



*1958 BMW 503 - Coupé Serie II 1958.*

1. Teslas vinstrekord: En miljard dollar.
2. Det blir ingen rund ratt i nya Tesla.
3. Så ska Tesla öppna upp Superchargernätverket för andra märken.
4. Toyota uppges försöka hindra snabb omställning till elbilar.
5. Chevrolet Camaro ersätts med elbil.
6. Tre versioner av ID.Buzz är självkörande.
7. McLaren 765LT Spider lockar med hög effekt under bar himmel.
8. Renault 5 Turbo i restomod-tappning.
9. Bilarna som klarar E10-bensin – och bilarna som inte gör det.
10. BMW ZBF 7er förutspådde BMW:s framtid.
11. RS Cosworth.
12. Tre frågor om Indigo 3000!
13. Mercedes-Benz CLK GTR med V12:s förväntas säljas för 73 miljoner kronor.
14. Tesla Semi kommer inte att släppas i år.
15. BMW visar upp fraktcykeln Dynamic Cargo.
16. United köper elektriska flygplan från svenska Heart Aerospace.
17. Dubbelt Hansen i VM-premiären.

## 1. Teslas vinstrekord: En miljard dollar.

Publicerad 2021-07-27 kl 9:46 (uppdaterad 2021-07-27 kl 16:50). Text Magnus Kvandal.

Årets andra kvartal var det bästa någonsin för elbilstillverkaren, som tiodubblade vinsten jämfört med förra året.



**Tesla överträffade** analytikernas förväntningar och omsatte 12 miljarder dollar, motsvarande 103,5 miljarder kronor, under andra kvartalet 2021. De gjorde också en vinst på en miljard dollar, motsvarande 9,5 miljarder svenska kronor.

Det innebär en tiodubbling av vinsten jämfört med samma period förra året. Det är också första gången som företaget hade gått med vinst även utan att sälja utsläppsrätter till andra biltillverkare – dessa utgjorde bara tre av de 9,5 vinstmiljarderna.

**Det är goda** nyheter för Tesla, eftersom försäljningen av utsläppsrätter är en inkomst som kan komma att sitta i takt med att fler biltillverkare ställer om till eldrift.

**Läs också:** [De slutar köpa utsläppskrediter av Tesla: "Klarar oss själva"](#)

**Precis som resten** av bilindustrin har Teslas produktion hållits tillbaka av [chipbristen](#) och höga råvarupriser, men produktionen väntas trots det öka under kommande månader.

Perioden har däremot inte varit helt bekymmersfri. I juni tvingades de [uppdatera mjukvaran](#) i 285.000 bilar i Kina efter ett problem med farthållaren i Model 3 och Model Y. I USA [återkallades tusentals bilar](#) när ett fel på bilbältet uppdagades.

**Tidigare i år** investerade Tesla 1,5 miljarder dollar i kryptovalutan Bitcoin som sedan dess har tappat i värde och som därmed innebar en finansiell förlust på 23 miljoner dollar för perioden.

I augusti väntas leveranserna av crossovern Model Y [starta i Europa](#).

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Teslas glädjebesked: Vinst för sjätte kvartalet i rad.**



**Trots rekordsiffror – Tesla går med förlust.**



**Teslas krafttag – för att hålla föraren vaken.**



**Tesla återkallar tusentals bilar med säkerhetsproblem.**



**Vinst igen för Tesla – nya rekordsiffror i rapporten.**

## 2. Elon Musk bekräftar: Det blir ingen rund ratt i nya Tesla.

Publicerad 2021-07-27 kl 8:33 (uppdaterad 2021-07-27 kl 17:09).

Text: Magnus Kvandal.

Det är i ett kommentarsfält på Twitter som Teslas vd Elon Musk förefaller krossa alla förhoppningar om att de nya versionerna av Model S och X ska gå att beställa med en rund ratt i stället för den ”Yoke” som företaget nu introducerat. Som svar på en Twitter-användares fråga om det ”finns någon chans för en normal ratt som alternativ” blev svaret helt enkelt ”Nej”.



*Det kommer inte finnas några alternativ till den kontroversiella Yoke-ratten i Teslas uppdaterade Model S och X.*

**Teslas nya ratt** har fått en hel del kritik för att vara otymplig och för att den gör bilen onödigt svår att använda.

Det har också funnits en del frågetecken kring om den nya rattan kommer att tillåtas i Europa eller inte – men i en [intervju med Vi Bilägare](#) i början av året meddelade Transportstyrelsen att det ”inte finns något krav på rund ratt”.

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**

[Teslas nya ratt väcker känslor – men blir inte förbjuden.](#)

[Teslas modeller uppdateras – här är svenska priserna.](#)



### 3. Så ska Tesla öppna upp Superchargernätverket för andra märken.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-07-28, 13:26.

Tesla ska börja öppna upp sitt laddnätverk i år. Eftersom andra märkens elbilar inte kan använda Teslas "Plug & Charge"-teknik kommer förarna behöva ladda ner en app. Tillverkaren hoppas kunna sänka priserna för alla – förutom bromsklossar.



*Snart ska fler elbilar kunna ladda vid Supercharger-stolparna.*

**Förra veckan kom** nyheten att Teslas nätverk av snabbbladdare [ska börja öppnas upp för andra bilmärken i år](#). Som vanligt med Tesla var nyhetskällan vd Elon Musks twitterflöde och detaljerna få – mer än att det på sikt skulle gälla alla länder.

Under tisdagen presenterade man sin kvartalsrapport för Q2 (april–juni) som innehöll flera ljuspunkter. Störst av alla var att man gick med en ny rekordvinst: 1,3 miljarder dollar (drygt 11,2 miljarder kronor), fyra gånger så mycket som under samma period 2020. Bidragande är att man nu har en mycket hög vinstmarginal på sina bilar, hela 28,4 procent.

**I samband med** kvartalsrapporten hölls också en frågestund då Elon Musk passade på att berätta hur den utlovade öppningen av Superchargernätverket ska gå till.

#### **Måste ladda ner Tesla-appen**

Eftersom Tesla tillverkar det mesta själva har deras bilar och Superchargers från börjat haft en egen teknikstandard som gjort det möjligt att "Plug & Charge". Det duger att ha ett betalmedel (som ett kreditkort) inlagt i bilens infotainmentsystem, så är det sedan bara att ansluta kabeln till bilen för att påbörja laddningen.

**Riktigt så enkelt** kommer det dock inte gå att göra det för förare av andra tillverkares elbilar. Istället kommer de behöva använda Tesla-appen.

– Vi tänker oss en riktigt enkel sak där du bara laddar ner Tesla-appen och stannar vid en Supercharger. Du bara indikerar vilket stall du står i, pluggar in bilen, även om det inte är en Tesla, och så kan du gå in i appen och säga åt den att sätta igång stallet och hur mycket el den ska ge. Det här borde fungera för nästan alla tillverkares bilar, sa Musk under frågestunden.



*Teslas V2-laddstolpar är redan idag numrerade på utsidan. Förare av icke-Teslor kommer behöva ange det i Teslas app manuellt för att starta sin laddning. Hur det blir med de nyare, onumrerade V3-stolparna återstår att se.*

**I Europa** är förfarandet dessutom än enklare eftersom Teslas Superchargers använder CCS-standarden (i enlighet med EU-krav). Stolparna har därmed redan rätt kontakt för de flesta elbilar, med undantag för vissa asiatiska – exempelvis [Nissan Leaf](#) som använder den mindre vanliga CHAdeMO-standarden.

På andra marknader som Nordamerika kommer förare av andra elbilar behöva köpa till eller eventuellt hyra en adapter för att kunna ladda vid Superchargers i landet – som där använder en egen kontaktstandard.

### **Dyrare för bromsklossar**

**Priserna ska** på sikt kunna bli lägre för alla när Tesla öppna upp sina laddare för fler, menade ingenjörschefen Andrew Baglino som är ansvarig för drivlinor och energi, under frågestunden.

– Det är viktigt att nämna att en ökad användning av nätverket faktiskt minskar våra kostnader, vilket låter oss sänka priserna för alla kunder och göra nätverket mer lönsamt. Det låter oss utöka nätverket fortare, sa Andrew Baglino.

**Alla får det dock** inte billigare. Även om Tesla nu ska lägga på ett riktigt ordentligt kol med utbyggnaden av sitt laddnätverk så finns det en oro att öppnandet av stationerna för fler elbilar ska leda till köer. Det gäller särskilt när även elbilar med långsammare laddning kommer börja använda dem. Därför kommer förare av dessa få betala extra.

– Om laddhastigheten är superlångsam kommer det debiteras mer eftersom den största begränsningen vid Superchargern är tid och hur upptaget stallet är, sa Elon Musk.

**Denna dynamiska** prissättning, som Tesla kallar det, kommer dock även innefatta så kallade "Happy Hours" med lägre priser under perioder då belastningen på nätverket är låg.



**Elon Musk bekräftar: Öppnar upp Superchargers för andra elbilar i år.**



**Tesla Supercharger uppgraderas till 300 kW.**



**Ny milstolpe för Tesla i Europa: över 6.000 Superchargers på 601 platser.**



**Bomben: Tesla kan snart låta andra elbilar ladda på Superchargers.**



**Wiggo Björck**

#### 4. Toyota uppges försöka hindra snabb omställning till elbilar.

Av Carl Undéhn.

PUBLICERAD: 2021-07-27.

Trots en något avig inställning till rena elbilar visade japanska Toyota i våras till slut upp bZ4X, ett koncept på en helt elektrisk SUV. Det ska bli tillverkarens första elbil på nya plattformen e-TNGA.



Men med en planerad början av serietillverkning av bZ4X till år 2022 ser de inte ut att ha bråttom in i elbilsracet. Enligt uppgifter från amerikanska tidningen The New York Times ser det dessutom ut som att Toyota försöker minska takten på hela industrins omställning till eldrift.

Tidningen går så långt att den kallar Toyota för "industrins starkaste röst mot övergången till eldrift".

Tidningen rapporterar att den högt uppsatta chefen Chris Reynolds från Toyota ska ha haft hemliga möten med ledamöter från den amerikanska kongressen under de senaste veckorna.

Syftet med hemlighetsmakeriet ska vara att motarbeta president Joe Bidens planer på miljardinvesteringar till de amerikanska biltillverkarnas omställning till att bygga elbilar samt till laddinfrastruktur.



Toyota, som istället för att bygga rena elbilar varit pionjärer inom hybriddrift samt satsar på fordon med bränsleceller, känner sig helt enkelt felbehandlade av presidentens planer.

Toyota ska även ha varit delaktig i att försöka motverka enskilda delstaters möjlighet att sätta upp hårdare regler för utsläpp än vad som beslutas på federal nivå.

Avslöjande är endast ett i raden av politiska händelser där Toyota hamnat i blåsväder. Tidigare i år visade det sig att företaget donerat stora summor pengar till republikanska politiker, inklusive flera som förnekar att klimatförändringar är vetenskapligt bevisade.

Det ser alltså ut som att Toyota börjar bli stressade av att allt fler biltillverkare, inklusive de amerikanska, snart kommer ha ett stort utbud av helt elektriska bilar. För Toyota som har skyndat långsamt inom området och istället satsar på hybrider och vätgas blir det då svårt att hinna med i konkurrensen.

Efter lanseringen av bZ4X 2022 ska det däremot komma fler elbilar och 2025 säger Toyota att de vill erbjuda 15 rena elbilar.



**Carl Undéhn**



## 5. Uppgifter: Chevrolet Camaro får yxan – ersätts av elektrisk sedan.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-07-28, 15:13.

Amerikanska General Motors kändaste muskelbil hänger redan sedan tidigare löst. Nu kommer uppgifter om att modellen kan ersättas med en elektrisk sedan efter 2024.



*Kan GM vara på väg att ta fram en Camaro "ZLE"?  
På bild: dagens värsting Camaro ZL1 med och utan tak.*

**General Motors, storkoncernen** som en gång i tiden [fick Elon Musk att starta Tesla](#) när de valde att skrota sin [pionjärelbil EV1](#) i förtid år 2003, ska nu gå över helt till eldrift. Fram till 2025 ska man nu lansera 30 nya elbilar och 2035 ska GM bara lansera elbilar.

Idag säljer man annars bara [Chevrolet Bolt](#) och Spark (den senare bara i Korea) men nästa år kommer även den extremstarka pick-upen [GMC Hummer](#) med 1 014 hk.

Därför befinner man sig nu i en osäker övergångsperiod, rapporterar de vanligtvis välunderrättade [Auto News](#). Flera modeller ska bli eldrivna, däribland pick-uperna Chevrolet Silverado och GMC Sierra som lär förvandlas till något i samma stuk som konkurrenten [Fords el-pickis F-150 Lightning](#).

Så även muskelbilen Chevrolet Camaro. Enligt Auto News kommer modellen nu fasas ut 2024 och ersättas med en elektrisk prestandasedan. Om denna ska heta Camaro nämns inte, men det lär vara lockande för GM att göra som ärkerivalen Ford gjort med [Mustang Mach-E](#) och döpa en elbil efter en klassisk modell.

Tidigare i år cirkulerade annars rykten om att [GM vill göra Corvette till en el-suv](#), något som tveklöst skulle leda till en del uppståndelse bland entusiaster av sportbilen.

**Camaron verkar** sedan tidigare hänga lös i GM:s modellflora. Den är ingen storsäljare och [senast 2019](#) rapporterades det att modellen nuvarande sjunde generation skulle upphöra tillverkas till 2023. Enligt uppgifterna som publicerades då ska det sedan inte bli någon åttonde generation.

Om GM väljer att skrota Camaro helt blir det i sådant fall den andra gången modellen försvinner. Senast var 2002 då den fjärde generationen fick yxa på grund av svaga försäljningssiffror. Det kom sedan att dröja tills 2010 innan modellen gjorde comeback.



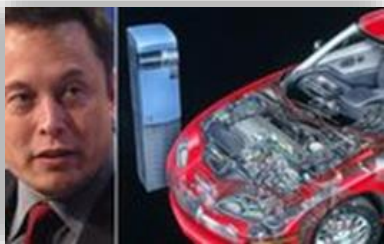
**Ryktet: Corvette kan bli suv – med eldrift.**



**GM:s bortglömda elbil hittad övergiven i parkeringsgarage.**



**Nya uppgifter: Chevrolet Camaro på väg att läggas ned.**



**General Motors skrotade elbil fick Elon Musk att starta Tesla.**



**Wiggo Björck**



## 6. Tre versioner av ID.Buzz – självkörande.

Anders Nilsson 2021-07-28.

Två platser framåtvända, två bakåtvända.



*Volkswagen ID.Buzz.*

**Volkswagen planerar för tre olika versioner av sin kommande elbil ID.Buzz. Den tyska biltillverkaren har även för avsikt att den nya bilen ska vara självkörande under vissa förhållanden.**

**Volkswagen** planerar att lansera tre olika versioner av den kommande Volkswagen ID.Buzz, rapporterar [Automotive News Europe](#). I Europa kommer den lanseras med plats för sex stycken passagerare och ska rikta in sig på bilpooler. I baksätena kommer varje passagerare ha en egen infotainmentskärm.

I USA lanseras en version som fokuserar på kunder som antingen reser själva eller i små grupper. Bilen har fyra platser där två är vända framåt, och två vända bakåt. Den tredje versionen är en kommersiell skåpbil, och ska rikta in sig på företag som levererar olika sorts paket.

Volkswagen ID. Buzz kommer börja säljas under andra halvan av nästa år, medan den anländer till USA 2024. Den tyska biltillverkaren håller även på att testa autonom körning på nivå fyra, vilket innebär att bilen under vissa förhållande kan köra helt självständigt. Tekniken ska vara redo att användas om fyra år och ska introduceras på vissa marknader.

Volkswagen tror att med en självkörande bil, behövs inte en förare för att leverera paketen, och det skulle in sin tur göra leveranserna mer effektiva.

**Relaterade artiklar:**



**Volkswagen lanserar fler versioner av ID.4.**



**Volkswagen fördjupar samarbetet med Microsoft.**



**Volkswagen sålde slut på första versionen av ID.3.**



**Officiell: Volkswagen ID.4 GTX – fyrhjulsdraft och sportig.**

## 7. McLaren 765LT Spider lockar med hög effekt under bar himmel.

**PUBLICERAD:** 28 JUL 2021, KL 11:51. **TEXT** MATTIAS RABE.

McLaren presenterar nu sin starkaste taklösa modell någonsin, en Longtail-version vid namn 765LT Spider. Men tyvärr blir du utan, om du inte redan har beställt ett exemplar, samtliga 765 stycken är redan sålda.



I fjol drog McLaren av det skycke som täckte Longtail-versionen av [720S](#) – 765LT. Nu är det [720S Spider](#) som har lättats och gjorts mer aerodynamisk, vilket Longtail-beteckningen står för, och därför ser vi här i dag modellen 765LT Spider – märkets starkaste och snabbaste Spider-modell någonsin.

McLaren 765LT Spiders stora skillnad i jämförelse med coupémodellen är – inte helt otippat – takkonstruktionen. Spider-versionens har en hardtop-del i kolfiber som på elektrisk väg kan öppnas och stängas i farter upp till 50 km/h. Öppningsoperationen tar elva sekunder.

McLaren menar att konstruktionen av taket är så rejäl att man inte har tvingats till andra metoder för att bibehålla bilens vridstyvhet, vilket annars är ganska vanligt när en bilmodell "tappar" taket. Därmed är viktökningen jämfört med coupén "bara" 49 kilo.

765LT Spider är med sina 1 388 kilo hela 80 kilo lättare än 720S Spider, dessutom ger modellens utformning 25 procent mer aerodynamiskt marktryck. McLaren hävdar också att 765LT Spider är omkring 100 kilo lättare än närmaste konkurrent.

Under den snyggt utformade motorluckan bakom sittbrunnen sitter bilens maskinella hjärta – en twinturbo-V8 på 4,0 liter som ger 765 hästkrafter och 800 newtonmeter. Kraften skickas till bakhjulen och avgaserna till de fyra centralt och högt placerade ändrören.

0-100 km/h går på 2,8 sekunder vilket gör den 0,1 sekund snabbare än 720S Spider (som alltså är motorsvagare med sina 720 hk). 0-200 km/h avverkas på 7,2 sekunder.



Toppfarten är något vekare hos 765LT Spider än hos 720S Spider – 330 km/h och 335 km/h.

765-beteckningen symboliserar inte enbart motoreffekten utan också antalet som ska byggas av denna Longtail-modell. Hyfsat många exemplar, med andra ord, men det hindrade inte modellen från att bli slutsåld i ett nafs. Redan innan McLaren presenterade 765LT Spider hade merparten av produktionen sålts, några timmar senare var samtliga tingade.

Även om du blev utan supersportbil från McLaren också denna gång kanske du vill höra vad en vagn av denna kaliber kostar? Priset börjar på motsvarande 3,72 miljoner kronor.



## [GALLERIER](#)

[45 bilder](#)

[McLaren 765LT Spider](#)



## 8. Renderad: Renault 5 Turbo i restomod-tappning med över 400 hk.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-07-27, 16:50.

Fransk-amerikanska Légende Automobiles vill göra en Singer – Turbo 3 ska bli ultimata versionen av Renaults mittmotor-klassiker.



*Légende Automobile vill bygga den bästa Renault 5 Turbon någonsin.*

**Restomod-branschen** går på högvarv världen över. Få bilintresserade lär ha missat amerikanska Singer Vehicle Designs [förädlade Porsche 911:or](#). Sedan det Kalifornien-baserade företaget grundades 2009 har dock hantverksindustrin runt renoverandet och uppgraderandet av gamla bilar vuxit avsevärt – i Sverige har vi exempelvis [Cyan Racing](#) och [Caresto](#).

Nu äntrar ännu en utmanare scenen: Los Angeles-baserade Légende Automobiles har delat datorrenderade bilder på det man menar ska bli den ultimata versionen av Renaults ikoniska, mittmotoriserade rallyspecialare 5 Turbo.

**Renault 5 Turbo 3** kallar man sin skapelse, som designats av ett litet team av tre på det relativt nystartade företaget. I bak ska en turbomatad bensinfyra med över 400 hästkrafter monteras, vilket är mer än till och med tävlingsbilen Renault 5 Maxi Turbo Superproduction som hade 385 hästkrafter 1987.

Originalbilen från 1980–86 tillverkades annars i två versioner för gatan: först den 905 kg lätta Turbo (idag kallad Turbo 1) och senare den enklare Turbo 2 med färre lättviktskomponenter (970 kg) efter att tillräckligt många exemplar byggts för att uppfylla det internationella bilsportförbundet FIA:s homologeringskrav.



*Fälgarna mäter 17x11 tum i bak och 16x8 i fram. Chassit ska likt "Maxi" rally- och tävlingsbilarna uppgraderas med dubbla länkar runt om.*



*Renault 5 Turbos 1,4-liters turbofyra hade i fabriksutförande 160 hästkrafter.*

**Den nya Turbo 3** ska däremot inte vara något kompromissbygge, lovar Légende Automobiles. Istället ska den kombinera det bästa från de två fabriksversionerna – och modern teknik för att skala av ännu mer vikt. Företaget ämnar (precis som Singer) att ersätta så mycket av 5:ans plåt med kolfiber som möjligt.

"Vi ville skapa en maskin för människor som brinner lika mycket för att köra som vi gör – en maskin som bara en handfull människor i världen fortfarande vågar att försöka skapa", skriver Légende Automobiles på sin sajt.



**Andra moderna** tillägg inkluderar ny led-belysning runt om och en moderniserad interiör med digitala instrumentering, skalstolar och flerpunktsbälten. Singers [nu till synes avslutade tvist med Porsche](#) angående deras bruk av tillverkarens logotyp och namn verkar inte ha gjort något intryck på Légende Automobiles – deras Turbo 3 har i renderingarna kvar alla originalbilens Renault-märken (plus en dekal på taket).

Trots de många moderna inslagen bedyrar företaget att bilens analoga körkaraktär kommer bevaras.

"Tekniken har gett oss många fantastiska saker, men det har också tagit bort den taktila upplevelsen som vi som biltokar saknar i dagens körning. Sekventiella växellådor med paddlar har sin plats, men i den här maskinen ville vi ha en traditionell växelspak för att ge föraren full kontroll över den turboladdade motorn", skriver Légende Automobiles på sin sajt.



**Några ytterligare** detaljer så som vad det färdiga kalaset kan tänkas kosta – eller för den delen när det första fysiska exemplaret kan tänkas stå färdigt – har inte delats av företaget. Med tanke på att Légende lovar att man "ignorerat alla finansiella råd" och inte sparat in på något under projektets (som inleddes 2018) gång kan vi nog vänta oss en diger prislista.

Det tidigare nämnda teamet av tre bakom Légende Automobiles består av designern och "Porschefanatikern" Alan Derosier samt de två "Speedshop"-delägarna Pierre Chaveyriat och Charly Bompas som till vardags basar över [Bloodmotorsport Garage](#) och [SoCal Frenchiez](#) i Kalifornien. De förstnämnda har tidigare bland annat byggt en DeLorean DMC-12 med en frontmonterad General Motors LS-V8:a och en Subaru Impreza med Audi RS3-drivlina.



### [Kimera EVO37 – reinkarnation av Grupp B-legenden Lancia 037](#)



### [Nu är restomods hetare än supersportbilar](#)



**Wiggo Björck**

## 9. Bilarna som klarar E10-bensin – och bilarna som inte gör det.

PUBLICERAD: 27 JUL 2021, KL 16:00. TEXT MATTIAS RABE.

Om endast fem dagar, den 1 augusti 2021, övergår Sverige till att använda E10-bensin. Här har du listan över vilka bilmodeller biltillverkarna menar klarar övergången, samt modellerna som inte är redo för bytet och därmed inte ska tankas med nya bränslet.



2011 inleddes övergången från E5-bensin till E10 inom den Europeiska unionen (EU). Det var då snack om att Sverige kvickt skulle haka på i omställningen (endast lagändring genomfördes då), men det har nu dröjt tio år sedan Tyskland, som första land i Europa, började med E10 vid pumparna.

Nu är det däremot dags för Sverige att haka på de 14 EU-länder som hittills har gått över till E10. Den 1 augusti, alltså om fem dagar, kommer det att vara E10-bensin som erbjuds på svenska drivmedelsstationer.

### Varför E10?

Övergången från E5- till E10-bensin beror på den höjning av reduktionsplikten som riksdagen har beslutat om, från 4,2 till 6 procent. Det innebär en ökad inblandning av förnybara biobränslen i bensinen, i detta fall etanol. Till innan skiftet har inblandningen legat på fem procent, därav namnet E5. Efter skiftet är inblandningen tio procent, således är namnet E10. Beteckningen 95 kvarstår då det inte berör etanolinblandningen utan bränslets oktantal.

Anledningen till den ökade inblandningen är för att man vill uppnå minskad andel fossilt bränsle som i sin tur sänker utsläppen av växthusgaser.

## Försvinner E5?

E5-bensinen som vi tankar i ytterligare några dagar försvinner inte helt, men alla drivmedelsstationer kommer inte att erbjuda E5 vid sidan om E10. Att vissa stationer fortsatt kommer att ha en E5-pump beror på att bilar som inte kan köra på E10 även framöver ska ha en chans att få rulla vidare. Då är det 98 oktan som gäller, eftersom 98-oktanig bensin enligt lag fortsatt får innehålla endast fem procent etanol. 95 oktan får däremot inte säljas i E5-utförande medan 98 oktan får säljas i E10-utförande.

# DRIVMEDEL AV BENSINTYP



Utgående E5 med oktantal 95 utgår. E5 kommer att finnas kvar på vissa tankställen, då med oktantal 98. E10 med oktantal 95 tar över. Märkningen av de olika drivmedlen ser ut som på bilden och du hittar dessa på drivmedelpumpen samt på insidan av bilens tanklock (gäller nyare bilar).

## Kan min bil köra på E10?

Alla bilar tillverkade från och med 1 januari 2011 är enligt lag tvungna att kunna köra på E10-bensin, så har du en bil som inte är äldre än så bör du kunna vara lugn. Även många äldre bilar kan köras med E10-bensin i tanken, men inte alla. För att få en överblick i vilka bilar som kan köras på E10, och vilka som inte kan det, ta en titt i listan nedan.

**LÄS OCKSÅ:** [Ny märkning av drivmedel i hela Europa](#)

## Bilmodeller som kan och inte kan tankas med E10-bensin

### Alfa Romeo

E10 kan användas i alla Alfa Romeo-modeller med bensinmotorer producerade från 1 januari 2011 samt följande modeller med bensinmotorer:

- Giulietta (gäller modellen som introducerades 2010)
- MiTo
- 159: 1.8 16V, 1.8 TBi 16V, 3.2 JTS V6
- Brera: 1.8 TBi 16V, 3.2 JTS V6
- Spider: 1.8 TBi 16V, 3.2 JTS V6
- 8C: 4.7 32V

### Audi

E10 kan användas alla Audis bilmodeller försedda med bensinmotorer förutom följande modeller ur första generationens direktinsprutade motorer:

- Audi A2 1.6 FSI modellår 2003-2005
- Audi A3 1.6 FSI modellår 2004
- Audi A3 2.0 FSI modellår 2004
- Audi A4 2.0 FSI modellår 2003-2004
- Audi A4 bensinmodeller modellår 2001-2008, som är utrustade med en fabriksmonterad bränsledriven tilläggsvärmare. E10 får inte användas under den period då värmaren används.

### **BMW**

E10 kan användas i alla bensindrivna BMW-bilmodeller oberoende av tillverkningsår, men min. oktantal, enligt instruktionsboken måste alltid följas.

### **Chevrolet och Daewoo**

E10 kan användas i följande modeller med bensinmotorer:

- Spark
- Cruze
- Orlando
- Captiva
- Epica

E10 kan användas i följande modeller med bensinmotorer fr.o.m. modellår 2006 från Euro 4 avgasgodkännande eller senare avgaskrav:

- Aveo
- Matiz
- Nubira
- Lacetti
- Tacuma
- Lezzo

### **Chrysler**

E10 kan användas i följande Chrysler-modeller med bensinmotorer:

- Chrysler 300 C (LX)
- Chrysler 300 M (LR)
- Chrysler Grand Voyager (RT)
- Chrysler Neon (PL)
- Chrysler PT Cruiser (PT)
- Chrysler Sebring (JR)
- Chrysler Sebring (JS)
- Chrysler Stratus (JA, JX)
- Chrysler Voyager (GS)
- Chrysler Voyager (RG)

### **Citroën**

E10 kan användas i alla bensindrivna Citroën-modeller, som är tillverkade från 1/1 2000 eller senare.

**Dacia**

E10 kan användas i alla bensindrivna Dacia-modeller.

**Dodge**

E10 kan användas i följande Dodge-modeller med bensinmotorer:

- Dodge Avenger (JS)
- Dodge Caliber (PK)
- Dodge Journey
- Dodge Nitro (KJ)

**Fiat**

E10 kan användas i alla Fiat-modeller från och med modellår 2000 som uppfyller avgaskraven i Euro 3 eller senare avgaskrav, förutom följande modeller:

- Barchetta: 1.8 16V
- Bravo/Brava (182): 1.6 16V
- Doblò: 1.6 16V
- Marea: 1.6 16V, 2.0 20V
- Multipla: 1.6 16V
- Palio: 1.6 16V
- Punto (188): 1.8 16V
- Stilo: 1.6 16V (1.596 cm<sup>3</sup>), 1.8 16V, 2.4 20V

**Ford**

E10 kan användas i alla bensindrivna Ford-modeller, som tillverkats för den europeiska marknaden från 1992 förutom i bilmodellen Ford Mondeo 1,8 SCI (96 kW, 130 hk), vilken tillverkats från 2003 till 2007.

**Honda**

E10 kan användas i alla bensindrivna Honda-modeller försedda med elektronisk bränsleinsprutning (Honda PGM-FI).

**Hyundai**

E10 kan användas i alla bensindrivna Hyundai-modeller.

**Jaguar**

E10 kan användas i alla bensindrivna Jaguar-modeller från och med årsmodell 1992.

**Jeep**

E10 kan användas i följande Jeep-modeller med bensinmotorer:

- Cherokee (KJ)
- Cherokee (XJ)
- Cherokee (KL)
- Commander (WH)
- Compass (PK)
- Compass (MX)
- Grand Cherokee (WH)

- Grand Cherokee (WJ)
- Grand Cherokee (WK)
- Patriot (PK)
- Renegade (BU)
- Wrangler (JK)

### **Kia**

E10 kan användas i alla bensindrivna Kia-modeller.

### **Lancia**

E10 kan användas i alla Lancia-modeller från och med modellår 2000 som uppfyller avgaskraven i Euro 3 eller senare avgaskrav, förutom följande modeller:

- Lybra: 1.6 16V, 1.8 16V, 2.0 20V
- Thesis: 2.0 Turbo 20V, 2.4 20V, 3.0 V6 24V, 3.2 V6 24V

### **Land Rover**

E10 kan användas i alla bensindrivna Land Rover-modeller från och med årsmodell 1996.

### **Lexus**

E10 kan användas i alla Lexus-modeller tillverkade för den europeiska marknaden år 1998 eller senare, förutom följande modeller:

- IS250 2.5 L V6, motor 4GR-FSE, tillverkad augusti 2005 - september 2007
- GS300 3.0 L V6, motor 3GR-FSE, tillverkad januari 2005 - september 2007
- LS460 4.6 L V8, motor 1UR-FSE, tillverkad augusti 2006 - september 2007

### **Maybach**

E10 kan användas i alla bensindrivna Maybach-modeller.

### **Mazda**

E10 kan användas i alla bensindrivna Mazda-modeller introducerade från och med 2002.

### **Mercedes**

E10 kan användas i alla bensindrivna Mercedes personbilar förutom:

- C 200 CGI (W203) modellår 2002–2005
- CLK 200 CGI (C209) modellår 2002–2005
- Modeller utan reglerad katalysator eller med förgasare (vanligtvis bilar äldre än 25 år)

### **Mini**

E10 kan användas i alla bensindrivna nya Mini-modeller tillverkade från och med år 2000.

### **Mitsubishi**

E10 kan användas i alla bensindrivna Mitsubishi-modeller (förutom GDI-motorer till och med modellår 2007).

### **Nissan**

E10 kan användas i alla bensindrivna Nissan-modeller tillverkade från 1 januari 2000.

**Opel**

E10 kan användas i alla bensindrivna Opel-modeller förutom i 2,2 l direktinsprutningsmotorn (kod: Z22YH) i Vectra, Signum och Zafira.

**Peugeot**

E10 kan användas i alla bensindrivna Peugeot-modeller tillverkade från 1/1 2000 och senare.

**Porsche**

E10 kan användas i alla bensindrivna Porsche-modeller från modellår 1998 förutom alla Boxster-modeller som kan använda E10 från modellår 1997. Carrera GT är ej godkänd för E10.

**Renault**

E10 kan användas i alla Renault-modeller, med bensenmotorer satta på marknaden från och med 1 januari 1997 med följande undantag:

- Renault 19
- Mégane 1, med 2.0-l F5R 700-motor (bensin, direktinsprutning)
- Mégane 1, med 2.0-l F5R 740-motor (bensin, direktinsprutning)
- Laguna 2, med 2.0-l F5R 782-motor (bensin, direktinsprutning)

Samt följande bilmodeller från tiden 1.1.2000-31.12.2002:

- Laguna 2, med 2.0-l F4R 764-motor (turbo)
- Laguna 2, med 2.0-l F4R 765-motor (turbo)
- Espace 4, med 2.0-l F4R 790-motor (turbo)
- Espace 4, med 2.0-l F4R 794-motor (turbo)
- Vel Satis, med 2.0-l F4R 762-motor (turbo)
- Vel Satis, med 2.0-l F4R 763-motor (turbo)
- Avantime, med 2.0-l F4R 760-motor (turbo)
- Avantime, med 2.0-l F4R 761-motor (turbo)

**Saab**

E10 kan användas i alla bensindrivna Saab-modeller, inklusive BioPower-modeller från och med årsmodell 1979.

**Seat**

E10 kan användas i alla bensindrivna Seat-modeller med följande undantag:

- Toledo 2.0 FSI (110 kW, BLR) tillverkad från september 2004 till november 2005
- Leon 2.0 FSI (110 kW, BLR) tillverkad från juli 2005 till november 2005
- Altea 2.0 FSI (110 kW, BLR) tillverkad från maj 2004 to november 2005

**Skoda**

E10 kan användas i alla bensindrivna Skoda-modeller med följande undantag:

- Felicia 1,3 (40 kW och 50 kW).

**Smart**

E10 kan användas i alla bensindrivna Smart-modeller.

**Subaru**

E10 kan användas i alla bensindrivna Subaru-modeller tillverkade från och med 1 januari 1991.

**Suzuki**

E10 kan användas i alla bensindrivna Suzuki-personbilmodeller i produktion. För äldre modeller se instruktionsboken.

**Toyota**

Nya bilar: E10 kan användas i alla bensinmodeller tillverkade efter den 1.1.1998 med följande undantag:

- Avensis 2.0 VVT-i (1AZ-FSE), tillverkade juli 2000–oktober 2008
- Avensis 2.4 VVT-i (2AZ-FSE), tillverkade juni 2003–oktober 2008

**Volkswagen**

E10 kan användas i alla bensindrivna Volkswagen-modeller förutom i bilar försedda med första generationens FSI-motorer.

Volkswagen-modeller som inte kan använda E10:

- Lupo 1389 cm<sup>3</sup> 77 kW (ARR) 2001-2004
- Polo 1390 cm<sup>3</sup> 63 kW (AXU) 2002-2006
- Golf IV 1598 cm<sup>3</sup> 81 kW (BAD) 2002-2004
- Golf IV Variant 1598 cm<sup>3</sup> 81 kW (BAD) 2002-2006
- Bora 1598 cm<sup>3</sup> 81 kW (BAD) 2002-2005
- Golf V 1390 cm<sup>3</sup> 66 kW (BKG) 2004-2005
- Golf V 1598 cm<sup>3</sup> 85 kW (BAG) 2004
- Golf V 1984 cm<sup>3</sup> 110 kW (AXW) 2004
- Touran 1598 cm<sup>3</sup> 85 kW (BAG) 2003-2004
- Touran 1984 cm<sup>3</sup> 110 kW (AXW) 2004

**Volvo**

E10 kan användas i alla Volvo-modeller, som kommit ut på marknaden från och med 1976. Det enda undantaget är S/V40-modellerna med motorn 1.8 GDI, tillverkad på 1990-talet och början av 2000-talet, i vilken E10 inte kan användas.

*Källa: Bil Sweden*



**Mattias Rabe**



## 10. BMW ZBF 7er förutspådde BMW:s framtid.

2021-07-20.

Byggdes för hand • Inspirerade 7-serien.



**FILM:** <https://youtu.be/jsemfFTVL3Y>.

**BMW ZBF 7er hade bävertänderna långt innan dagens 4-serie och hade en del teknik som bara relativt nyligen har börjat användas på produktionsbilar.**

Det har gjorts många olika bilkoncept genom åren, vissa djärva och det gäller även [BMW](#). BMW Group Classic har börjat visat upp några av dem på sin youtubekana. Den senaste prototypen som visades upp var BMW ZBF 7er. Det är ett koncept som byggdes för hand 1996 och gjorde några djärva förutsägelser om den framtida designen hos BMW och även framtidens teknik.

– ZBF är en tysk förkortning för framtida BMW-familj, sade Joji Nagashima, en BMW-designer som jobbade på projektet. Han har även jobbat med att utveckla E39 [5-serien](#) och E36 [3-serien](#).

Tittar man på exteriören så påminner den lite på E65-generationen av [7-serien](#) som lanserades 2001. Redan då fanns det tendenser till bävertänder, långt före dagens [4-serie](#). ZBF var dessutom mycket större än den moderna E38 7-serien, menar Nagashima.

Bilen fick specialframtagna däck från Dunlop med handklippta slitbanor. Karossen är även gjord för hand. Karosspanelerna är i aluminium, slagna för hand.

BMW visade även upp teknik för framtiden. Där fanns en tidig version av den numer obligatoriska iDrive-infotainmentssystemet och även laptops för passagerarna bak. Bilen hade även kameror i stället för backspeglar, något som har börjat användas relativt nyligen.



**Anders Nilsson**

**Relaterade artiklar**



**BMW Concept M8 får fyra dörrar.**



**Så klarar Volvon dragracet mot tyskarna.**



**Här är BMW:n som kan stå emot handgranater.**



**Mitsubishin som både kan användas för utställning – och på banan.**

**11. RS Cosworth – en exotisk Escort.**

Publicerad: 2020-06-04 10:19.

Text: Emanuel Gylling.

Mellan de brutala aerodynamiska finesserna ser det ut att gömma sig en vanlig Ford Escort, eller hur? Men ögat luras. RS Cosworth är nästan två decimeter längre, motorn är längsmonterad och självklart driver den på alla fyra. Målet var att plocka poäng i rally-VM på 90-talet. På sätt och vis är Ford Escort RS Cosworth lika speciell och exotisk som bilarna som homologerades för Grupp B-rally på 80-talet.



Be någon hyfsat bilkunnig person att blunda och tänka på Ford Escort RS Cosworth. Öppna ögonen, vad såg du framför dig? Vingen, förstås! Den massiva, trappstegsliknande vingen som inte liknar något annat i en serieproducerad bil. Escort RS Cosworth är även känd för fyrhjulsdriften, turbomotorn samt en hel del framgångar i rally-VM.

Som så många andra samlarbilar och klassiker finns rötterna i motorsporten. Kalendern visade 1988 när Ford Motorsport diskuterade möjligheten att kombinera Sierra Cosworth-komponenterna med en Escort-kaross. Det behövdes en mindre bil än Sierran för att rå på konkurrenter som Lancia Delta och Toyota Celica. Drivlinan hade Ford redan, kruxet var att kombinera den med en Escort.



*Testlaget hade delade åsikter om Escort RS Cosworth när den ställdes mot konkurrenterna (Bilsport nr 14-15 1993). "Nyckfull motorkaraktär med kolossalt drag" och "pendlar mellan över- och understyrning", till exempel. Bra bromsar, men hårdare fjädring efterlystes för bankörning.*

### **Grönt ljus**

Projektet fick grönt ljus från alla instanser hos Ford i januari 1990. Två år senare provkördes de första prototyperna och i samma veva skickade Ford ut en pressrelease som stolt berättade att motorsportlegendarer som Jackie Stewart, Malcolm Wilson och Jimmy McRae hade bidragit med input.

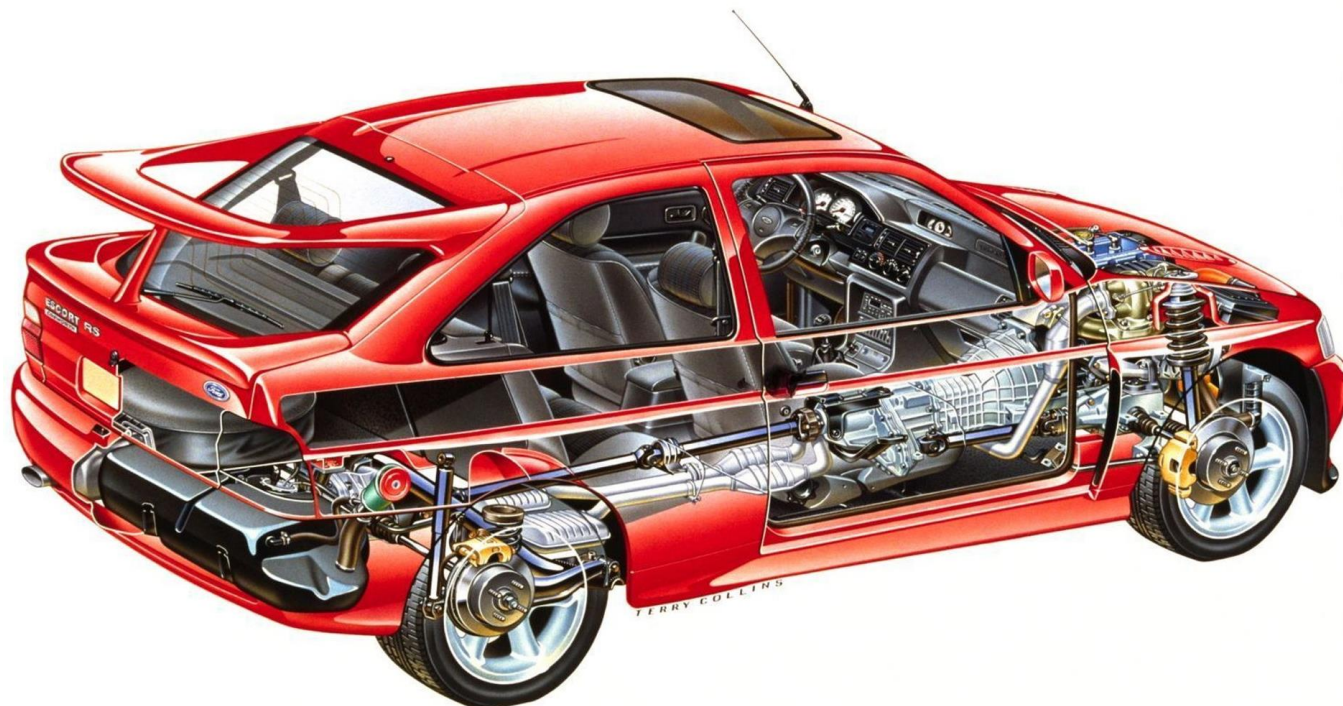
Bilen utvecklades av Fords Special Vehicle Engineering på uppdrag av Ford Motorsport. Men vem skulle tillverka minst 2.500 exemplar, som krävdes för att homologera den nya bilen? Inte någon av Fords egna fabriker, till det fanns varken resurser eller plats.

Karosseribyggar Karmann fick uppdraget. Enligt Fords beräkningar var cirka hälften av karosdelarna nya eller modifierade, och resten hämtades från vanliga Escort- och Sierralagret.

### **En helt annan bil**

Om du är av uppfattningen att Escort RS Cosworth "bara" har fått en stor vinge, turbomotor och fyrhjulsdrevning är det bara att beklaga. Det här är en "all-out-specialare", i princip framtagen för att efterlikna Ford Escort. Förhoppningen var väl att den skulle ge skjuts till Escort-försäljningen, men det främsta målet var att göra slarvsylta av konkurrenterna i rally-VM.

Jämfört med dåtida Escort är RS Cosworth totalt 17,5 cm längre med en 2,65 cm längre hjulbas, och 5 cm bredare. Desto viktigare är att den är kortare än Sierran, både totalt och mellan hjulparen. Karossen är extremt vridstyv, Ford uppger att det krävs 6.000 Nm för att den ska vridas en grad.



Downforce var inget nytt fenomen i snabba Fordar. Sierra Cosworth och framför allt värstingen RS500 genererade marktryck bak, men var mindre duktiga i andra änden av karossen. Escort RS Cosworth fick en effektiv, justerbar frontspoiler som ser till att ge bra stabilitet till framvagnen i högre hastigheter. Vid 180 km/h är marktrycket 45 N fram och hela 190 N bak tack vare den gigantiska "dubbeldäckaren". Värdena för en 3-dörrars Sierra Cosworth säger mycket: 164 N bak, inget fram.

### Placerad på längden

Escort RS Cosworth fick längsmonterad motor till skillnad från många rallykonkurrenter. Fördelarna var flera. Till exempel hamnade tyngdpunkten längre bak i bilen, och inte minst fick en 7-växlad låda (standard i Grupp A) plats betydligt enklare.

Tidigt fanns tankar om en tvärställd V6:a som alternativ, men till slut var det alltså Sierra Cosworth-motorn kallad YBG som stod som grund. Det innebär gjutjärnsblock, 16-ventils aluminiumtopp och en cylindervolym på 1.993 cc.

Den nya motorn i Escort RS Cosworth kallades YBT och gav 227 hästkrafter vid 6.250 rpm och 304 Nm vid 3.500 rpm. Inte sensationellt mycket effekt idag, och om man jämför med moderna bilar - om man nu ska göra det - lämnar effektutvecklingen en del att önska.

Ford Motorsport laddade med ett Garrett T3-turbinhus och T04B-kompressorhus som i grundläge gav max 0,75 bars laddtryck. Ett aggregat med mer potential än vad som behövdes i standardbilarna, men nödvändigt att få med i homologeringen.

Motorstyrningen från Weber-Marelli hade även en overboostfunktion som kunde öka trycket till maximalt 1,25 bar under "rätt" förhållanden. Intercoolern jobbar i tvåsteg och kyler först med vatten/luft, sedan luft/luft.

Permanent fyrhjulsdrivning, 34 procent fram och 66 procent till bakhjulen, fördelades med en viskokoppling mellan fram- och bakaxel samt ytterligare en i bakaxeln.

### Behövde piskas

Mycket i och kring motorn visar alltså vad målet med bilen var. FISA (dåvarande FIA, Internationella Bilsportförbundet) krävde 2.500 tillverkade exemplar för att klassas in i Grupp A, och när de var klara hade Ford för avsikt att justera standardbilen. Redan vid första internationella pressvisningen stod det klart att turboaggregatet skulle bytas ut så småningom.



*Med 227 hk och potential för mycket, mycket mer är Cosworthmotorn en riktig pärla. Den första versionen (YBT) känns igen på blålackad ventilkåpa, till uppdateringen 1994 blev den sobert silverfärgad.*

Vid den första provkörningen (nr 12/1992) konstaterade Bilsport att det mindre turboaggregatet skulle göra Escort RS Cosworth till en ännu trevligare gatracar. Fabriken prestandauppgifter, 0-100 på 6,1 sekunder, såg imponerande ut men var inte lätta att uppnå: "Men då gäller det att piska den längsmonterade och turboladdade Cosworth-motorn ordentligt. Bottendraget är nämligen inte mycket att skryta med samtidigt som turbofördröjningen är påtaglig".

När vi testade på svensk mark (nr 3/1993) noterades 0-100 km/h på 6,30 sekunder och kvartsmilen på 14,30 sekunder - någon tiondel snabbare än Sierra RS Cosworth 4x4, men motorkaraktären var fortfarande något av en besvikelse: "Man vet aldrig vad som händer när gasen trampas i botten. Ibland formligen skenar bilen, nästa gång känns den nästan besvärande trög".

Väghållningen fick dock betyget toppklass, liksom de ordentligt dimensionerade bromsarna: 278 mm stora skivor fram, 273 mm bak.

### **Mer civiliserad**

Ett år senare blev Escort RS Cosworth något mer civiliserad. Från 1994 och framåt byttes turbon mot en Garrett T25 och motorstyrningen mot Fords egna EEC-IV. Resultatet blev ett klart mer civiliserat mellanregister. Effektsiffran var fortfarande 227 hästkrafter, dock något tidigare i registret (5.750 rpm).

Förstärkt krockskydd i dörrarna drog upp vikten en aning, och den som besvärades av detta kunde faktiskt välja bort den mastiga bakvingen. Kanske för att spara något kilo, eller för att slippa alla blickar - som tur väl är valde de flesta köparna att behålla bilens aerodynamiska signum.



*Den episka bakvingen tillsammans med en 3-stegs justerbar frontsplitter ger downforce både fram och bak. Nackdelen är ökat Cd-värde, alltså luftmotstånd. Escort RS Cosworth når ändå inte upp till mer än 0,38 Cd, vilket kan jämföras med standard-Escortens 0,34.*

### **Kompromisslös specialare**

Tillverkningsciffrorna speglar försäljningen, och den påverkades inte nämnvärt av uppdateringen 1994. Siffrorna för 1993 och 1994 är nästan identiska: 1.143 respektive 1.180 tillverkade exemplar. Totalt producerades 7.145 Escort RS Cosworth från 1992 till januari 1996, varav nästan hälften (3.448) det första året.





*Även inuti är det skillnad mot en vanlig Escort. Bland annat stolarna, så klart, och ratten (som fick airbag 1994). Instrumentbelysningen har inga glödlampor, utan lyser i grönt. Detta tack vare en instrumentyta täckt av ett tunt lager fosfor, som skimrar när det matas med växelström. En finess som delades med Aston Martin Virage.*

Det finns kvickare och mer effektiva bilar för mindre pengar. Till och med från samma tidsperiod - somliga menar att Sierra Cosworth är trevligare att köra.

Men det finns en anledning så god som någon att satsa på en Escort RS Cosworth: det är en rakt igenom kompromisslös specialare, en av de sista i sitt slag. En del av 1990-talets motorsporthistoria.

#### **PRISER**

Med tanke på hur ovanlig den här bilen är finns det förvånansvärt många exemplar till salu i Sverige. Ja, allt är relativt, men i skrivande stund omkring tio, beroende på hur man räknar. En av bilarna är under renovering och en annan står stilla med ledsen växellåda.

Om man vill ha sin bil helt i originalskick får man nog leta en stund. Och paradoxalt nog kostar de bilarna mer än väldigt påkostade modifierade Cossies.

Det lilla utbudet ger bara en väldigt generell prisbild: mellan 100.000 och 200.000 kronor. Allt beroende på skick och utrustning, så klart.

Men det finns ju fler marknader än Sverige, om man inte hittar sin bil här. Storbritannien och Italien var de två största för Escort RS Cosworth. Under de två första tillverkningsåren blev de tilldelade totalt 1.280 bilar, medan tyskarna fick nöja sig med 399.

(Texten beskriver prisläget år 2013.)



*François Delecour tog Portugal med storm 1993.*

## PROBLEM

**DYR PLÅT.** Det är svårt att få tag i unika reservdelar, speciellt karossdelar.

**ELFEL.** Precis som övriga Escorter av den här tidsperioden var säkringsboxarna en vanligt förekommande felkälla med diverse elfel som resultat.

**KONTAKT.** På Escorten flyttade man olyckligtvis kontaktstycket mellan motorkabelhärvan och bilen, och placerade det under luftgälen på vänster sida av motorhuven, vilket i många fall resulterar i oxid och dålig kontakt.

**TRIMMA?** Bilen håller för en effektökning till 330 hk, om man inte busväxlar från 1:an till 2:an, och 2:an till 3:an.

**SKEVT.** Skeva bromsskivor är inte ovanligt.

**KYLIGT.** Kylfläktstermostaten bör man kontrollera regelbundet, det kan bli kostsamma reparationer om den lägger av. Likaså kylvattenröret som sitter bakom kylaren i nederkant. Det är ett galvat rör av mindre bra kvalitet, bör bytas till ett rostfritt. Det tål inte det svenska saltet och kan liksom kylfläktstermostaten ställa till med en del oreda.

---

## Cosworth-experten Ulf Larsson ger råd

"Framdelen av bottenplattan kommer från Sierra Cosworth, som kapades i höjd med baksätet där en ny bakdel skarvades i. Hjulbasen kortades något och i drivlinan är det bara den bakre kardanaxeln och utgående axeln till den på växellådan som skiljer den från en Sierra. I bakkanten på hjulhusen i motorutrymmet fick Escorten några luftkanaler upptagna där den varma luften från motorutrymmet leds ut genom framskärmarna och evakueras framför dörren.



*Escort RS Cosworth var snabb även på asfalt, särskilt när François Delecour körde. Som här, på Korsika under debutåret.*

Körupplevelsen i en Escort slår Sierran med hästlängder. Den något kortare hjulbasen i kombination med bilens aerodynamiska fördelar gör Escorten riktigt rolig att köra på krokiga vägar. Men downforcen kostar effekt, rakt fram är Sierran betydligt snabbare med samma effektuttag.

Weber-Marelli-systemet, alltså den tidiga versionen av motorstyrning, är överlägsen den nyare som var en förenklad lågprisversion. Förutom motorn som bör få någon form av uppgradering för att det ska bli körglädje i bilen så rekommenderar jag en sats med hårdare bussningar i hjulupphängningen fram och till tvärbalken bak. Lite bättre stötdämpare ska man nog kosta på sig också. "

### **Ett avtryck i rallyhistorien**

Åtta tävlingssegrar i Grupp A, plus ytterligare två när bilen klassades in i WRC 1997. Det är ett imponerande facit för Escort RS Cosworth efter den fem år långa karriären.

Även om bilen aldrig kunde bidra till en förar- eller märkestitel något av åren, innebar Escort RS Cosworth ett lyft för Ford Motorsport efter några mediokra rallysäsonger med Sierran.

I nationella tävlingar har den kvicka Forden gjort bra ifrån sig. Fråga bara Mats Jonsson, flerfaldig svensk mästare med sin pålitliga Escort!

### **VM-segrar med Ford Escort RS Cosworth**

#### **1993**

**Rallye de Portugal** – Vinho do Porto, François Delecour

**Tour de Corse** – Rallye de France, François Delecour

**Acropolis Rally**, Miki Biasion

**Rallye Sanremo** – Rallye d'Italia, Gianfranco Cunico

**Rallye Catalunya** – Costa Brava, François Delecour

#### **1994**

**Rallye Monte Carlo**, François Delecour

**Neste 1000 Lakes Rally**, Tommi Mäkinen

#### **1996**

**Bank Utama Rally Indonesia**, Carlos Sainz

#### **1997**

**Acropolis Rally (Ford Escort WRC)**, Carlos Sainz

**Rally Indonesia (Ford Escort WRC)**, Carlos Sainz

## 12. Tre frågor om Indigo 3000!

Publicerad 2021-07-28 kl 7:00. TEXT Joakim Bergqvist.

I Klassiker 7/2021 reder vi ut hela historien om den lovande svenska sportvagnen från Jösse Car. Med drivlina från Volvo 960 och en design som lyckades vara både modern och klassisk fick den mycket uppmärksamhet vid lanseringen för mer än 25 år sedan. Här är tre av frågorna som får svar!



### Stämmer det att den byggdes i Värmland?

Ja, eller Dalsland! Just därför är Indigo 3000 ett unikum i sportbilsvärlden. Opraktisk, opålitlig och ogenomtänkt är annars egenskaper som kännetecknar vagnstypen. Indigo 3000 är välplanerad i minsta detalj och dess historia är lika spännande som bilen. Mekaniken kommer från Volvo 960 men upplevs helt annorlunda här.



### Hur är den att köra?

Stabil men underhållande! Den kränger lätt i kurvorna men greppet imponerar. Styrningen är exakt och den relativt långa hjulbasen ger förutsägbara vägegenskaper. Viktfördelningen på 50/50 ger ett neutralt uppträdande och på gränsen berättar den i god tid för föraren vad som håller på att hända. Den som önskar har däremot inga större svårigheter att få bakvagnen att dansa ut. Kort sagt är det helt enkelt väldigt, väldigt roligt att köra Indigo!



### Hur många byggdes egentligen?

Efter några Arvika-tillverkade exemplar sattes en ny fabrik upp i Åmål. Framtiden såg ljus ut men de utlovade finansiärerna drog sig plötsligt ur. I början av 1999 tvingades produktionsbolaget Indigo Car i konkurs. Totalt blev det endast 43 chassinummer och av dessa är 40 stycken körbara bilar. Den som går igenom ägarlistan upptäcker snart att ett tiotal haft sin Indigo sedan ny eller nästan ny. Bilarna byter sällan ägare men ibland blir de till salu. En Indigo 3000 är värd att vänta på!

Resten av den omfattande guiden om Indigo 3000 finns att läsa i Klassiker 7/2021!

### Specifikation:

**Längd:** 430 cm

**Bredd:** 176 cm

**Höjd:** 112 cm

**Hjulbas:** 252 cm

**Vikt:** 1150 kg (ca)

**0-100 km/h:** 6,5 sek (ca)

**Toppfart:** 250 km/h (med hardtop)

**Motor:** Rak 6-cyl, 3 liter, 24 ventiler, helt i aluminium, dubbla överliggande kamaxlar.

**Effekt:** 204 Hk

**Vridmoment:** 267 Nm

**Drivning:** Bakhjulsdrift

**Växellåda:** 5-växlad manuell i aluminium, helt synkroniserad.

**Bromsar:** Hydrauliska med skivor runt om, ventilerade fram.

**Framvagn:** Dubbla länkar i aluminium med tvärliggande blad fjädrar i komposit.

**Bakvagn:** Multilink med subframe i aluminium och tvärliggande blad fjädrar i komposit.

**Kaross:** Öppen 2-sitsig roadster i komposit.

**Miljöklass:** 2



### 13. Mercedes-Benz CLK GTR med V12:s förväntas säljas för 73 miljoner kronor.

Anders Nilsson.

2021-08-01.

**6,9-liters V12-motor • 604 hästkrafter.**



**Ett av 25 exemplar av Mercedes-Benz CLK GTR gatulegala version kommer snart säljas på auktion. Den förväntas säljas till många miljoner dollar.**

[Mercedes-Benz CLK](#) GTR var en av mest extrema racingbilar som någon funnits. För att den skulle få delta i FIA GT-mästerskapet behövdes det gatulegala motsvarigheter byggas. Totalt 25 exemplar byggdes och en av dem kommer auktioneras ut av [Gooding & Company](#) under helgen 13-14 augusti.

Exemplaret är en [Mercedes-Benz](#) CLK GTR Strassenversion årsmodell 1998. Förutom att den delade namn med racingmodellen så har den även den 6,9-liters V12-motor som genererar 604 hästkrafter. Kraften går via en sexväxlad Xtrac sekventiell transaxel. Motorn baseras på M120-motorn som används i vissa Mercedesbilar på den tiden.

CLK GTR vann Fia GT-mästerskapet 1997 genom att vinna sex av elva lopp. Året efter tävlade en uppgraderad version som vann alla tio lopp. 1999 introducerades ytterligare en version, men den är mest känd för sina flygturer under 24-timmarsloppet på Le Mans.

Det här exemplaret är den nionde av 25 som tillverkades. 20 Coupéer och fem cabrioletter. Den såldes 1997 till miljardären Hermann-Dieter Eschmann och ägde den fram till 2005. Sedan har den bytt ägare ett par gånger. Sedan exporterades bilen till USA 2017.

Smakar så kostar det. Gooding & Company förväntar sig att bilen kommer säljas för mellan 8,5 och 10 miljoner dollar (motsvarande 72,8 och 85,7 miljoner svenska kronor).

**Relaterade artiklar:**



**Corvette som tävlade i Le Mans går under klubban – förväntas säljas för miljoner.**



**Ferrarin som kan säljas för 30 miljoner kronor.**



**Beatles-stjärnans Mercedes säljs.**



**Köpguide Mercedes-Benz C-klass 2007-2014.**



## 14. Tesla Semi kommer inte att släppas i år.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-07-27 KL 15:30.

**Svårt att få fram batterier till jätten.**



Det verkar som om Teslas trailerdragare Tesla Semi dras med ytterligare förseningar och antagligen inte kommer att släppas på marknaden i år.

Det är TechCrunch som rapporterar att Tesla under ett aktieägare-samtal i samband med presentationen av företagets resultat uppgav att släppet Tesla Semi kommer att försenas ytterligare. Huvudanledningen till förseningen uppges vara att Tesla har svårt att få fram batterier till modellen.

Tesla Semi presenterades 2017 och det var då sagt att den skulle släppas på marknaden 2019. Sedan dess har detta flyttats fram flera gånger och senaste budet verkar vara att modellen lanseras på marknaden någon gång under nästa år.



**Teslas lastbil är här och siffrorna imponerar!**

80 mils räckvidd och 0-100 km/h på 5 sek



**Teslas lastbil kommer ha upp till 100 mils räckvidd.**



## 15. BMW visar upp fraktcykeln Dynamic Cargo.

AV WILLE WILHELMSSON 2021-07-28 KL 12:30.

Eldrivet koncept som verkar najs.



BMW har visat upp den trehjuliga elcykeln Dynamic Cargo vilken man tänker sig skulle kunna fungera fint för olika typer av transporter på kortare sträckor i stadsmiljö.

Dynamic Cargo är försedd med ett batteri som ger den en räckvidd på 20 km men det går givetvis även att använda pedalerna om man vill ta sig längre än så. Det finns en rad olika tillbehör som gör det möjligt att frakta surfbrädor, barn och annat på den trehjuliga cykeln.

Dynamic Cargo är än så länge bara ett koncept. Huruvida BMW planerar att någon gång släppa den på marknaden återstår att se.





## 16. United köper elektriska flygplan från svenska Heart Aerospace.

AV FRODE WIKESJÖ 2021-07-28 KL 08:30.

100 stycken.



Reuters rapporterar att det amerikanska flygblolaget United Airlines under gårdagen meddelade att de kommer köpa hundra stycken ES-19 elplan från svenska Heart Aerospace. Detta för att United ser en stor potential för batteridrivna flygplan för regionala rutter. Dessa flygplan ska då användas för korta stads- eller pendelturer där det annars inte är lönsamt att använda bränsledrivna flygplan.

"Med en lägre kostnadsprofil kan du ta tillbaka fler mindre marknader än vad som var möjligt med den högre kostnaden för ett jetbränsleflygplan,"

Flygplanen har plats för 19 passagerare och hur mycket de betalade för ordern är för tillfället okänt.

United räknar med att börja använda dessa flygplan under 2026.



### Svenska Heart Aerospace ska bygga elflygplan.

Siktar på att ha det i luften 2025.



### Finnair vill köpa elflygplan av svenska Heart Aerospace.

Små elflygplan kan komma att dyka upp på Finnairs rutter om några år.

**17. Dubbelt Hansen i VM-premiären.****Text: Thomas Lindberg.**

Publicerad: 2021-08-01 kl 05:37.

**RALLYCROSS-VM öppnade med svensk trippel, när Kevin Hansen vann finalheatet på spanska Catalunya-banan före storebror Timmy och regerande mästaren Johan Kristoffersson.**



*HANSEN-DUBBEL. Kevin Hansen (t.h.) toppar VM-tabellen efter sin seger i premiären. Storebror Timmys (t.v.) andraplats innebär även ledning för Hansen World RX Team i team-VM.*

Tjugotreårige Kevin har en VM-delseger tidigare – från premiären i Abu Dhabi 2019 – men då sedan förste man i mål fått tidstillägg.

– Härligt! Jag har väntat länge på den här fullträffen och det kändes coolt att stå högst på pallen omgiven av världsmästare, förklarade Kevin.

– Från försäsongstesterna visste jag att vi har en fantastisk bil och själv har jag jobbat hårt för att bli ännu bättre som förare.

Kevin och Timmy i Hansen-teamets Peugeot 208-vagnar toppade efter de fyra kvalomgångarna, vann sedan varsin semifinal och bildade första led i finalen.

Johan Kristoffersson, som debuterade i Audi S1 för Mattias Ekströms och Joel Christofferssons EKS JC-team, gjorde vad han kunde efter att ha blivit utesluten i första kvalomgången, där han varit snabbast men inte haft FIA:s datalogger ansluten. Johan fortsatte med att vara snabbast i resterande tre kval, men rådde inte på Kevin i semifinal och lyckades inte heller komma före Hansen-bröderna genom att ta jokerspåret direkt i finalen.

Det är med andra ord laddat för revanschmöte, när VM närmast fortsätter i Höljes, sedan den tyska deltävlingen på Nürburgring skjutits upp på grund av översvämningskatastrofen i omgivningen.

MOTORNYTT

**SLUT**