lansera detta nya varumärke för elektriska och intelligenta modeller i Kina bryter Audi ny mark för att ta sig in i ett nytt och mer tekniskt kunnigt kundsegment, berättar Gernot Döllner, VD för Audi.





Konceptet AUDI E mäter 4 870 mm på längden, 1 990 mm i bredd och 1 460 mm på höjden och har en hjulbas på 2 950 mm, och positionerar sig som en Sportback.

Bilen har två elmotorer, fyrhjulsdrift och en total motoreffekt på 570 kW och ett vrid på 800 Nm. Bilen ska klara 0 till 100 km/h på 3,6 sekunder. Den har ett batteri på 100 kW och ska klara uppåt 700 kilometer på en laddning (enligt generösa kinesiska mätstandarderna CLTC).





Interiört säger AUDI att man prioriterat en kombination av samma höga komfortnivå som Audi står för i kombination med en sömlös integrering av teknik. AUDI beskriver interiören som en elegant, bekväm och uppkopplad oas som passar den urbana livsstilen i Kinas megastäder.

De nya bilarna utvecklas tillsammans med kinesiska partnern SAIC Motors i Kina. Den nya samarbetsmodellen ska korta ner utvecklingstiden med mer än 30 procent. De tre första elbilarna kommer att placera sig i segmentet av mellanstora och fullstora elbilar.



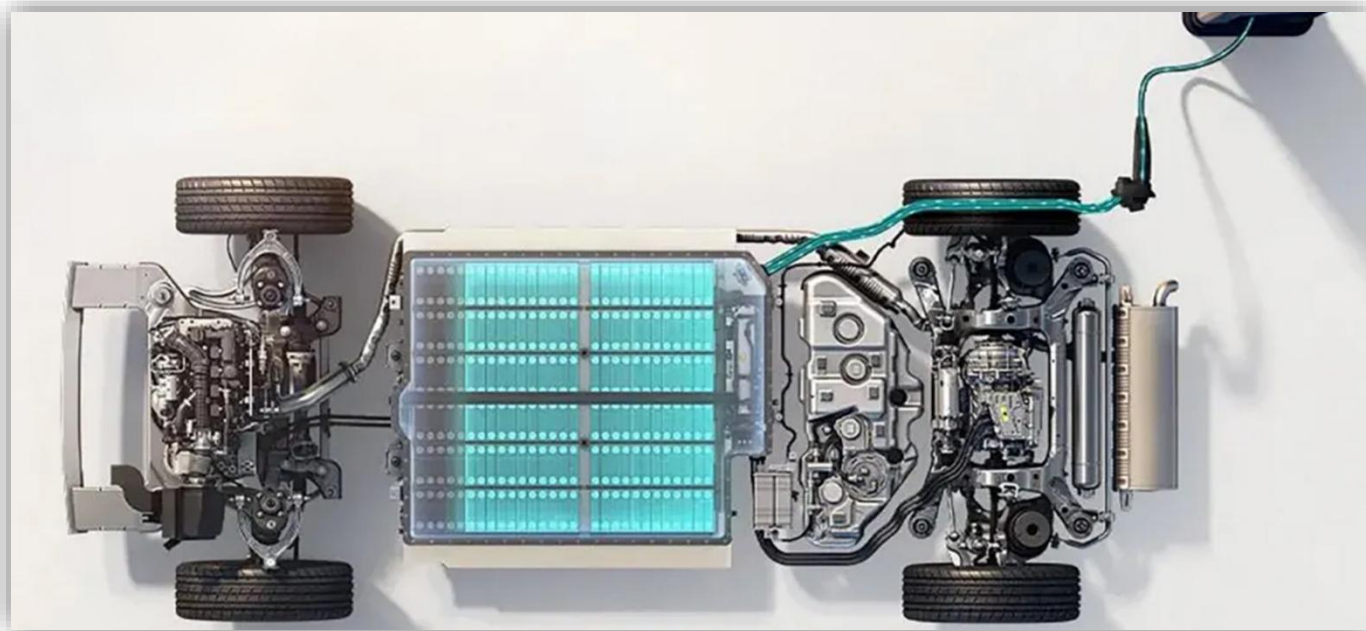
Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)

3. Infrastrukturen för dålig – Xpeng utvecklar räckviddsförlängare

Publicerad av Elias Medelberg 2024-11-09 Uppdaterad 2024-11-09

Xpeng har tidigare enbart byggt elbilar. Nu ska modeller med räckviddsförlängare lanseras. Detta i och med den undermåliga infrastrukturen utanför Kina.



Den kinesiska biltillverkaren Xpeng ska börja producera bilar med en förbränningsdriven räckviddsförlängare. Tidigare har fokus legat på elbilar.

Bland annat har vi i Sverige fått bekanta oss med Xpeng G6 som imponerade när vi nyligen [provkörde](#) modellen. När vi [testade storebror G9](#) tog den hem segern.

Nu är det dock förbränning som gäller, i form av en räckviddsförlängare, rapporterar [Automotive News](#). Xpeng Super Electric System, som paketet kallas av Xpeng, ska ge en total räckvidd på mer än 1 400 kilometer.

Att räckviddsförlängare blivit aktuella just nu beror på att en av Xpengs grundare upptäckt att infrastrukturen utanför Kina inte håller samma standard.

– Jag har noterat att infrastrukturen, såsom elnätet, i många länder är sämre utvecklat än den i Kina. Vi behöver nya typer av laddningslösningar anpassade för olika marknadens förutsättningar. Därför har vi kommit fram till räckviddsförlängaren, säger He Xiaopeng, medgrundare av Xpeng.

När modeller med räckviddsförlängare lanseras på marknaden har inte kommunicerats. Fler kinesiska tillverkare intresserar sig också för räckviddsförlängare. [Li Auto](#) har länge sålt modeller med tekniken och Nio planerar att sälja elbilar med räckviddsförlängare utanför Kina.

EU:s straffullar påverkar även elbilar med räckviddsförlängare, så lätt kommer kineserna inte undan helt. Dock lär lägre priser än för rena elbilar, som kräver mer batterikapacitet, göra att tullarna inte slår lika hårt.

4. Mazda utvecklar ny bensinmotor – Skyactiv-Z

Publicerad av Mattias Rabe 11 nov 2024 kl 09:25 Uppdaterad kl 09:53

Mazda ger inte upp bensinmotorn. Efter Skyactiv-G och Skyactiv-X kommer Skyactiv-Z. Den uppges bjuda på en helt ny nivå av verkningsgrad.



*Testlaget förundras över Mazdas Skyactiv-X-motor.
Snål på papperet, inte lika snål i verkligheten.*

Japanska **Mazda** och elbilar är inte direkt synonymt med varandra. MX-30 är biltillverkarens enda bidrag i klassen, men snart utökas utbudet med 100 procent när **EZ-6** lanseras.

Det är tydligt att Mazdas fokus ligger åt ett annat håll, det bensindrivna. En ny generation wankelmotorer är under utveckling och nu nås vi även av uppgiften att en ny generation fyrcylindriga maskiner ligger bara några få år fram i tiden. Kanske även sexcylindriga.

Mazdas nästa generation bensinmotorer går under beteckningen Skyactiv-Z som tar vid efter omtalade föregångarna Skyactiv-G och Skyactiv-X. Framför allt sistnämnda var det mycket snack om i slutet av 2010-talet. Den är än så länge ganska sällsynt, trots uttalanden om hur snål den är. Just snålheten är dock inget som vi har upplevt under **våra tester**.

Skyactiv-Z ska dra nytta av en förbränningsteknik som ger motorn hög verkningsgrad över ett brett varvtalsområde, från låga till höga varv. Hög verkningsgrad bidrar inte enbart till snål gång utan även mindre restprodukter i form av både växthusgaser och partiklar.

Nya motorgenerationen sägs vara redo för lansering under 2027 och kommer då att vara Euro 7-anpassad för Europa samt anpassad för den amerikanska marknaden på motsvarande sätt.



Mer från Vi Bilägare:



Japanska biljättar vägrar ge upp förbränningsmotorerna



Mazdas nya idé: Tvåtaktsmotor med kompressor



Mazda går mot strömmen med större bensinmotor

5. Bakom kulisserna på Mazda: Så skapades ND Miata

Av Åsa Wallenrud

Uppdaterad 06 nov. 2024 Publicerad 09 nov. 2024

När ND Miata lanserades 2014 blev den snabbt en succé. Än i dag, ett decennium senare, är den en måttstock för andra sportbilar.



Ett ypperligt exempel på en Miata ND.

Mazda ND **Miata** bröt mot strömmen. Medan andra biltillverkare satsade på större och mer avancerade bilar, valde **Mazda** att gå i motsatt riktning.

Deras fjärde generationens roadster var en minimalistisk skapelse, mindre och lättare än föregångaren, och knappt större än ursprungsmodellen från 1989.

Mycket har skrivits om de tidigare Miata-generationerna – NA, NB och NC. Men historien om ND har förblivit relativt okänd. Fram tills nu.

Motor 1 har talat med några insatta personer för att få reda på lite mer.

Livsglädje i fokus

Berättelsen om ND Miata börjar med tredje generationens Miata, kallad NC. Den tillverkades mellan 2005 och 2015. NC delar plattform med den större sportbilen RX-8.

Trots att Mazda-ingenjörer och Miata-entusiaster var överens om att NC var en bra bil, nådde den aldrig samma höjder som den första Miatan, NA.



Nobuhiro Yamamoto, pensionerad projektledare för ND Miata, minns hur kunderna, särskilt i **Japan**, upplevde att NC saknade den där speciella körglädjen som fanns i NA.

Ken Sward, designchef på Mazda North American Operations mellan 1990 och 2021, förklarar att NC utvecklades under en tuff tid för Mazda.

Genom att kombinera teknik och chassielement från RX-8 blev bilen tyngre och förlorade en del av sin charm.

Yamamoto fick i uppdrag att utveckla en ny plattform för både Miata och RX-7 år 2007, med planerad lansering av nya Miata år 2012. Efter finanskrisen 2008 valde Mazda att fokusera enbart på en ny Miata, som skulle debutera 2015.

“Vad vill vi ha?”

Istället för att fokusera på kundernas feedback och marknadsundersökningar, bestämde sig teamet bakom ND för att utgå från sina egna önskningar och visioner.

Dave Coleman, Vehicle Dynamics Manager på Mazda North American Operations, berättar att de identifierade tre kundtyper: de som ville ha en söt cabriolet, de som ville ha en renodlad sportbil och de som såg Miata som en liten GT-vagn.

Yamamoto förklarar att de gick tillbaka till grunden och frågade sig varför NA var så populär. Svaret var enkelt: den erbjöd en fantastisk körglädje. Därför blev konceptet för ND “Joy of the moment, joy of life”.

En global insats

Designen av ND Miata var resultatet av en intensiv diskussion mellan Mazdas designstudios i Japan och **USA**.

Masashi Nakayama, chefsdesigner på Mazda, berättar att det japanska teamet ville återgå till den ursprungliga filosofin, medan det amerikanska teamet ville ha en **sportbil** med större försäljningspotential.

Derek Jenkins, tidigare designchef på Mazda North American Operations, förklarar att de ville ge ND ett mer modernt och kraftfullt utseende, medan det japanska teamet ville skapa en modern tolkning av NA.

Det amerikanska teamet lyckades övertyga sina japanska kollegor genom att presentera resultat från intervjuer med bilentusiaster, som visade att Miata ofta uppfattades som en “frisörsbil” och saknade “street respect”.



Spara in på vikten prio

Under utvecklingen av ND Miata var Mazda-ingenjörerna besatta av att spara vikt. De utarbetade en "gramstrategi", där de strävade efter att spara vikt överallt där det var möjligt. Tanken var att alla dessa gram skulle adderas till kilogram.

Yamamoto förklarar att den största utmaningen var att göra bilen så liten och lätt som möjligt. Målet var att hålla vikten under ett ton.

Det finns otaliga exempel på hur gramstrategin tillämpades. Vindrutans bas har hål borrade där ingen kan se dem, avgasrören saknar dekorativa detaljer, backspegelhuset är tunnare, batteriet har inget skydd och hjulen har fyra istället för fem bultar.

"I Japan kör vi inte lika fort"

Förutom designen var motorn en annan punkt där det japanska och amerikanska teamet hade olika uppfattningar.

Yamamoto ville ursprungligen bara ha en 1,5-litersmotor, men det amerikanska teamet argumenterade för en 2,0-litersmotor för att möta kundernas behov på den amerikanska marknaden.

Coleman förklarar att en 1,5-litersmotor skulle ha varit för svag för den amerikanska marknaden, medan Saito menar att Miata inte behöver mycket kraft eftersom den är rolig att köra även i låga hastigheter.

Yamamoto gav till slut med sig och Mazda lade till en 2,0-litersmotor som tillval, men beslutet kom sent i utvecklingen.

Mjuk och följsam Miata

Till skillnad från många moderna sportbilar, som har blivit allt styvare i jakten på prestanda, har Miata behållit sin mjuka fjädring.

Saito förklarar att de fokuserar på körning i verkligheten och föredrar en mjuk chassis med god komfort och lång fjädringsväg.

Yamamoto menar att mjuk fjädring gör att alla kan njuta av bilen och maximera kontakten med vägen under alla förhållanden.



Miata – en ikonisk sportbil

ND Miata lanserades den 3 september 2014 och har sedan dess sålts i över 270 000 exemplar. Bilen har hyllats av kritiker och vunnit många utmärkelser.

En ny Miata är på väg, men Mazda har inte meddelat någon tidsplan. Den kommer att vara elektrifierad i någon form.

Tio år efter lanseringen reflekterar skaparna av ND Miata över dess arv. Coleman är nöjd med att bilen har tagits emot så väl och att den har förstärkt deras vision. Saito betonar att de har varit konsekventa med sin filosofi från början och att de inte kommer att ändra sig i framtiden.

Nakayama beskriver ND Miata som ett mirakel och hyllar alla som har bidragit till dess framgång. Yamamoto menar att de lyckades fokusera på den mänskliga aspekten av bilen och skapa en körupplevelse som berör.



Åsa Wallenrud

6. Bilar som tiden glömde: Elva Courier

Av Richard Dredge 7 juni 2021 2 min läsning

Här är en rolig fakta för dig: visste du att den engelska sportbilstillverkaren Elva tog sitt namn från franskan för "She Goes" (Elle Va!)? Om du känner till dina bilar finns det en god chans att du *kände* till denna värdelösa trivia, för för många bilnördar är det det enda som är allmänt känt om detta lilla märke som fanns i olika former mellan 1955 och 1968.



Elva Courier 1959.

Mannen bakom Elva var garageägaren Frank Nicols från Bexhill, som gillade att tävla. I närliggande Hastings lade den blivande racerbilsdesignern Mike Chapman sista handen vid sin CSM-sporttracer som drevs av en 1172cc Ford 10 sidventilmotor. Trots denna kraftkällans ineffektivitet kunde den lätta och eleganta CSM nå 100 mph, men Nichols ville ha mer. Han utvecklade en omvandling av överliggande inloppsventiler som ökade effekten med imponerande 60 procent, och föga förvånande ville andra förare ha en del av kakan.

Nichols ansåg att det bästa sättet att marknadsföra sin trimmade motor var att erbjuda sina egna ensitsiga racerbilar, så han utvecklade ett kit som visade sig bli en sådan stor framgång att 1955 formaliserades saker och ting med Elva Engineering som införlivades.

Det dröjde inte länge förrän Elva utsåg en agent i USA för att importera sina racerbilar. Den agenten var Continental Motors som drevs av Walter Dickson, och han övertygade Nichols om att Elva framtid låg i att sälja gatbilar snarare än racerbilar. Dickson lovade att köpa det första årets produktion av Elvas nya sportbil och 1958 föddes Kuriren.



Courier designades av Peter Nott och Tim Fry (den senare spelade en viktig roll i skapandet av Hillman Imp) och hade ett rörformat chassi och en 1489cc **MGA (på engelska)** B-seriens motor som var monterad tillräckligt långt bak för att ge en 50/50 viktfordelning. Försäljningen blomstrade och kurirer strömmade stadigt in genom grindarna till Elvas nya fabrik i Bexhill, många för export till USA.





Trots sin grova konstruktion visade sig Courier vara oantastlig i SCCA-racing (Sports Car Club of America), men angelägen om att ta itu med bristerna hos de första bilarna lanserades en Series 2 1961. Den hade en vindruta i ett stycke, en ny instrumentbräda och ett kraftigt reviderat chassi, möjlighet till en hardtop plus en kraftfullare motor på 1588 cc.

Strax innan Series 2 dök upp introducerade Elva en Courier med fast huvud och en bakruta med omvänd lutning. Modellen som helhet fortsatte att sälja bra med nio bilar varje vecka som lämnade fabriken, men Dickson misslyckades sedan med att betala för ett parti kurirer, vilket tvingade Nichols att gå i konkurs.

Ekonomibilstillverkaren Trojan köpte Elva och introducerade Series 3 1962, med en rymligare kupé som uppnåddes genom att flytta motorn framåt – vilket förstörde väghållningen. Lösningen (radikalt och oförutsägbart...) var att flytta tillbaka motorn igen för att förbättra saker och ting.

Därefter kom ytterligare en coupé, denna gång med fastback-profil; Det blev en flopp och dödades följaktligen strax efter. Mer framgångsrik var MkIV T-Type Courier med mjukare kaross, starkare chassi, individuell fjädring fram och bak plus 1588cc Ford Cortina eller 1798cc MGB motoralternativ.

Allt detta förbättrade Courier, men i slutet av 1965 tappade Trojan intresset så rättigheterna såldes vidare till Ken Sheppard, baserad i Hertfordshire. Under de kommande två åren tillverkade han ytterligare 26 Elva Courier nästan på egen hand, men när tillgången på reservdelar blev allt svårare bestämde han sig för att det var dags att dra ur kontakten i början av 1968 och ta död på Elva-märket efter att mer än 2000 bilar hade byggts.



7. Grattis Traveller!

Publicerad 15 november 2009 (uppdaterad 15 november 2021) Text Carl Legelius

Varje dag firar vi en ny modellnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag när vi gratulerar Leopold på namnsdagen vill också fira två bilar för de resande, Morris Traveller och, på andra sidan Atlanten, Kaiser Traveler.



*Den första Morris Traveller kom på hösten 1952 och höll ut till våren 1954.
Det var en engelsk woodie baserad på Oxford series MO.*

De två vännerna möttes som vanligt på den lokala puben. Mr Brown tog en klunk av sin pint of bitter och sade:

- You buy a car, but you invest in an Austin!

Mr. Gray tänkte efter och innan han förde ölkruset till munnen sade han stillsamt:

- You are quite right, but personally I'll go for a Quality First Morris every time.

Så där höll de på varje onsdagskväll i 40 år och ingen ville låtsas om att de två bilmärkena till slut blivit identiska.

Det ville inte BMC heller och därför höll man länge fast vid de traditionella modellnamnen från tiden före sammanslagningen av Austin och Morris.

Den 28 augusti skrev vi i Namnsdagsbilar om Austins stationsvagnar som kallades Countyman och idag handlar det om Traveller som var samma bilar men från Morris.

Trots stavningen på amerikanskt vis uppmärksammar vi också Traveler från Kaiser.



Den mest kända och älskade kombi från Morris är Minor Traveller som debuterade 1953 och var den Minor som 1971 sist slutade att tillverkas. Den utvändiga strukturen av askträ är bärande. Genom åren har många reoverats och en del också mekaniskt uppdaterats för hänga med i modern trafik.



En extrem sällsynt bil är Morris Isis Traveller. Det finns inte många bevarade.



De första Travellers hade på grund av sitt speciella byggsätt bara haft två dörrar och det var inte accepterat på den engelska marknaden för annat än småbilar. Nästa Traveller från Morris hade därför fyra dörrar. Fast den så tydligt var en kombiversion av Oxford saloon series III kallades den ändå series IV när den kom 1957. Den tillverkades till 1960. Ett fåtal ledade sig till Sverige och några utrustades optimistiskt nog av generalagenten som taxibilar.



Morris Oxford med så kallad Farinakaross tillverkades också som kombi och kallades givetvis för Traveller. På bilden en series VI som till skillnad från saloonen fick behålla fenorna vid den facelift som gjordes 1961. En rymlig och slitstark bil.



Hundkojan presenterades på hösten 1959 och ett år senare kom det en kombi med den längre hjulbas som van och pick-up hade. Traveller hette den som såldes som Morris. Mot ett litet pristillägg fick man utvändigt trädekors. Bilen på bilden är en Mark I, men har på broschyromslaget genom ganska tafflig retuscherings av grill och emblem ändrats till Mark II. När kombiversionen av kojan fick Clubmanfront 1970 var det inte längre någon Morris och därför heller ingen Traveller.



Den epokgörande ADO 16, det vill säga BMC 1100, fanns som rymlig kombi med två dörrar. Ryggstöden fram och bak kunde fällas så att man fick en plan sovplats för två. Som alla i modellserien hade den hydrolasticfjädring och kurvegenskaper som på sin tid var sensationella i klassen.



Här har den flitige retuschören varit framme igen och förvandlat 1100:an på den förra bilden till en 1300 Traveller. Vad det verkligen enklare och billigare än att ta nya foton?



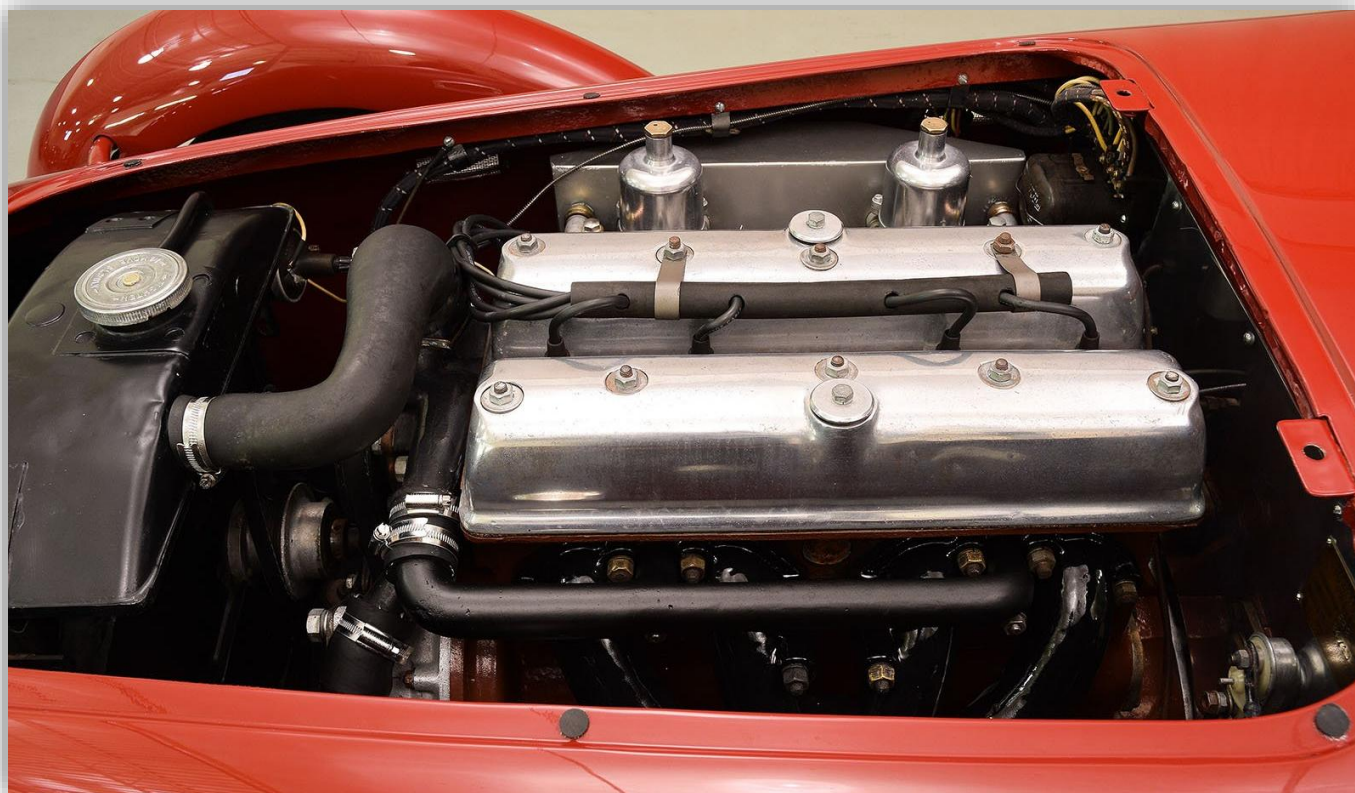
Vänner av Kaiser-Frazer framhåller gärna att deras favoritmärken var före Saab och andra med combi-coupe eller, om man så vill, hatchback. Om det är rätt eller inte tar vi inte upp nu, men eftersom vi gillar amerikanska independents vill vi idag, trots stavningen, gärna uppmärksamma Kaiser Traveler 1949-1953. Den var ett mellanting mellan sedan och station wagon så namnet var passande. Bilden visar en 51:a

8. Healey Silverstone Roadster 1950



Hela generationer har varit entusiastiska över Donald Healeys Austin-Healey-sportbilar utan att någonsin känna till vare sig Donald Healeys viktiga prestationer före kriget eller de föregångare som ledde till landmärket Austin-Healey. Donald Healey var en skicklig flygare, ingenjör och förare som blev internationellt framstående när han vann Monte Carlo-rallyt 1931 i en brittisk Invicta-bil. Healey föddes på Woodbine Cottage i Perranporth, norra Cornwall 1898. Han gick i lära hos Sopwith Aviation 1914 och från 18 års ålder flög han för Royal Aviation Corps under första världskriget. Han öppnade ett garage i Perranporth 1919 där hans tidigaste bilutveckling ägde rum.

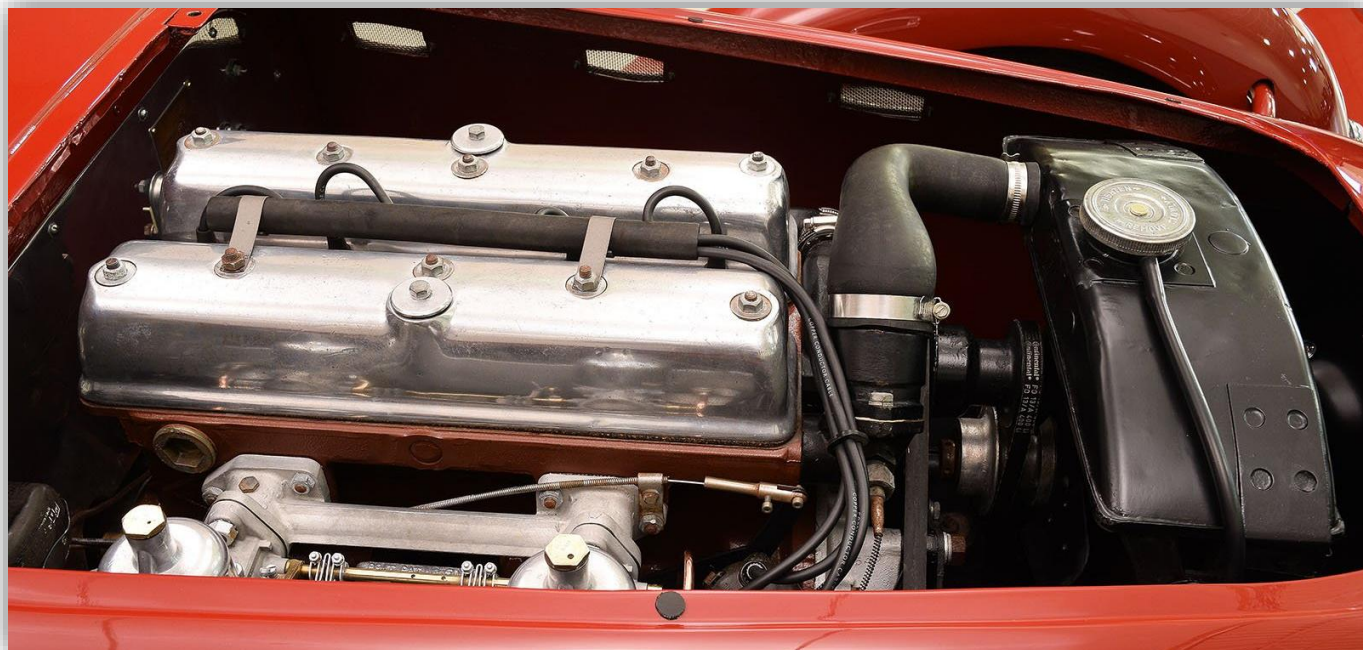




Under mellankrigsåren ansåg de brittiska tillverkarna att det var av största vikt att deras bilar skulle lyckas i den stora konkurrensen, en möjlighet som Donald Healey ivrigt tog vara på. Efter segern i Monte Carlo-rallyt 1931 kom andra framgångar som ledde till att Riley fick förbereda tävlingsbilar. Healey kom till Triumph 1934 som teknisk chef och rallyförare. På Triumph var han djupt involverad i utvecklingen av den mycket sofistikerade 8-cylindriga Triumph Dolomite och Southern Cross för den australiensiska marknaden.

Liksom de flesta som kommer från sin bakgrund var Donald Healeys långsiktiga ambition att bygga en egen högpresterande bil. Donald Healey Motor Company grundades 1945 och tillverkade sina första bilar i en oanvänd RAF-hangar i Warwickshire. Två tidiga modeller var en fyrsitsig öppen sportmodell och en sluten sedan, med olika uppgifter om vem som kom först. Båda delade ett lätt, X-stagat svetsat lådsektionschassi med en innovativ oberoende framhjulsupphängning designad av Healey. Kraften kom från en modern 2,4-liters Riley-motor på 104 hk. Den öppna bilen kallades Healey Westland, vilket är ett erkännande av konstruktionen av aluminiumkarossen av Westland Engineering. Den stängda bilen var Healey Elliott Saloon, även den uppkallad efter karossbyggaren med samma namn. Under en tid var den aerodynamiska Healey Elliott den snabbaste fyrsitsiga produktionsbilen i världen med en hastighet på 110 mph på den berömda Jabbeke-raksträckan i Belgien. Totalt tillverkades endast 101 Elliott sedaner och 64 Westlands innan modellerna ersattes 1950 av Tickford saloon och Abbott drophead coupé.

Som ett resultat av dessa tidiga produktionsbilar kunde Donald Healey förverkliga sin större ambition – att designa och bygga en sportracerbil av tävlingstyp med dubbla användningsområden. Den bilen introducerades 1948 som Healey Silverstone. Namnet Silverstone kom från en av Storbritanniens första racingbanor efter kriget, med ett öga mot framtiden och en anda av optimism som präglade efterkrigstidens Storbritannien. Layouten på Healey Silverstone, med sin smala avsmalnande tvåsitskaross, avtagbara cykelskärmar och låga vikt, var en hyllning till de stora racingsportbilarna från förkrigstiden. Med en initial kostnad på 975 pund var Healey Silverstone en omedelbar sensation.



Healey Silverstone blev snabbt populär bland förföljare i början av efterkrigstiden, främst på grund av bilens suveräna köregenskaper. Den 2,4-liters Riley-motorn med dubbla kamaxlar var högt ansedd och bidrog till att etablera Silverstone som en "racerbil tunt förklädd till en gatbil", som den beskrevs av olika brittiska motorpublikationer. Chassit var samma X-stagade svetsade lådsektion som var avsedd för de tidigare bilarna, med individuell framhjulsupphängning och en hjulbas på 102". Utmärkande egenskaper i den Len Hodges-designade aluminiumkarossen inkluderade en infällbar vindruta som delvis sänks ner i kåpan för tävlingsändamål, samt en vinklad grill med strålkastare placerade bakom grillen och med reservhjulet monterat horisontellt i bakpartiet som också fungerar som en stötfångare! Flödande cykelskärmar ledde till ett intryck av hastighet med en touch av elegans. Många framtida brittiska racingstjärnor började sina efterkrigskarriärer i Healey Silverstone, med Tony Brooks bland de mest anmärkningsvärda. En annan välkänd brittisk förare på den tiden, Tommy Wisdom, satte ett världsrekord i hastighet på en timme i Monthléry i Frankrike 1952. Den ursprungliga versionen av Healey Silverstone kallades D-Type. En något reviderad version, som breddade förarplatsen för ökad förarkomfort, fasades in i produktion under 1950. Totalt tillverkades endast 105 Healey Silverstones mellan 1948-1950, inklusive bara 54 av E-Types.

Detta extraordinära exempel är ett av de finaste vi någonsin har sett och utan tvekan det finaste vi någonsin har haft möjlighet att erbjuda. Denna Healey Silverstone E-Type från 1950, chassinummer E 69, har tidigare ägts av Leslie Cato, grundare av Healy Drivers Club, och Bill Emerson, författare till *"The Healey Book: A Complete History of the Healey Marque"*.

E 69 såldes ny i England 1950 där bilen fick beteckningen NUG 100. Bilen tävlades på Silverstone-banan i två år innan den deltog i klubbävlingar över hela England. Leslie Cato, som också var med och grundade Healey Registry, köpte bilen 1965 och körde den i flera år innan bilen såldes till USA på 1970-talet. Under Catos ägande korrigerades tidstypiska ändringar – som installationen av en sexcylindrig Jaguar-motor, en ganska populär Silverstone-uppgradering på den tiden. En 2,4-liters Riley-motor med Silverstone-specifikation, som inte var original till bilen, köptes in och installerades med den ursprungliga 4-växlade växellådan och resten av drivlinan, som bilen presenteras här.



I USA tävlade E 69 flitigt i New England innan den köptes av Bill Emerson i slutet av 1980-talet, som då krävde en fullständig restaurering. Restaureringen sträckte sig till slut till tolv år och slutfördes i tid för Austin-Healey 50^P årsdag. Den omfattande restaureringen dokumenterades noggrant av Emerson, som rådgjorde personligen med Donald Healey i processen före Healeys död. En intressant notering i Emersons arkiv beskriver hur Silverstone (som målades grön innan restaureringen påbörjades) ursprungligen var röd och återställdes till rött på ett hjärtligt förslag från Donald Healey som sa till honom: "Alla Silverstones borde vara röda!"

Resultatet av restaureringen är den bil som erbjuds här, som har belönats med otaliga concours-utmärkelser, inklusive flera Best of Class- eller Best of Show-utmärkelser på prestigefyllda platser inklusive Amelia Island, Elkhart Lake, Lake Tahoe, Lexington och Churchill Downs. Den höga kvaliteten på restaureringen har bevarats väl. Karossen och skärmarna är färdiga i en lockande nyans av mörkrött, i kontrast till en solbränd och röd interiör. Instrumentbrädan och dörrpanelerna är klädda med solbränt läder; Sätena är färdiga med matchande brunt läder med röda passpoaler, medan heltäckningsmattan är röd med bruna passpoaler som skapar en mycket tilltalande effekt. En korrekt matchande topp, tonneau och sidogardiner som skapats under restaureringen presenteras i nyskick.

Bilen är extremt väldetaljerad. Finishen på färgen förblir klar och skarp. Ett antal exponerade komponenter, som den främre fjädringen på länkarmen, har polerats och bibehållits till en hög finish. Den polerade klädseln på bilen har också bibehållits till samma standard, inklusive grillen, huvens intag och lufttugsug med skärminsatser, samt vindruteramen och sidospeglarna. Lampramar, instrumentbräddor och reglage visar alla den höga kvaliteten på restaurering och underhåll. En titt under bilen avslöjar också samma finish och detaljer på underredet. Bilen körs på Dunlop Road Speed diagonala däck, monterade på utsökt färdigställda autentiska ventilerade skivhjul som är färdiga med korrekta, sällan sedda Healy-fälgar.

Detta är en unik bil som är en fröjd att köra, väl lämpad för historiska turer och fortfarande välkommen på praktiskt taget alla concours d'elegance, utom kanske Pebble Beach. Fästigheten omfattar fotografiska bilder som visar Silverstone före, under och efter slutförandet av restaureringen.

9. Fredagsfilmen

Gone in 60 Seconds



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

1971 Ford Mustang Sportsroof (modifierad som en 1973) i Borta på 60 sekunder, 1974 "Eleanor" är en 1971 Fastback Ford Mustang som spelar rollen som en 1973 Mach 1 Ford Mustang, en sann dam både vacker och tuff och är "stjärnan" i Gone in 60 Seconds. Eleanor är den enda Ford Mustang i historien som fått stjärntiteln i en film... vilket gör "Eleanor" till ett känt namn.



Roger Warolin