



Morris Minor 1000

1. Provkörning av Smart #5 Brabus
2. Långresa med Opel Grandland
3. Rivian berättar mer om R2
4. Ny sportbil med klassiskt utseende på gång
5. Europas billigaste elbil lanseras bredare
6. Volkswagen planerar liten elbil med 400 hästkrafter
7. Mer trådlös laddning av elbilar i Göteborg
8. Volvo kan vara borta om 5 år
9. Elbil för 1 miljon låste ut ägaren
10. Nya regler för AM-körkort
11. Volkswagen Passat var praktisk och snygg
12. Morris Minor
13. Vincent Series C Rapide

Teknikens Värld

1. Provkörning av Smart #5 Brabus

Publicerad av Jan-Erik Berggren

24 jun 2025 kl 12.49

Med imponerande snabb snabbladdning, ett rejält baksäte och ett snyggt digitalt gränssnitt är Smart #5 ett av de bättre alternativen i Geely-koncernens bukett av elbilar som byggts på SEA-plattformen. Smart #5 är mycket av det Volvo EX30 borde varit. Men också dyrare.



FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-smart-5/>

Bilvärlden befinner sig i en storm av förändringar. Men trots det är det vissa saker som aldrig tycks förändras. Som att när det är dags för provkörning så rullas det allra dyraste och häftigaste fram.

Smart gör själva en stor poäng av hur brett men ändå enkelt deras erbjudande av #5-bilar är. Här finns en bakhjulsdriven instegsvariant med ett LFP-batteri på 74,4 kWh och en räckvidd på drygt 46 mil. Det är bra siffror för ett LFP-batteri som kan snabbladdas med 150 kW. Modellen heter Pro.

Nästa steg är Pro+. Då tar du klivet till ett NCM-batteri och 800-voltssystem. Det är fortfarande bakhjulsdrift och därmed en räckvidd på hela 59 mil. Snabbladdning upp till 400 kW och i mitt tycke är det här den mest intressanta modellen för de allra flesta.



Största bilen Smart byggd är 4,7 meter lång.

Många modellversioner – få tillval

Vill du ha fyrhjulsdrift finns totalt tre alternativ, Pulse, Summit och värstingen Brabus. Alla tre har 800-voltssystem. Pulse och Summit har en räckvidd på 54 mil och effektuttag på 432 kW, eller 588 hästkrafter. Brabus-versionen levererar 475 kW, eller 646 hästkrafter.

Erbjudandet innehåller också bakhjulsdrivna Premium som har en räckvidd på 59 mil och samma effektuttag som Pro+, 267 kW eller 363 hästkrafter.

Totalt alltså sex olika versioner av Smart #5. Men när du väl valt version finns inte många tillval. Du väljer färg och om du vill ha dragkrok, det är allt.

Strategin ligger i tiden men av alla de här sex bilarna är det Brabus som faktiskt är den minst intressanta. Så det är aningen tondövt mot en bilmärnad som skriker efter billigare alternativ att vi stressar runt de fina vägarna söder om Porto med 646 hästkrafter. Ja, det räcker att titta på #5 för att förstå att det här aldrig kan bli en sportbil.

Det här är nytt

Storlek. Det här är den största Smart-modellen vi sett. I Brabus-versionen är den också den kraftfullaste Smart-bilen hittills med 646 hästkrafter.

800 volt. Nu börjar 800-voltstekniken sprida sig även till något mindre bilar. Det ger snabb laddning – om stolpen hänger med.

Baksäte. Ja, inte nytt med baksäte i en bil förstås men utrymmet. Herrejösses med plats.

Tror knappt det är sant

Men om valet av version till vår provkörning inte var speciellt smart så finns det andra saker som imponerar med "femman".

Den 4,7 meter långa bilen rymmer ett batteri på 94 kWh. Lastutrymmet är 630 liter med uppfällt baksäte och det finns en frunk på 47 liter under huven fram. Frunken är aningen större om du väljer versionen med det mindre batteriet.

Och baksätet, det är knappt man tror att det är sant att Smart #5 byggs på samma plattform som **Volvo EX30**. Visst, EX30 är halvmeter kortare och det är tydligt var i bilen den halvmeter sitter.



Klart kantigare former än tidigare bilar från Smart.

Båda framstolarna kan fällas helt och i baksätet kan flyttas framåt och bakåt en aning och ryggstödet kan vinklas. Det går alltså bra att förvandla Smart #5 till en bekväm sovplats.

Om vi fortsätter med smarta detaljer på insidan så är det digitala gränssnittet både tydligt, snabbt och påkostat. Här finns en 10.25-tumsskärm framför ratten, en tilltagen head up-display på 10,25 tum även den och en skärm på instrumentpanelen på 13 tum. Väljer du någon av de fyra mest påkostade versionerna får passagerarna fram också en 13-tums-skärm att leka med. Enligt Smart är den skärmen för de lite större barnen och något som kunder efterfrågat.

En smart ny funktion är att det går enkelt att flytta information från bildskärmen i mitten till skärmen framför ratten, och tillbaka igen.

Imponerande laddning

De tydligt runda formerna vi känner igen från tidigare Smart-bilar finns även i #5 och det är en designdetalj vi hittar lite här och var i inredningen.

Ja, ovala och runda former finns även på utsidan där **Smart #5** ändå skiljer sig en hel del åt jämfört med sina syskon **#1** och **#3**. Lyktorna fram ser helt annorlunda ut och även grillen har förändrats. Ansiktet på #5 är lite kantigare och lite "elakare" än syskonens.

Den kanske allra viktigaste nya smarta detaljen i #5 är snabbbladdaren. Smarts ingenjörer har uppdaterat programvaran och förändrat kylningen och uppvärmningen av batteriet inför laddning. Med en optimal temperatur på cirka 25-28 grader kan Smart #5 laddas med över 400 kW. Vid ett skarpt test utanför hotellet i Portugal nådde vi toppeffekten 426 kW. Dessutom stannade laddeffekten strax under 400 kW en lång tid och det dröjde över tio minuter innan effekten sjönk under 300 kW.

Det är imponerande siffror och betyder att laddtiden kan kapas ordentligt om du hittar en laddstolpe som matchar bilens kapacitet.



Smart #5 stod utställd på eCarExpo tidigare i år.

Prestandan visar också att vi långt ifrån sett slutet på utvecklingen av snabbladdning. När biltillverkare efter biltillverkare plockar in 800-voltssystem och smart mjukvara för att hantera batteriets temperatur vid laddning kommer vi se att laddtiderna kortas från dagens 30 till 40 minuter till mer rimliga 15 till 20 minuter. Troligen går det att inom några år nå ner till cirka 10 minuter för att ladda 10 till 80 procent.

Neutral på vägen

Ute på de bitvis dåliga vägarna söder om Porto visar #5 upp ett relativt neutralt körbeteende. Styrningen är lite lagom kvick och multilänkaxeln och fjädringen bak sväljer ojämnheter. Det är lite stötigt när fjädringen ska ta hand om 2,5 ton bil över vassa farthinder men det är ett beteende som elbilsägare tvingas stå ut med. Än så länge.

Med sina 646 hästkrafter är Smart #5 Brabus närmaste konkurrent Porsche Macan Turbo. Men de billigare versionerna konkurrerar, så klart, med Tesla Model Y. Enligt Smarts marknadsavdelning kommer D-suvsegmentet att fortsätta att växa i Europa och den analysen delar de med alla andra tillverkare som också erbjuder 4,7 meter långa elbilar med gott om plats i baksätet.

Det segment där #5 finns väntas öka sin försäljning från en miljon bilar i år till 1,3 miljoner bilar 2030, bara i Europa.

Det här med paketeringen av sex olika versioner och utan dyra utrustningspaket syns vid prissättningen. Om vi litar på Smarts egen jämförelse ligger priserna i nivå med konkurrenternas men när samma utrustningsnivå jämförs ska Smart ligga klart under.

Ett nytt Smart

Nu vet vi att det är en sak att bygga en bra bil och hitta en prislapp strax under konkurrenternas. Det är sen en helt annan sak att hitta bilköpare som ska förstå att Smart är något annat i dag än vad märket har varit.

#5 är den största bil som Smart någonsin byggt. Det är också den mest tekniskt avancerade och långt, långt ifrån den kvicka men dyra småbilen många svenska bilköpare ser framför sig när du nämner bilmärket Smart.

Smart #5 har många smarta saker att erbjuda som få andra bilmodeller kan matcha. Problemet är bara hur svenska bilköpare ska upptäcka det.

Billigaste Smart #5 Pro har fått en prislapp på 566 800 kronor. Det är 66 800 kronor mer än vi hoppats på. Intressanta Pro+ kostar från 616 800 kronor och billigaste fyrhjulsdrivna versionen från 661 800 kronor. Värstingversionen Brabus kostar närmare 720 000 kronor.

Smart #5 Brabus

Pris: från 716 800 kronor.

Motor: El. Främre elmotor, max effekt 224 hk (165 kW), vridmoment 270 Nm. Bakre elmotor, max effekt 421 hk (310 kW), vridmoment 440 Nm. Max systemeffekt 646 hk (475 kW), sammanlagt vridmoment 710 Nm. Batteri 100 kWh varav 94 kWh användbart. Laddeffekt AC/DC 22 kW/400 kW. Värmepump.

Kraftöverföring: Motorer fram och bak, fyrhjulsdraft. Reduktionslåda.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram dubbla triangel-länkar. Bak multilänkaxel.

Styrning: Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,2 meter.

Bromsar: Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul: Lättmetallfälg. Fälgbredd i.u.. Däck 255/40 R21.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 290, längd 470, bredd 192, höjd 170, spårvidd f/b 165/166. Markfrigång 19,7. Tjänstevikt 2 448, maxlast 432, max släpavagnsvikt 1 600. Bagagevolym (VDA-liter) 630–1530 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 3,8 s, toppfart 210 km/h.

Förbrukning (WLTP): Blandad körning 1,99 kWh/mil. CO₂ 0 g/km. Räckvidd 540 km.

Garantier: Nybil 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, batteri 8 år/16 000 mil.

Skatt: 360 kronor per år de första tre åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler:



Porsche Macan Turbo

Om vi singlar ut Brabus-versionen av Smart #5 med 646 hästkrafter så blir Porsche Macan en konkurrent. Porschen är förstås lite mer av en traditionell sportbil i suvformat medan Smart #5 Brabus står för en mer upprätt stil.

Pris: från 1 310 000 kronor.



Tesla Model Y Long Range AWD

Om vi sneglar på de lite billigare Smart-versionerna och till användningsområden är det i stället Teslas nyligen ansiktslyfta storsäljare Model Y som Smart-gänget sneglar på. Som alla andra.

Pris: från 649 990 kronor.



2. Långresa med Opel Grandland – räckvidd, komfort och laddning

22 juni 2025

I den här videon testar jag nya Opel Grandland Electric Extended Range på en 67 mil lång resa till Skara – komplett med medvind, motvind, försök till Opel-museum och en ärlig titt på komfort, förbrukning och körkänsla.



FILM: <https://youtu.be/jfm87zkg52o>

Jag laddar längs vägen på flera snabbladdare, inklusive en 360 kW-station där Grandland dessvärre inte utnyttjar effekten fullt ut. Hur står den sig på långresa? Och vad kostar det egentligen utan laddabonnemang? Svaren får du här – plus mina tankar om ljudnivå, assistanssystem och ett navigationssystem som både imponerar och frustrerar.

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 00:00 - Intro | 10:39 - Laddkurvan |
| 00:40 - Uppsala Bilgalleri | 12:12 - Säten |
| 01:15 - Specifikationer | 13:11 - Ljudnivån klart bättre |
| 01:46 - Navigation | 13:42 - Skyltavläsningen |
| 03:32 - Komfort och ljudnivå | 14:48 - Förbrukningen sjunker |
| 04:40 - HUD | 16:26 - Laddstopp i Västerås |
| 05:15 - Förarstödsystem | 18:08 - Summering av bilen |
| 07:31 - Kom till Skara men inget museum | 19:08 - Summering ekonomi |
| 08:58 - Laddstoppet | |



3. Rivian berättar mer om R2

Av Bobby Green tis. 17 jun 2025, 17:40

Så gör man den billigare och bättre



FILM: <https://youtu.be/kqC1HWYzXgA>

Rivian började sin elbilsresa med pick-upen R1T och därefter kom suven R1S. Båda kostar dock en rejäl slant, och de är ganska komplicerade att tillverka. Men det som komma skall tror tillverkaren starkt på. Närmast på tur är den mindre suven R2, och den ska vara både billigare att bygga, billigare ut till kund och bättre på alla sätt och vis. Kan man bara få snurr på produktionen kan detta bli en riktig guldgruva för företaget. I det här klippet får vi reda på lite mer kring hur man har tänkt med R2.

De första leveranserna ska ske under nästa år och USA är första marknaden som får ta del av den här, och prislappen ska ligga runt 45.000 dollar. Den ska även säljas i Sverige från och med 2027 men där har vi inte fått någon prisindikation än. [insideevs.com](https://www.insideevs.com)



Bobby Green



**R2 Rivian visar upp produktionsklara karossen till R2
R2 Börjar snart att tillverkas**



**Första spadtaget till fabriken som ska bygga Rivian R2 taget
Mycket hänger på denna modell**



**Full genomgång av Rivian R2
Och Rivians transportbil**



**Volkswagen höjer sin investering i Rivian
Volkswagen-modell med Rivian-teknik kommer**



**Rivian presenterar den mindre modellen R2
Och överraskar med modellerna R3 och R3X**

Feber

4. Ny sportbil med klassiskt utseende på gång

Bobby Green 2025-06-23 kl 20:00

Har sexcylindrig motorcykel-motor från BMW



Shoreline Bespoke är två barndomskompisar från Los Angeles som båda råkar vara ingenjörer och bilintresserade. Så de bestämde sig för att bygga en egen sportbil och nu börjar den att ta form på riktigt. Bilen som heter LM Coupé har en sexcylindrig motor från BMW:s motorcykelmodell K1600 placerad bakom sittbrunnen och på ramen som man tagit fram ska det sitta en kaross som bland annat hämtat lite inspiration från **Porsches gamla racerbil 906**. Målet är att hålla nere vikten så mycket det bara går och det snackas om under 650 kilo vilket låter galet lite. Motorn som är på 1,65 liter har ingen överladdning men ska ändå vara masserad och lämna 250 hästar. Den varvar dessutom till 10.000. Till maskinen ska det sitta en sekventiell växellåda.

Den färdiga bilen ska ställas ut på Monterey Car Week i augusti och företaget hoppas kunna dra igång leveranser till kunder i slutet av 2026. [shorelinebespoke.com](https://www.shorelinebespoke.com)



Bobby Green



5. Europas billigaste elbil lanseras bredare – när kommer den till Sverige?

Av reporter Felix Björklund Publicerad 9 jun 2025 kl 17.13

Med ett pris på under 20 000 euro drog Leapmotor ned brallorna på konkurrenterna i budgetsegmentet. Med Stellantis som dörröppnare har utrullningen gått snabbt – och nu lanserar de på ytterligare sju marknader.



När Leapmotor lanserade i Kina med sina billiga elbilar sågs tillverkaren av många som ytterligare en i raden av uppstickare. Men som en flipperkula studsade de upp och efter ett partnerskap först med kinesiska statsägda FAW och sedan Stellantis blev Leapmotor internationellt.

Stellantis köpte in sig i märket och det innebar att man nu fick ett europeiskt paraply att komma in under. Ganska snabbt började det komma rapporter om att de kinesiska bilarna skulle byggas i EU.

När modellen T03 lanserades var det den billigast i Europa med ett pris på 18 900 euro eller för 99 euro/månaden på leasing – inte illa med tanke på att du fick en bil med runt 25 mils räckvidd. Dock lanserades den inte i hela EU.

Men nu ska det bli ändring på det. I ett uttalande säger Danilo Annese, Europachef för Leapmotor International, att man siktar på att ha över 700 försäljningsställen i ”G10 och viktiga marknader” i Europa.

– Den här snabba expansionen understryker vår beslutsamhet att bygga ett kundcentrerat elbils-ekosystem i Europa, säger Danilo Annese.

Just närhet till service är något Leapmotor vill trycka på. De uppger att på de marknader där de är närvarande så ska genomsnittstiden för att ta sig till ett serviceställe eller försäljningsställe var under 25 minuter.

En fråga är dock hur det blir med produktionen. Den polska anläggningen står stilla och det sägs att man ämnar flytta produktionen till Slovakien, men ännu är inget officiellt bekräftat.

Även om Leapmotor säger att de ska bredda sig är det i nuläget inte aktuellt med att de kommer till Sverige, trots uttalandet om länder som ingår i G10.

Företaget har under maj och juni etablerat närvaro i Bulgarien, Irland, Tjeckien, Slovakien, Slovenien, Ungern och Kroatien och totalt är de nu på 23 europeiska marknader.

Fakta

G10-länder

Med G10 avses i Europa följande: Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Schweiz, Storbritannien, Sverige samt Tyskland.

Utöver europeiska länder ingår också Japan, Kanada och USA i G10, som namnet till trots består av elva länder.

Utöver den kompakta elbilen T03 kommer i år även mellanklass-crossovern C10 att börja säljas. De båda ska då komplettera varandra där T03:an är en bil för pendling eller lokala ärenden och C10 ska fylla rollen som familjebil. Vart det lider kommer även en mer avancerad modell kallad B10 lanseras.

Fakta

Leapmotor T03



Pris: från 18 900 euro.

Drivlina: Elmotor, framhjulsdreven.

Maxeffekt: 70 kW/95 hästkrafter.

Max vridmoment: 158 Nm.

Acceleration 0-100 km/h: 12,7 sekunder.

Maxhastighet: 130 km/h.

Batterikapacitet (netto): 37,3 kWh.

Officiell räckvidd: 265 km.

Snabbladdningskapacitet: 48 kW.

Snabbladdning 0-80 procent: 36 minuter.

Ombordladdare: 6,6 kW.

Bagageutrymme: 210 liter, 880 liter med fällda säten.

Längd: 3 620 mm.

Bredd: 1 652 mm.

Höjd: 1 577 mm.

Vikt: 1 087-1 250 kg.



6. Volkswagen planerar liten elbil med 400 hästkrafter

Posted by Kristofer Rask juni 22, 2025

På 1980-talet började snabba småbilar få ett uppsving. Renault, Peugeot och Volkswagen var några av de som levererade lite tuffare "GT-modeller". Med nutidens elektrifiering finns det återigen en efterfrågan på små elbilar och de får gärna vara lite tuffa.



Nu kommer nya mediauppgifter om att Volkswagen planerar för en högpresterande Volkswagen ID.2 R. Det blir då en kompakt elbil på strax över fyra meter som kommer leverera rejält med prestanda från ett innovativt fyrhjulssystem.

Volkswagen har redan bekräftat att man **filar på en Volkswagen ID.2 GTI**. Men med en R-variant tar man det hela till nästa nivå. Framhjulsdrivna ID.2 GTI väntas få upp till 286 hästkrafter. Spekulationerna kring en R-variant skapar en förväntning på omkring 400 hästkrafter.

För **Autocar** antyder personer inom Volkswagen R att ID.2 R kan få unika karossdetaljer, särskild chassituning och specifika interiöra inslag för att särskilja den från kommande ID.2 GTI.

Källorna antyder dessutom att man tagit hjälp av "en teknisk partner i Balkan som specialiserat sig på lätta, högpresterande hjulmotorer". Det är så klart Rimac Automobili som man syftar på då som VW-koncernen redan idag har ett fördjupat samarbete med genom att man i **en komplex ägarstruktur** via Porsche äger Bugatti tillsammans med Rimac. Basmodellen av ID. 2 kommer ha premiär under 2026.



Renault 5 Turbo 3E.

Volkswagen är inte ensamma om att kombinera små elbilar med hög prestanda. Nyligen visade Renault upp **Renault 5 Turbo 3E med 540 hästkrafter**, och en prislapp på hela 1,7 miljoner kronor. I förra veckan presenterade Peugeot en **GTi-variant av den kompakta elbilen e-208**.



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.](#)**

Läs även:



[BYD testar elbil med 188 mils räckvidd](#)

7. Efter lyckat test – mer trådlös laddning av elbilar i Göteborg

Carl Undéhn 19 jun 2025

Inom projektet Gothenburg Green City Zone samarbetar Göteborg stad, Volvo Cars och forskningsinstitutet Rise kring lösningar för framtidens hållbara transporter. Som en del av det inleddes 2022 ett treårigt test av trådlös laddning av taxibilar.



Med hjälp av fyra plattor i marken under två parkeringsplatser vid Lindholmen Science Park och Sahlgrenska sjukhuset har 20 modifierade Volvo XC40 kunnat laddas trådlöst med upp till 75 kW.

När det treåriga projektet nu är avslutat har det beslutats att de båda parkeringsplatserna med trådlös laddning blir kvar. Samtidigt utökas satsningen med ytterligare en trådlös laddplats vid Svenska mässan. I samband med det tas driften av de tre platserna över av amerikanska InductEV,, som står för laddtekniken.

Vi har funnit att trådlös laddning är attraktivt för taxiflotter och andra transportörer på viktiga platser i staden, med stor potential att stödja vår stads klimatmål om att minska utsläppen från trafiksystemet. Vi är glada över att kunna främja ytterligare samarbete och att en absolut majoritet av projektets förare är angelägna om att fortsätta använda denna innovativa lösning, säger Patrik Andersson som är chef för Business Region Göteborg, som varit en del av projektet.

Under den treåriga testperioden användes laddplattorna 10.000 gånger och under tiden registrerades inga avbrott. Totalt laddades det 140 MWh, vilket uppges motsvara el för att köra 5 miljoner kilometer. Den trådlösa laddningen visades sig också fungera väl även under vinterhalvåret med snö och is.



Carl Undéhn

8. Norsk expert: Volvo kan vara borta om 5 år

Av Kevin Neemé

23 juni 2025, 10:34

Volvo är ett av Sveriges mest välkända bilmärken. Men nu varnar en ansedd norsk expert för att det kan vara borta redan om fem år. Branschen är under hård press, och flera tillverkare riskerar att slås ut.



Volvo har länge varit en självklar del av bilvärlden. Men framtiden är allt annat än trygg, enligt en norsk bilexpert.

– Det är inte säkert att Volvo finns kvar om fem år. Det behöver inte Volkswagen eller Ford göra heller, i alla fall inte europeiska Ford. Det är en tuff bransch, säger Benny Christensen, expert på bilteknik hos stora bilistorganisationen NAF till [Motor](#).

Han har följt bilindustrin i decennier och menar att många av dagens etablerade bilmärken står inför ett avgörande vägskäl. Enligt honom är marknaden under hård press. Inte minst från Kina, där nya bilmärken växer fram i snabb takt.

– Många kommer att försvinna innan Toyota behöver stänga dörren, säger han.

Att just Volvo nämns som ett märke som riskerar att försvinna sticker ut, särskilt eftersom det svenska märket ofta betraktas som stabilt. Men Christensen tror inte att historik eller igenkänningsfaktor räcker längre.

– Tesla är helt oförutsägbart. Om tio år kan de vara ett av världens största märken – eller ha gått under.



En expert på NAF (Norges motsvarighet till M Sverige) tror att Volvo kan försvinna inom fem år – oavsett deras snart 100-åriga historia.

Fler märken han nämner som utsatta är Citroën, Opel, Mitsubishi, Nissan och Subaru. Dessutom tror han att flera av de kinesiska bilmärken som försökt slå sig in i Norden snart kommer att dra sig tillbaka, när försäljningen uteblir.

Christensen är inte ensam om sin oro. Den erfarna norska biljournalisten Jon Winding-Sørensen menar att hela bilbranschen är i kris och inte bara enskilda märken.

– Bilar är inte på modet längre. Folk bryr sig inte om bilmärken, de är intresserade av transportlösningar, säger han till **Motor**.

Även Robert Næss som är investeringschef på Nordea tror att kartan ritas om. Han menar att stora europeiska märken som BMW och Mercedes kan leva vidare i namn. Men bli kinesiskägda och tillverkade i Asien. Han pekar på Volvo som ett tydligt exempel. Ettärke som fortfarande uppfattas som svenskt men som i själva verket ägs av kinesiska Geely sedan 2010.

– Det är inte farligt att köpa bil från kända märken idag. Men det kommer att bli färre aktörer framöver.

Och även om ett bilmärke försvinner, tror både Næss och Christensen att det fortsatt kommer vara möjligt att få tag på reservdelar och service. Åtminstone om bilen kommer från en etablerad tillverkare.



Kevin Neemé har dubbla kandidatexamina i journalistik samt medie- och kommunikationsvetenskap från Umeå universitet. Han har bland annat arbetat som reporter på Sveriges Radio och sportjournalist, bland annat på VLT och Örnsköldsvik Allehanda.

LÄS MER:



Experten: Därför är elbil överlägsen i halka



Expert: Så stor blir tullchocken på Kina-bilar



Expertens varning: Se upp för dessa 10 motorer



Volvos protest: Hoppar av bilbranschens lobbygrupp ACEA



Så mycket kan Volvos svenska fabrik tappa på tullar



Vanliga vintermissen som kan förstöra bilen

9. Elbil för 1 miljon låste ut ägaren – omöjlig att laga

Av William Karlsson 23 juni 2025, 20:57

Elbilen Lucid Air GT låste ut ägaren helt. Trots hjälp från Lucids kundtjänst och en verkstad är miljonbilen hittills omöjlig att komma in i.– Tacksam för hjälp, skriver ägaren.



I Minneapolis, USA, avslöjades nyligen en minst sagt märklig situation. I en [grupp på Facebook](#) berättade Lucid Air GT-ägaren Ron Reibling att han var helt utelåst från sin elbil, som kostar över 1 miljon kronor. Mannen kan alltså inte komma åt bilen, och den är nu praktiskt taget oanvändbar.

Enligt Reibling försökte han först ta sig in i elbilen på flera olika sätt utan någon större succé. Efter det kontaktade han Lucids kundtjänst för hjälp. De försökte sedan öppna elbilen på distans, vilket de kan göra när vissa elektroniska problem uppstår, men de lyckades inte få någon kontakt med bilen och lyckades aldrig få den att vakna.

Vanligtvis har Lucid en servicetekniker i varje delstat i USA, men det visade sig att den som jobbar i Minneapolis är på semester. Lucid hade däremot ingen tillfällig lösning och bogserade elbilen till en närliggande verkstad som samarbetar med tillverkaren.

Vid verkstaden öppnades den dyra elbilen, men mekanikerna lyckades inte ladda 12-voltsbatteriet som var helt urladdat. Elbilen behövde därför skickas vidare till en officiell Lucid-verkstad.

Utan en fysisk nyckel för nödsituationer är Lucid Air värdelös om bilens 12-voltsbatteri är dött. Det är batteriet som driver bilens centraldator och låssystem. Problemet med denna låsta elbil väcker en intressant fråga: Har moderna bilar blivit för komplicerade? En negativ konsekvens som uppstod när Ron Reibling inte kunde ta sig in i elbilen var att han inte kunde plocka ut sin golfbag som låg i bagageutrymmet.

LÄS MER:



Lucids nyhet ska utmana Tesla Model 3:...



Lucid till Europa nästa år – men börsnoteringen...



Elbilens otroliga värdetapp: 434 kr per mil



Tvingas skrota sin nya elbil för en skråma



Elon Musks hån mot Lucid: "Fick fler barn än vad de..."



Tesla skyller på för hårt stängd lucka – elbil rostar



William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.

10. Klart: Nya regler för AM-körkort

Av Maths Nilsson 24 juni 2025, 08:55

Snart ska den som tar AM-körkort i Sverige kunna övningsköra i mopedbil. Dessutom förlängs utbildningen. – Övningskörning på "rätt" fordonstyp ger bättre förutsättningar att få träna på det man behöver, säger Susanne Alger, utredare vid Transportstyrelsen.



Den som idag ska ta ett AM-körkort för mopedbil eller A-traktor kan idag inte övningsköra i varken mopedbil eller A-traktor. Körträningen måste ske helt privat. Endast ett mindre praktiskt moment på tvåhjulig moped ingår i utbildningen.

Men nästa år ska utbildningen kunna ske på både två-, tre- eller fyrhjuliga mopeder, uppger Transportstyrelsen.

– Det finns ju en del som skiljer sig åt mellan två-, tre- och fyrhjuliga mopeder, som till exempel placering, parkering och hantering av reglage, säger Susanne Alger.

De nya reglerna gäller behörighet AM, vilket enligt internationella överenskommelser är moped klass I.

– Vi kan i dag inte kräva att den som vill köra A-traktor går utbildning för fyrhjulig moped – men det innebär en bra möjlighet också för den gruppen att träna på fyra hjul. En förutsättning är att ungdomarnas föräldrar ser till att ungdomarna får utbildning för den fordonstyp de avser att köra, säger Susanne Alger.

Tiden för utbildningen utökas från tolv timmar till sjutton timmar. De praktiska momenten i trafik blir länge för att ge säkrare förare. Dessutom ska risker och trafiksäkert beteende diskuteras mer i utbildningen. Ändringarna kommer ge en lite dyrare utbildning, enligt Transportstyrelsen.

– Samhället och trafiken förändras över tid och kraven på säkerhet ökar. Vi behöver därför justera kraven för vad man behöver lära sig innan man får ge sig ut i trafiken på egen hand. Förhoppningen är att den här förändringen ska ge bättre förutsättningar att bli en säker förare, säger Susanne Alger.

FAKTA: Utbildning för AM-körkort från och med 1 februari 2026

- Utbildningen består av både teori och praktiska delar så som övningskörning. För att få göra de praktiska delarna ska personen i fråga ha fyllt 14 år och 9 månader och ha ett körkortstillstånd.
- Mopedutbildningen ska ske hos en behörig utbildare och bestå av minst tio timmars teoretiska moment och minst sju timmars praktisk träning. Beroende på hur eleven klarar de teoretiska och praktiska momenten kan det bli något mer än sjutton timmar.
- När utbildaren bedömt att eleven har uppnått kursplanens mål och rapporterat att hen har gått utbildningen, kan kunskapsprovet genomföras hos Trafikverket. Utbildningen för AM gäller i fem år.

Källa: Transportstyrelsen

LÄS MER:



Nya regler för körkort kan införas redan i år



Ny tragedi med A-traktor – forskare varnar



Nekas – får inte övningsköra med familjemedlem



Ny EU-lag kräver B-körkort och höjd åldersgräns för...



Efter dödsolyckorna med unga: Kräver stopp för nya...



Förslaget klart: Körskola krav för körkort i Sverige



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter](#)

11. Volkswagen Passat var praktisk och snygg – men rolig?

Publicerad 11 juli 2021 Text Jon Remmers

Första generationen Volkswagen Passat var inget kvalitetsbygge men designen, användbarheten, ekonomin och vägegenskaperna kompenserade.



Volkswagen Passat sålde mycket bra redan från den septemberdag 1973 då det första exemplaret rullade mot Sverige. Längsmonterad motor framför framaxeln och framhjulsdrift via en växellåda monterad just bakom gav fina innerutrymmen och god komfort till ett konkurrenskraftigt pris.

VW skröt med att armbågsutrymmet bak var endast en centimeter mindre än i Volvo. Benutrymmet bak var som i en Mercedes W123. Passat fanns som två- och fyradörrars halvkombi samt Variant – Volkswagenspråk för kombi.





”Passat L, för dig som uppskattar lite extra komfort och bekvämlighet. Instrumentpanel med ädelträfolie, framstolarna kan lutats ned till viloläge”. Saxat ur 1974 års broschyr.

Egentligen kom konstruktionen från Auto Union, eller rättare sagt DKW eller Audi, med ett stänk av NSU på slutet. Volkswagen kom över en hel del framhjulsdreven kompetens när man 1964 köpte upp Auto Union. Namnet DKW paketerade man raskt om till Audi för att slippa tvåtaksstämpeln.

Inom Auto Union pågick utvecklingsarbete med nya modeller och de första DNA-kedjorna till vad som skulle bli Volkswagens vattenkylda sjuttioal återfinns här. Volkswagen köpte även upp NSU 1969. Deras just färdigutvecklade K70 lanserades som en Volkswagen. Därmed förbereddes både marknaden och det omfattande verkstadsnätet på vad som komma skulle.

Audi 80, som presenterades året före Passat, var en nästintill identisk bil mekaniskt. Det var med koncernens vattenkylda modeller som man på allvar började tala om plattformar, i det här fallet heter den ”B1”.

Genom att hålla mekaniken någorlunda samlad inom Volkswagengruppen och sedan låta den individuella biltillverkaren klistra vad den uppfattar som sin egen personlighet utanpå hålls produktions- och utvecklingskostnader nere.

Konceptet är framgångsrikt och har tjänat Volkswagen väl genom fyra decennier. Men frågan är nu som då om det verkligen skapar särskilt charmiga bilar.

VW Passat LS 1975

Nypris: 28 075 kronor.

Motor: Fyrcylindrig radmotor med överliggande kamaxel, kamrem två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 471 cm³. Max effekt 75 hk DIN vid 5 800 v/min. Max vridmoment 114 Nm vid 3 500 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, framhjulsdraft. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 425/B 161/H 136 cm.

Fjädring/hjulställ: Skruvfjädring fram och bak. MacPherson fjäderben fram. Stel axel bak. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Fartresurser: Toppfart 161 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 12,5 s.

Förbrukning: 0,87 l/mil.

LIVSCYKELN

1972 Audi 80 börjar tillverkas i maj och kommer till Sverige som 1973 års modell. Först bara som tvådörrars sedan. Bilarna får mycket beröm för lysande vägegenskaper.

1974 Passat, på B1-plattformen, introduceras i Sverige. Passat finns som två- och fyradörrars halvkombi och som femdörrars kombi – Variant. Sportiga TS med 85 hk har dubbla strålkastare.

1975 Sättesstopning i skummaterial och modifierat länkage till växellådan. Kortare spak – precisare lägen. Kantiga kofångare med ändbitar i plast som gärna ramlar av.

1976 1,5-litersmotorn byter plats med en 1,6 och 1,3:an försvinner i Sverige. 75 hk blir 72 på grund av strängare avgaskrav. Toppmodellen heter nu GLS och har 82 bränsleinsprutade hästkrafter.

1979 Facelift med klossigare front och akterparti. Plastöverdragna kofångare. Dieselmotor på 50 hästkrafter finns att köpa.

1979 Passat med 110 hästars insprutningsmotor – GLI.

1980 På hösten 1980 tillverkas nästa generation Passat, B2. Över två miljoner B1 har tillverkats. Under skalet är B2 mycket lik B1, men för första gången kan Passat levereras med femväxlad låda.

Mer från Vi Bilägare:**Volkswagens konstiga modell – med motorn på fel plats**

”Att bli arg på en gammal Folkabuss är omöjligt”



12. Morris Minor

1 December 2024/12:45 GMT Text Paul Guinness

När Morris Minor fyller 75 år senare i år hyllar vi den första brittiska bilen som såldes i en miljon exemplar.



Lanseringen av den nya Minor på Earl's Court Motor Show 1948 markerade en viktig vändpunkt i Morris historia, företaget hade äntligen en spännande ny familjelimousin för att öka sin tidiga efterkrigsförsäljning. Det var Morris sätt att skaka av sig sin föråldrade förkrigsimage, som han fått genom hastigt återinförda modeller som Eight Series E, och samtidigt erbjuda Storbritanniens viktiga exportmarknader något genuint fräscht när det gäller design.

Från den tidigaste sidventilsmotordrivna Series MM från 1948, genom uppdateringarna av 803cc A-serien och vidare till de slutliga 1000-modellerna, utvecklades den ödmjuka Morris Minor stadigt under hela sin karriär. Bortsett från de bästsäljande två- och fyradörars sedanversionerna erbjöds vi cabrioletter (Tourer), kombi (Traveller), skåpbils- och pick-upmodeller genom åren, vilket säkerställde att det fanns ett Minor-derivat som passade de flesta köparens behov. Och det var denna mångsidighet som hjälpte den att njuta av en extremt lång körning, med sedanen som lades ner 1970 och Traveller året därpå, medan de kommersiella varianterna förblev till salu fram till 1972.



Morris Minors begynnelse kan spåras tillbaka till 1942, mitt under andra världskriget, och den första prototypen dök upp i de experimentella verkstäderna i Cowley i början av året därpå. Nuffield Organisation – Morris ägare – planerade sin verksamhet efter kriget redan då, övertygad om att en ny, ekonomisk och prisvärd familjebil var framgångsreceptet.

Minor skulle i praktiken ersätta Morris Eight Series E och var tvungen att tilltala både Morris-lojalister och de som sökte en bil som var helt modern i sitt tillvägagångssätt. Nuffields vice ordförande, Miles Thomas, insåg att den unge Alec Issigonis hade en enorm potential när det gällde att designa den perfekta familjebilen och gav honom i uppdrag att skapa Project Mosquito. Och så satte Issigonis igång, med hjälp av ingenjörstalangen hos sina två högra handar, Jack Daniels och Reg Job.

Produktionsbilen som så småningom visades upp för en förväntansfull publik vid Earl's Court 1948 var ett stort steg framåt för Morris, även om den inte var så banbrytande som Issigonis hade förväntat sig från början. Hans ursprungliga plan hade varit att utrusta Minor med en helt ny fyrcylindrig motor, en kompakt konstruktion som skulle ha frigjort extra utrymme inuti bilen.

Prototyper av nykomlingen tillverkades fram till 1947 med denna nya fyrcylindriga motor, men motorn led av två stora problem. För det första fanns det ett problem med vibrationer, även om Issigonis och hans ingenjörskollegor insisterade på att detta skulle botas under utvecklingen. och för det andra var Lord Nuffield emot flat-four-konceptet, som Jack Daniels senare förklarade: "Eftersom flat-four stötte på tvivel skulle vi ha velat vända oss till 918cc toppventilsvarianten av Eight-motorn, som användes i Wolseley Eight. Men lord Nuffield ville ha en sidventilmotor.

Motorn som användes i den nya Minor från 1948 var därför 918cc sidventilsenheten från den tidigare Morris Eight, vilket säkerställde att trots moderna detaljer som kuggstångsstyrning och torsionsstångsoberoende framhjulsupphängning, som tillsammans gav nykomlingen en smidig känsla och suverän hantering, var dess prestanda ganska svag.



Denna prestandafråga skulle inte tas upp förrän om fyra år, när sammanslagningen mellan Nuffield Organisation och Austin för att skapa BMC medförde nya möjligheter. Och högst upp på listan stod tillgången till Austins briljanta nya A-seriemotor (som används i A30), som hittade sin väg in i Minor i 803cc-utförande för att skapa den nya serie II-serien.

Användningen av A-seriens kraft förvandlade Minor, och tack vare BMC:s pågående utveckling av motorn fortsatte förbättringarna att komma. Minor 1000 från 1956 var särskilt betydelsefull, med BMC:s nyligen förstörade (948cc) version och en effekt på 37 hk. År 1962 hamnade en 1098 cc version av A-serien under motorhuven på den lilla Morris, vilket ökade dess effekt till 48 hk vid 5100 varv per minut.

Mot slutet av 948cc-versionen, i februari 1961, blev Morris Minor den första brittiska bilen att sälja över en miljon enheter – en anmärkningsvärd bedrift som uppnåddes på mindre än 13 år. För att fira detta lanserade BMC en begränsad upplaga av endast 350 Minor tvådörrars sedaner (vilket representerade antalet Morris-återförsäljare i Storbritannien vid den tiden), varje bil lackerad i lila med en vit interiör och med "Minor 1,000,000"-emblem.

Precis som Volkswagen Beetle såg de slutliga versionerna av Morris Minor i stort sett likadana ut som den första. Det har naturligtvis skett yttre förändringar under årens lopp, inte minst höjningen av strålkastarna från grillen till de omdesignade framskärmarna 1950, följt av övergången från delad skärm till enkel vindruta, förstoring av bakrutan, omformning av frontgrillen och många andra uppdateringar.

Du behöver bara kasta en blick på en tidig Series MM och en Minor av sen modell som står parkerade tillsammans för att inse att de är sammansvetsade medlemmar av samma familj. Och ändå, tack vare de många uppdateringar som ägde rum under skalet, är skillnaden i körstil mellan de tidigare och senare Minor-bilarna betydande, även om den smidiga känslan och den ihärdiga hanteringen av båda bilarna kommer att vara bekant för alla som har erfarenhet av Minor-bilism.



En överraskning i Minors tidiga karriär är hur lång tid det tog för en kombiversion att komma, med Traveller som inte dök upp förrän 1953. Men det betyder inte att det inte alltid fanns på ritbordet. Faktum är att Alec Issigonis, Jeff Daniels och andra BMC-ingenjörer arbetade med projektet långt innan det kom till produktion, med utveckling av kombiversioner av både Minor och den större MO-serien Oxford som pågick samtidigt. Det är därför inte förvånande att det som skulle komma att bli känt som Morris duo av Travellers Cars skulle följa i stort sett liknande bakvagnsdesign.

Tanken på att använda trä som en del av den nya egendomens styrka och struktur kan tyckas märklig nu, men för 70 år sedan var det förståeligt med tanke på vad som hände på andra sidan Atlanten. Idén om en woody var en oblyg amerikansk influens, detta var den tid då brittiska bildesigners anammade stilen och kreativiteten hos sina amerikanska motsvarigheter. Slutresultatet blev en bil som använde fronten på Minor-sedanen kopplad till ett bakparti baserat på den befintliga golvplattan men med en strukturell träram, bakre taksektion i aluminium, dubbla bakdörrar som öppnas åt sidan och ett generöst lastutrymme.

Valet av en stomme av ask var också logiskt, eftersom detta var ett material som var lätt tillgängligt 1953. Styrkan var också ett problem, med Travellers trätakskenor som sammanförde en struktur med imponerande integrerad styrka. Ännu bättre var att den befintliga träverkstaden på Morris Bodies fabrik kunde ta sig an uppgiften att sätta ihop trästommen, som sedan transporterades till den mindre produktionslinjen i Cowley redo för slutmontering av det färdiga fordonet.





Tyvärr var **Minor Traveller** inte den vinstgenererande modell som den borde ha varit – även om detta verkligen inte berodde på bristande försäljning. Problemet var att trots att monteringen av Travellers trästomme var en intern angelägenhet, var det en arbetsintensiv process. Och det betydde noll vinst, som den tidigare Cowley-managern, Eric Lord, mindes några år senare: "Den enda Minor vi aldrig tjänade några pengar på var Traveller. Var och en av dem vi satte ihop förlorade vi pengar på. När vi väl hade köpt karossen, tagit in den och monterat ihop den hade det kostat oss pengar. Om vi hade satt ihop den för ingenting skulle vi fortfarande ha förlorat pengar på den. Jag kunde inte få säljarna att höja priset. Vilket var löjligt – för bilen sålde ganska bra, egentligen.

Även om Traveller aldrig gick med vinst för BMC, bidrog den definitivt till den totala framgången för Minor-serien, med mer än 215 000 sålda exemplar. Att Minor Traveller överlevde fram till 1971 bevisar hur stark dess lojala (men gradvis minskande) följarskara var, även under de senare åren.

Morris Minor-myter avslöjas

"De flesta Morris Minor-skåpbilar såldes till postkontoret och alla hade framskärmar av gummi för att förhindra skador"

Faktum är att av de 326 609 skåpbilar och pickuper som producerades under nästan 20 år gick totalt 52 745 till posten som en del av deras flotta – ett stort antal, men fortfarande en relativt liten andel av den totala kommersiella produktionen av mindre bilar. Samtidigt gav de berömda gummiframskärmarna på de första GPO-skåpbilarna vika för konventionella stålföremål så tidigt som 1955. Kanske mer märkligt är att GPO krävde att deras skåpbilar skulle användas med 803 cc-motorn fram till 1964, då de slutligen accepterade 1098 cc-motorn. Inga 948cc Post Office-bilar tillverkades någonsin.

"Kombiversionen av Morris Minor kallades Traveller under hela sin karriär"

Närpå. När den först började säljas i oktober 1953 kallades det vi nu tänker på som Minor Traveller till en början för Minor Station Wagon. Men det namnet varade bara några månader; I mitten av 1954 döptes den om till Minor Travellers Car, ett namn som senare förkortades till det mer kända Minor Traveller.

"Morris Minor var inte lika framgångsrik som Mini, Issigonis andra legendariska design"

I absoluta termer är det korrekt. Mini hade en 41-årig karriär och sålde nästan 5,4 exemplar under den tiden. Som jämförelse kan nämnas att Morris Minor såldes i 34 år (sedanen lades ner 1970, men Traveller och reklamfilmerna såldes fram till 1971 respektive 1972) och uppnådde en produktionssiffra på cirka 1,3 miljoner. Kom dock ihåg att Minor var den första brittiska bilen som sålde mer än en miljon enheter (en bedrift som uppnåddes så tidigt som i februari 1961), och förtjänar därför sin plats i historieböckerna som en av de mest framgångsrika brittiskbyggda bilarna genom tiderna.



"De enda kommersiella Minor-modellerna var skåpbils- och pickupvarianterna"

Tja, inte riktigt. Bland de utländska fabriker som monterade Morris Minor under dess livstid fanns en i Danmark. Och en del av det danska (och skandinaviska) sortimentet var Morris Minor Combi från 1959 – en version som lyckades få ett pris som var en tredjedel lägre än den vanliga Traveller (omdöpt till Morris 1000 Super Stationcar när 1098cc-versionen kom) tack vare stålpaneler där de bakre sidorutorna borde ha varit. Baksätet satt kvar, men de resulterande skattelättnaderna – som gjorde att Combi officiellt klassades som ett arbetsfordon snarare än en familjebil – gjorde hela projektet väl värt besväret.

"Austin-märkta derivat av Minor-skåpbilen ersatte Morris-versionen 1960"

BMC introducerade faktiskt en version märkt som Austin 6cwt Van 1968, hela 15 år efter den allra första Morris Minor Van. Den lanserades för att ge Austin-återförsäljarna en ersättare för den utgående A35 Van och hade en traditionell "skrynklig" frontgrill i Austinstil. Produktionen av alla Minor-baserade reklamfilmer upphörde i februari 1972.

"Morris Minor sattes åter i produktion i Sri Lanka via en förbindelse med Charles Wares Morris Minor Centre"

Detta var verkligen ryktet som cirkulerade i början av 90-talet, när [Charles Wares Morris Minor Centre](#) – ett företag som hade tillgodosett Morris Minor-ägarnas behov sedan 1976 – startade en fabrik i Sri Lanka under namnet The Durable Car Company. Och det var där som helt nya paneler tillverkades av en skicklig arbetskraft, med över 80 olika chassi- och karosspanelsektioner som tillverkades för export till Morris Minor Centre. De första antydningarna om att fabriken så småningom skulle producera helt nya Morris Minors visade sig dock vara ogrundade.

13. Vincent Series C Rapide 1953

Publicerad av Corey Levenson juni 13, 2024

Rapide är nu blå och förbättrad och får en makeover



Vincent Series C Rapide 1953

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 varv/min

Topp hastighet: 110 mph (177 km/h) (uppskattning)

Förgasning: Dubbla Amal 30mm Premier Mk1 koncentrics

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

Hjulbas: 1 435 mm (56,5 tum)

Upphängning: Girdrauliska gafflar med Works Performance-dämpare fram, utskjutande svingarm 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: 4,23gal (16 liter)



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 30 (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 omålad 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 fabriksfärg, var den mest kända blå Vincent en Series C Rapide som sattes upp för tävling och ägdes av den avlidne legendariska racerföraren Marty Dickerson från södra Kalifornien 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 främsta 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 motorcykelprisklassen, och mellan slutet av andra världskriget och nedläggningen av fabriken i mitten av 50-talet förkroppsligade de det finaste 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 fortfarande 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 som ska köras 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.

Bakgrund

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 som annonserades 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 skrämde inte 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 skärmkanter framför den vanligare sportversionen av motorcykeln som har smala, omålade stänkskärmar. Han lyckades få tag på en korrekt bakskärm med kant 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, precis som landets flagga, är bättre i blått. Han minns att den här specifika nyansen av mörkblått användes på några brittiska Sunbeam-bilar. Motorcykelns nakna metalldelar var syraetsade, epoxigrundade och filmade 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 målade 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 en byteshandel

1992 bytte Pete den blå Rapide 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 köra 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.

Jag flyttade över bukten till Oakland i början av 80-talet, sedan till Texas i mitten av 90-talet, och under årens lopp tappade jag kontakten med Dennis. Jag hade hört att han hade öppnat en butik, Magri Motorcycles, i San Francisco men jag hade inte haft någon kontakt med honom förrän jag sprang på honom på Quail Motorcycle Gathering 2018. Det var fantastiskt att se honom igen efter mer än tre decennier. Även om vi pratade kort var vi båda upptagna på evenemanget och hade inte mycket tid att prata.



Snabbspola fem år framåt till International Vincent Owner's Club (VOC) rally i Cambria, Kalifornien, i september 2023. Jag var glad att se Dennis igen och den här gången hade vi äntligen lite tid att komma ikapp. Jag kunde få en närmare titt på de tre hojar 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 motorcykeln som finns med i den här artikeln. Jag hade sett Vindian och den röda hojen tidigare på Quail Gathering, men den mörkblå Series C Rapide var ny för mig och var häpnadsväckande vacker.

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 locket 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 ersatts med 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 monteringsadaptrar 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 reservdelar. Kolhydraterna andas genom ett par K&N koniska veckade tygfilter.

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



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

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 skruvar med insexhuvud.

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.

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

Ett avluftningslock av Vincent Series D-typ 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 och mittpartierna lackerade i blått med mörkröda kritstrecksränder i ytterkanterna. Ekrarna är av polerat rostfritt stål.



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

På frågan om motivationen bakom de olika modifieringarna han gjorde på cykeln förklarade Dennis: "Ändringarna gjordes inte för stylingändamål. 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 enkel service."

Folk diggar blues

Vid det internationella VOC-rallyt 2023 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 väckte 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, livfull och sticker stolt ut. Den gör ett starkt uttalande om att individuella uttryck ersätter 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**

