



DAF Daffodil (30) 1961-67.

- 1. Trafikverket satsar 45 miljoner på snabbladdare.**
- 2. Så här kommer M-modellen av BMW i4 att låta.**
- 3. BMW sätter nya mål för eldrift och hållbarhet.**
- 4. Toyota stölskyddsmärker katalysatorer.**
- 5. Mercedes S-klass W140 var en riktig konkurrentknock.**
- 6. Moderna former.**
- 7. Avantime var en Renault som ingen annan.**
- 8. Grattis Dodge Coronet!**
- 9. Exakt kopia av ikoniska Bentley Blower.**
- 10. Ny kalender i rallycross-VM.**
- 11. Guide till Monaco Grand Prix i F1 2021 och Indy 500.**



1. Trafikverket satsar 45 miljoner på snabbladdare.

Anders Nilsson. 2021-05-12.

Elektrifieringen av transportsektorn en nyckelåtgärd för att nå klimatmålen.



Trafikverket har beslutat att ge investeringsstöd till ett värde av 45,3 miljoner kronor för att bygga nya snabbladdningsstationer i norra Sverige.

För att det ska vara möjligt att färdas med elbil i hela Sverige erbjuder nu Trafikverket investeringsstöd. Därmed kan tio aktörer bygga 39 nya snabbladdningsstationer bland annat längs E45. Totalt investeras 45,3 miljoner kronor. Förra årets beviljades stöd till 20 nya snabbladdare, fördelat på sju län.

Trafikverket menar att om fler ska våga välja en elbil och använda den mer än som en extrabil för kortare turer krävs det en väl utbyggd laddinfrastruktur över hela landet. Även laddning för tyngre fordon, godstransporter, samt olika typer av elvägar utreds i andra sammanhang.

LÄS MER: [Klart: Här är vägsträckorna som ska byggas om – ska öka trafiksäkerheten.](#)

För tillfället finns det cirka 600 snabbladdare med minst 50 kW över hela landet. Totalt finns de över 12 000 publika laddningspunkter i hela landet, men alla är inte snabbladdare.

Enligt beräkningar kommer det vid årets slut finnas 16 nya snabbladdningsstationer i drift. Ambitionen är att snabbladdarna ska finnas i anslutning till annan service såsom butiker och restauranger.

Trafikverket samarbetar med transportsektorn för att få ned utsläppen och för ett fossilfritt transportsystem. Enligt klimatmålen ska utsläppen från inrikes transporter, flyget exklusive, minska med minst 70 procent till 2030, jämfört med 2010. 2045 ska Sverige nå klimatneutralitet, och där är elektrifieringen av transportsektorn en nyckelåtgärd för att nå klimatmålen.

LÄS ÄVEN: [Fyndet: Över 60 Chevroletler förvarade i ett skjul](#)

Relaterade artiklar:



[Statligt stöd för fler snabbbladdare – här är platserna](#)



[Trafikverket: Högre skatt i Bonus-Malus ett måste för klimatet](#)



[Här sänks farten till 80 km/h - hela listan](#)



[Nu sänks fartgränserna på 111 mil väg i Sverige](#)



2. Så här kommer M-modellen av BMW i4 att låta.

AV WILLE WILHELMSSON. 2021-05-14 KL 13:40.

Hans Zimmer har komponerat ljud till den eldrivna bilen.



Renzo Vitale och Hans Zimmer

FILM: <https://twitter.com/i/status/1392065667269021706>.

BMW har sedan ett tag tillbaka arbetat med den Oscars-belönade kompositören Hans Zimmer för att ta fram ljud till företagets elbilar, ljud som bilarna ska ge ifrån sig när de kommer rullande i trafiken.

Till M-modellen av av BMW i4 har Zimmer tillsammans med BMW:s ljudchef Renzo Vitale komponerat ett ljud som ska låta lite kraftfullare. BMW skriver om detta (Maskinöversatt):

"I den version som utvecklats speciellt för elektrifierade BMW M-modeller laddas bmw i4:s drivljud med extra energi. Dessutom är differentieringen mellan COMFORT- och SPORT-läget särskilt stark. Sammantaget visar drivsystemnoten en mindre harmonisk men engagerande upphetsande och teknisk ljudprofil."

Ni kan lyssna på ett smakprov av Zimmers ljud till M-modellen av BMW i4 i den inbäddade tweeten här nedanför. Zimmer är även inblandad i att ta fram ljud till den vanliga i4-modellen så väl som BMW iX.



BMW:s första eldrivna M-bil kommer nästa år.
i4 M kommer dock inte klå vanliga M4.



Det här är BMW i4.
En eldriven sedan som tar sig upp till 59 mil.



BMW presenterar Concept i4.
Elbil med jätTEGRILL kommer 2021.

3. BMW sätter nya mål för eldrift och hållbarhet med "Neue Klasse".

AV Carl Undéhn. PUBLICERAD: 2021-05-13.

BMW håller på att måla upp stora planer för en mer hållbar framtid. Centralt i det är en betydligt snabbare takt än tidigare vad gäller omställningen till eldrift. Ett konkret mål är att hälften av alla sålda bilar globalt ska vara rena elbilar år 2030.



Strategin sammanfattas under namnet "Neue Klasse", nya klassen. Det i sig är en blinkning till den serie framgångsrika modeller som räddade företaget från konkurs under 1960- och 70-talet.

Precis som BMW med de nya modellerna på 1960-talet fångade tidens anda ska de nu göra samma sak igen med kommande bilar, menade BMW:s vd Oliver Zipse.

– Elektrisk. Digital. Cirkulär. Det är vad som karakteriserar "Neue Klasse", sa han under det årliga mötet med aktieägare på onsdagen.

BMW satsar idag på vad de kallar en flexibel arkitektur där modeller kan förses med förbränningsmotorer, hybridlösningar eller elmotorer. Fördelen för BMW är just flexibiliteten, men bristen på en plattform särskilt framtagen för eldrift kan även innebära kompromisser.

Men det kommer ändras i samband med lanseringen av den nya "Neue Klasse" år 2025.

– Det innebär ett avgörande steg i förändringen av vårt företag och innehåller en ny arkitektur som är kompromisslöst skräddarsydd för en elektrisk drivlina, sa Oliver Zipse.

Han lyfte även fram problemet med ökad brist på råmaterial för tillverkning av battericeller. BMW ska därför satsa mer på återvinning och genom det även minska koldioxidutsläppen med hälften jämfört med dagens femte generation av BMW:s elektriska drivlina.

Även under produktionen ska ske med förnyelsebar energi och till 2030 ska 200 ton koldioxidutsläpp "undvikas", som BMW formulerar det.

– För oss kommer undvika före kompensering. Vi ska använd teknik för att undvika att producera över 200 miljoner ton koldioxid till 2030, sa Oliver Zipse.

För i år har BMW som mål att sälja 100 000 rena elbilar. Nästa modell att lanseras är BMW i4 – en modell som Elbilen precis har varit nere i München och provkört som enda svenska tidning. Mer om det kan ni läsa om i Nummer 5 av Elbilen.

4. Toyota stöldskyddsmärker katalysatorer.

PUBLICERAD: 14 MAJ 2021, KL 12:24 AV MATTIAS RABE.

Det pågår en global stöldvåg av katalysatorer och hårt drabbade är ägare av äldre Toyota-bilar. Toyota i Storbritannien har därför beslutat att erbjuda Toyota-ägarna stöldskyddsmärkning av bilarnas katalysatorer. I Sverige erbjuder Toyota en liknande åtgärd.



De senaste åren har antalet stölder av katalysatorer ökat kraftigt runt om i världen. Även Sverige är hårt drabbat och under 2020 [såg vi en ökning på ofattbara 4 000 procent](#), jämfört med antalet stölder 2019.

Anledningen till att stöldligor har specialiserat sig på bilars katalysatorer beror på de ädelmetaller som finns inuti dessa. Platina, palladium och rodium är värda sin vikt i guld, plus mycket mer. Exempelvis rodium kostar för tillfället cirka 7,6 miljoner kronor per kilo, mer än dubbelt upp jämfört med [i oktober i fjol då vi senast skrev om katalysatorer och rodiumpriset](#). Mängden eftertraktad metall i katalysatorerna är liten, men med många stulna katalysatorer blir det en del ändå. I USA hittade polisen nyligen en gömma med 250 stulna katalysatorer. Man beräknar att varje katalysator är värd drygt 25 000 kronor, totalt rörde det sig om runt 6,3 miljoner kronor.

I mars i år beslagtogs Malmöpolisen fler än 500 stulna katalysatorer. Med samma värdering som i USA handlar det om stöldgods värt runt 13 miljoner kronor.

Många drabbade

Det är många Toyota-ägare som blir drabbade av katalysatorstölder. För ett par år sedan visade vi er en film [där en Toyota Prius i England mitt på ljusa dagen fick sin katalysator bortmonterad av tjuvar](#), och vid TV4:s inslag om katalysatorstölder i Sverige intervjuades en skånsk Toyota Prius-ägare om de två stölder som drabbat hans bil på kort tid och som [råkade ut för en tredje stöld på samma bil kort efter att intervjun hade avslutats](#).



Här inne finns de stöldbegärliga grejerna, exempelvis metallen rodium som just nu säljs för nästan 8 miljoner kronor per kilo. I en katalysator finns ofta betydligt mindre än ett gram rodium.

Märk-DNA

Nu agerar Toyota i Storbritannien. De satsar drygt tolv miljoner kronor för att hjälpa ägare av framför allt äldre Toyota-modeller. De erbjuder ägarna stölskyddsmärkning med märk-DNA. Toyota har gaddat ihop sig med polisen och företaget SmartWater som är en av de större aktörerna inom märk-DNA. Målet är att stölskyddsmärka fler än 100 000 katalysatorer, något som de hoppas ska leda till att polisens arbete mot stöldigorna effektiveras, att fler brottslingar åker fast och fälls samt att ohederliga handlare av begagnade reservdelar och bilskrot avskräcks från att köpa katalysatorerna.

Erbjudandet till Toyota-ägarna är kostnadsfritt.

Märk-DNA och larm i Sverige

Även i Sverige erbjuder Toyota en liknande lösning. För Teknikens Värld berättar Toyota Sverige att alla ägare som drabbats av katalysatorstöld får märk-DNA i samband med montering av ny katalysator på på Toyota-verkstad. I Sverige monteras dessutom ett larm på drabbade bilar, ett larm med tippsensor som aktiveras om en domkraft eller motsvarande lyfter bilen. Är den drabbade ägaren dessutom Toyota bilförsäkringskund och råkar ut för stöld ännu en gång utgår självriskan (så länge katalysatorn är märkt och bilen är försedd med nämnda tippkänsliga larm).

Att främst äldre bilar är drabbade av katalysatorstölder beror på att nyare Toyota- och Lexus-bilar har en annan design på katalysatorn vilket gör dem mindre stöldbegärliga.



Mattias Rabe

5. Mercedes S-klass W140 var en riktig konkurrentknock.

Publicerad 2021-05-15 kl 6:39. TEXT Calle Carlquist.

BACKSPEGELN

Mercedes W140-serie tog andan ur allt i sin väg – konkurrenter, kunder, journalister, plånböcker.



Ännu dröjde 1980-talets finansyra kvar, ännu bubblade det i champagneglasen, ännu kunde man i tidningarna se Diamantinvests annonser...

På åtskilliga sätt var Mercedes-Benz S-klass av den pampiga generation W140 blott en konsekvens av sin tid när den dök upp 1991. Ändå kändes den en smula ur led redan som ny; den här kärran var bara alltför mycket!

Konkurrenterna hade börjat mopsa sig. BMW hade med sin så kallade E32 för första gången en 7-serie som på allvar kunde utmana stjärnmärkets stolthet, de nya Lexus och Infiniti snodde, åtminstone i USA, åt sig kunder och Cadillac hade torrt krut i form av Seville, en jänkare som var rent modern.

Mercedes behövde dela ut en smocka de andra inte skulle orka besvara. W140 fick ett format som var ännu större än den redan stora men mer diskreta föregångarens, W126-serien. Det krävdes vid backning av den drygt 520 cm långa karossen så kallade pejlstänger – ur karossens bakre hörn uppfällbara små antenner – för att se var härligheten slutade.

Innerutrymmena var enorma, knappfloran och lyxen obegränsad, i synnerhet i den V12-motorförsedda S600. Dess motor var den första tolvan från Mercedes på nästan 50 år och gav i ursprunglig version 408 hk, mer än i Corvette ZR-1.

W140 ansågs "överkonstruerad" på det sätt Mercedes alltid hade gjort med S-klass. Men när jag 1991 testade ett alldeles nytt exemplar fann jag till min förvåning att inredningen knarrade och att ytterspeglarna darrade redan i 90 knyck. Fabriken reagerade snabbt på alla detaljklagomål och fick snart till den suveräna kassaskåpskänsla bilen verkligen ser ut att besitta.



Allt är skapat bara för dig och dina passagerare. Bilen på bilderna är en topputrustad 600 från 1995, ägd av en före detta högste chef på Daimler AG i Tyskland.



Justerbara fåtöljer bak, kassettspelare och allt däremellan!

I dag är W140 "nere och vänder" i pris; det går att hitta bilar för cirka 20 000 kronor. Se upp med dem, detta kan vara en alldeles otroligt komplicerad, dyr och krävande bil att reparera om (när!) något går sönder. Rost är också en riskfaktor, den biter som bekant urskillningslöst på såväl fattig som på rik.

Mercedes S600 1995**Nypris:** 1 192 900 kronor.**Värde idag:** 60 000–100 000 kr.**Motor:** Tolvcyldrig V-motor med dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder.**Bränsleinsprutning.** Vattenkylning. Volym 5 987 cm³. Max effekt 394 hk ECE vid 5 200 v/min.**Max vridmoment** 570 Nm vid 3 800 v/min.**Kraftöverföring:** Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad automatlåda. Golvspak.**Mått:** L 521,5/B 188,5/H 148,5 cm. Tjänstevikt 2 350 kg.**Fjädring/hjulställ:** Skruvfjädring fram och bak. Fram triangellänkar, delad bakaxel. Hydrauliska teleskopstötdämpare fram och bak.**Styrning:** Snäcka. Parameterstyrning. Vändcirkel 12,5 m.**Bromsar:** Ventilerade skivor fram och bak ABS.**Fartresurser:** Toppfart 250 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 6,6 s.**Förbrukning:** 1,37 l/mil.**Livscykeln****1991** W140 presenteras på Genève-salongen. Kanske väl stor? Pejlspröten i bakflyglarna som dyker upp när backen läggs i antyder det. Modeller: SE med 304 cm axelavstånd. SEL med 314 cm axelavstånd för ökat benutrymme bak. 300 med 3,2-liters rak sexa. 400 med V8 på 4,2 liter. 500 med V8 på 5 liter. 600 med en helt nykonstruerad V12 på 6 liter och 408 hästar.**1992** Coupémodellen SEC, baserad på W140 tillkommer.**1993** Motorerna trimmas ned för att klara strängare miljökrav. V12:an lämnar nu 394 hk. En 2,8 liters sexa tillkommer samt en dieselmotor avsedd för den amerikanska marknaden.**1994** Nytt fejs och nya modellbeteckningar. 600 får en egen, mer distingerad grill.**1995** Nya strålkastare. Parkeringsradar ersätter de automatiska kromade spröten.**1996** Sista faceliften. Klarglaslyktor fram och bak samt en ny ljusinsats är de främsta kännetecknen. Första året för den elektroniskt kontrollerade femväxlade automatlådan. Coupén blir omplacerad till CL-Klass. Förvirrande?**1998** Sista året W140 byggs. Avlösning väntar i form av W220.**Läs också:** [Mercedes toppfartsfantom – som inte kom en meter.](#)**Calle Carlquist**

Läs mer om:



Mercedes S-klass, vagnskadegaranti, buckelfix på Toyota Yaris och karosser.
Unikt för Sverige – ingen annanstans accepterar köparna att inte själva få välja försäkringsbolag.



Mercedes-Maybach S-klass – med komfortläge och V12-motor.
För köpare som inte nöjer sig med en simpel S-klass.



Mercedes och Bosch testar självparkerande S-klass.
I ett garage intill Stuttgarts flygplats inleds försök med att låta bilar hitta lediga platser utan mänsklig förare vid ratten.



Okända motorerna i Mercedes lyxkryssare.
Mercedes planerade för flera spännande motoralternativ vi aldrig fick se.



Första uppgifterna om Mercedes S-klass AMG: Över 800 hästkrafter.
Två prestandaversioner av S-klass på ingång och båda två blir laddhybrider.

Klassiker

6. Moderna former.

Publicerad 2021-05-12 kl 14:30. TEXT Fredrik Nyblad.

Beprövad teknik men helt ny form var det som gällde när Ford Sierra lanserades 1982. Köparna gillade kombinationen och i Sverige blev Sierra en storsäljare.



Medan resten av modellprogrammet – från Fiesta till Granada – bestod av kantiga lådor innebar Sierra en total förändring av formspråket. Ersättaren till Taunus och Cortina som presenterades på bilsalongen i Birmingham i september 1982 fick mycket uppmärksamhet. "Redan första anblicken av Sierra antyder att denna bil är någonting helt nytt. Någonting annorlunda och någonting mycket, mycket spännande" hette det i en broschyr. Här fanns inga utanpåliggande stötfångare som kunde virvla till luftströmmarna – karossen var renrakad som en olympisk simmare.



Fabriksbild från 1983.



I december 1982 presenterades kombimodellen av Sierra.

Ford hade försökt förvarna kunderna om den kommande revolutionen. Ett år före hade man visat upp konceptbilen Probe III som hade samma grundform. Luftmotståndet på Probe III angavs till extrema 0,22. När produktionsmodellen Sierra kom hade cw-värdet stigit till 0,34, men även det var mycket lågt vid den här tiden.

Kanske lämnade Ford till en början sina mer konservativa köpare i sticket. Cortina, den brittiska varianten av Taunus hade varit en storsäljare. Men till en början gick det trögare att sälja Sierra i Storbritannien, vilket delvis kunde förklaras med bonusar till handlare som sålde ut lagret av Cortina. Men det fanns också kunder som ville ha en mer traditionell sedankaross. Från hösten 1983 kunde de då välja Orion, den nya sedanvarianten av Escort. Från 1987 fanns en fyrdörrarsmodell av Sierra, men då hade Ford redan upprepat sitt misstag att ligga lite före kunderna i smak och lanserat storbilen Scorpio enbart som halvkombi.



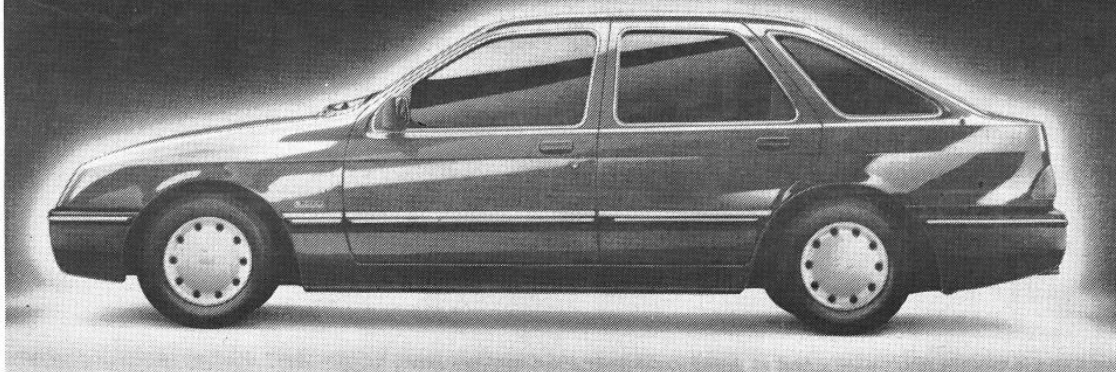
På 1990-talet var formen inte längre udda, resten av bilvärlden hade hunnit ikapp Fords tvåkopp. Därför klarade sig också grundformen i hela elva år. Våren 1993 lades tillverkningen ner och framhjulsdrivna Mondeo ersatte Sierra.

FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87

FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87

FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87 FORD SIERRA 87

DU SER DEN ÖVERALLT



Ja, nästan i alla fall. För Ford Sierra är bilen som ständigt överträffat sina försäljnings-siffror. Anledningarna är flera och här är några:



5 getingar i Expressen som Bästa tjänstebil i sin klass.

TEKNIKENS VÄRLD

Två år i rad vald till Bästa bil i sin klass av Teknikens Värld.

AFTONBLADET

Bästa köp i mellanklassen säger Aftonbladet i sin stora test 9/11-86.

Dessa tunga pressomdömen tillsammans med Ford Sierras omvittnat goda vinteregenskaper och kvalitet gör Ditt val enkelt. Enklast blir det om Du väljer en merutrustad Sierra Laser. Då får Du bl a färgade rutor, centrallås och en elegant specialklädsel utan ett öre i extrakostnad. Men bestäm Dig kvickt – för tillgången är begränsad.

Din Sierra kan utrustas med:

- Tre motoralternativ
- Fyrhjulsdraft med ABS
- Kombi eller Sedan
- Manuell växellåda eller automat

Pris från ca

80.300:-

exkl frakt och ev lokal utrustning.

Bränsledeklaration vid blandad körning: 0,86 (2.0) – 1,26 (2.8i 4x4) l/mil. Bränslekostnad 1.500 mil: 5.302–7.466 kr (1/7-86).

FORD
REPARATIONS
GARANTI

RÄCKER
SÅ LÅNGE
DU ÄGER
BILEN.

ROLIG ATT KÖRA. FÖRNUFTIG ATT ÄGA!



Svensk annons från 1987.

I Sverige var Sierra en storsäljare under hela 1980-talet och som bäst hamnade den på en sjätteplats i försäljningsstatistiken 1986 då 10 638 exemplar.



Läs mer om:



Ford Sierra mot konkurrenterna!

När Ford Sierra lanserades 1982 var den långtifrån ensam i sin klass – särskilt tuff var den brittiska tjänstebilsmarknaden. Med denna film skulle Fordförsäljarna få argumenten för att kunden skulle välja Sierra framför konkurrenterna. Ett fantastiskt tidsdokument.



Snabbaste tjänstevapnet.

Polisens jakt på fartsyndare krävde resurser. Här är den mest mytomspunna civilbilen av dem alla: En Ford Sierra Cosworth 4x4. Den som inte skötte sig hamnade i baksätet...



Grattis Sierra!

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag den 10 januari då Sigurd och Sigbritt har namnsdag firar vi Sierra!

7. Avantime var en Renault som ingen annan.

Publicerad 2021-05-13 kl 6:30. TEXT Calle Carlquist.

BACKSPEGELN.

Det finns och har alltid funnits konstiga bilar. Ingen annan bil från en stor tillverkare har väl ändå varit lika jättekonstig som Renault Avantime? Den är nästan obeskrivlig men låt oss göra ett försök!



Från slutet av 1980-talet var Patrick Le Quément Renaults designansvarige med närmast oinskränkt makt. Han hade bland annat varit med och format den första Ford Sierra från 1982.

När Renaultchefen Raymond Levy värvade Le Quément krävde den senare att designavdelningen skulle göras om totalt, personalstyrkan utökas kraftigt och att Levy var den ende Le Quément behövde rapportera till. Vad ingenjörer och ekonomer tyckte var en bisak om man ville få fart på märket, nu var det design som gällde menade Le Quément.

”Småbilen Twingo såg ut som en plastleksak men var förunderligt rationell”

Och design blev det. Undertecknad deltog i premiärkörningen av Renault Twingo 1993, en minibil som såg ut som en plastleksak men som – det får erkännas – var förunderligt rationell och väl utrymmesdisponerad. Tvåkommassex miljoner såldes på kort tid och Le Quément geniförklarades.

Banbrytarna Scénic, Espace och Kangoo följde, liksom succén Megane som i sin första generation såg ut som en normal bil.



Avantime gjorde inte det, någonstans. "Ur vilken vinkel man än ser bilen ska man bli ständigt överraskad", tyckte Le Quément och det blev man. Eller förfärad.

Avantime var delvis baserad på familjebussen Espace men var en fyrsitsig lyxcoupé med två jättedörrar. Plåtrena vägde de 56 kg styck och när de satt på plats öppnades de först utåt, sedan en aning framåt. Det fanns ett gigantiskt glastak och karossen var en riktig "hardtop" med alla rutor som kunde fällas ned samfällt med en enda knapptryckning.

Kupén erbjöd gott om utrymme och lyx, men det var trångt för fötterna för dem där bak som därför inte åkte bekvämt i alla fall.

Helheten hade något av klumpfisk över sig och körkänslan blev speciell, eller som Marianne Sterner skrev i Vi Bilägare 10/2001 efter en provtur: "Liksom i en Espace sitter föraren bakom en enorm instrumentbräda och att slussa bilen genom stan känns ungefär som att köra båt från en styrhytt i aktern."

Någon reguljär import till Sverige blev det inte, men enstaka exemplar hittade hit. Renaults förhoppning att sälja 20 000 bilar per år och etablera märket i lyxklassen kom på skam. Efter drygt två år och bara 8 557 exemplar lades Avantime ned.

Somliga drag av den udda designen kan ses på Renault Megane generation tre som ännu inte är borta från svenska vägar.

Läs också: [BMW:s klassiker: "Fortfarande en högst attraktiv modell"](#)



Calle Carlquist

8. Grattis Dodge Coronet!

Publicerad 21 maj 2009. Text Carl Legelius.

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag från Klassikerkalendern. I dag på Kristi Himmelsfärdsdag när Konstantin och Conny har namnsdag vill vi även fira Coronet!



Dodge Coronet Sedan (D30) 1949.

Coronet är en liten krona som engelsk adel bär och för på sina vapensköldar. Det tyckte Dodge passade bra tillsammans med sina modeller Royal och Kingsway.

Coronet fanns på Dodge program under två tidsperioder, 1949-1959 och 1965-1976. Modellen vandrade upp och ner i hierarkin, från toppmodell via insteg till prestanda!



De tidiga femtiotalarna från Chryslerkoncernen var ganska konservativa i formen men 1953 erbjöds Dodge Coronet som hard-top såväl som med en alldeles ny V8, den första Red Ram motorn som snart skulle hävda sig i tidens Stock Car Races. Coronet var fortfarande toppmodellen.



Nu är det 1956, året då fenepoken började hos Chrysler Corp. Dodge Coronet har degraderats till inestgsmodell och kan ännu fås med den ärevördiga gamla sidventilsexan. Den kallas något mångtydigt för Get-away!



1957 är det definitivt slut med tam och försiktig formgivning från Dodge. Step into the wonderful world of Autodynamics var årets slogan och årsmodellen kallades Swept Wing '57 Dodge! Även den prisbilligaste Coronet kunde fås med hemi-motor, D-500 med 340 hk.



Dependable Dodge var ett begrepp och California Highway Patrol vill ha pålitliga bilar som också kunde köra ifatt de flesta. Därför körde de Dodge 1959. För att spara på skattebetalarnas pengar valde man den billigaste Coronet tvådörrars men givetvis med Super D- 500 motor och förstärkt fjädring.



Coronet Super Bee (WM21) 1968.

Coronet återkom 1965 som namn på den modell som Dodge ställde upp med i segmentet intermediary. 1960-talet var hästkrafternas decennium framför andra. Dodge hade en mängd performance models varav SuperBee 1968 blev en legend i sin egen tid.



Coronet Custom Sedan 1972.



Coronet Sedan 1976.



9. Exakt kopia av ikoniska Bentley Blower – tog 40 000 timmar att bygga.

Anders Nilsson 10 dec. 2020.

Bygg för första gången sedan 1920-talet.



Det har nästan tagit 40 000 timmar att montera ihop den, men nu har en Bentley Blower byggts för första gången på 90 år.

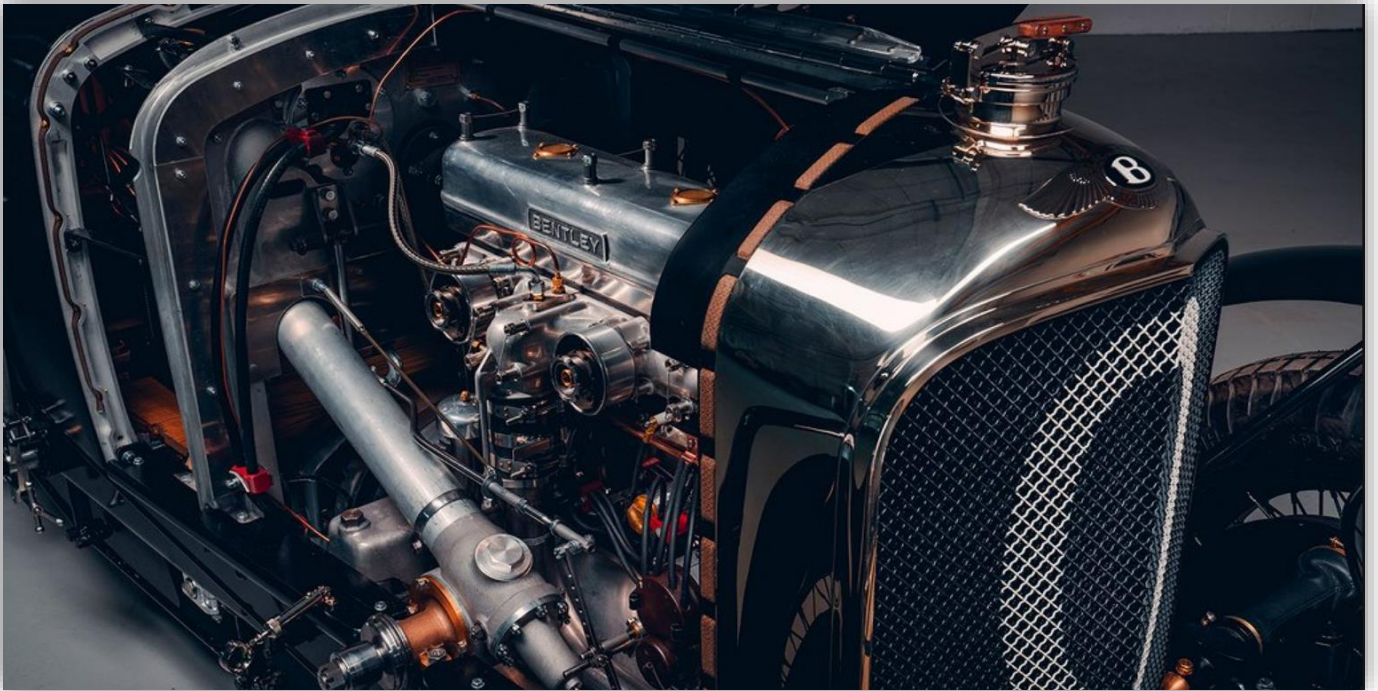
[Bentley](#) Blower från 1929 ska byggas i 12 exemplar, vilket är antalet racingtävlingar bilen ställde upp i. Varje exemplar byggs för hand av ett specialister från Bentley. Nu har den första prototypen byggts.

Bilen har en fyrcylindrig motor som utvecklar 240 hästkrafter och har en pressad stålram med fjäderupphängning. I så lång utsträckning som möjligt har den tillverkats med metoderna som användes på 1920-talet.

Det tog 40 000 timmar att montera ihop den. 1 846 individuella delar har designats och tillverkats för hand, för att skapa nya Blower. Varenda av dessa delar och sammansättningen har skapats specialister från Bentley: Bentley Mulliner ingenjörer, hantverkare och tekniker har samarbetat med ett antal andra brittiska specialister och leverantörer.

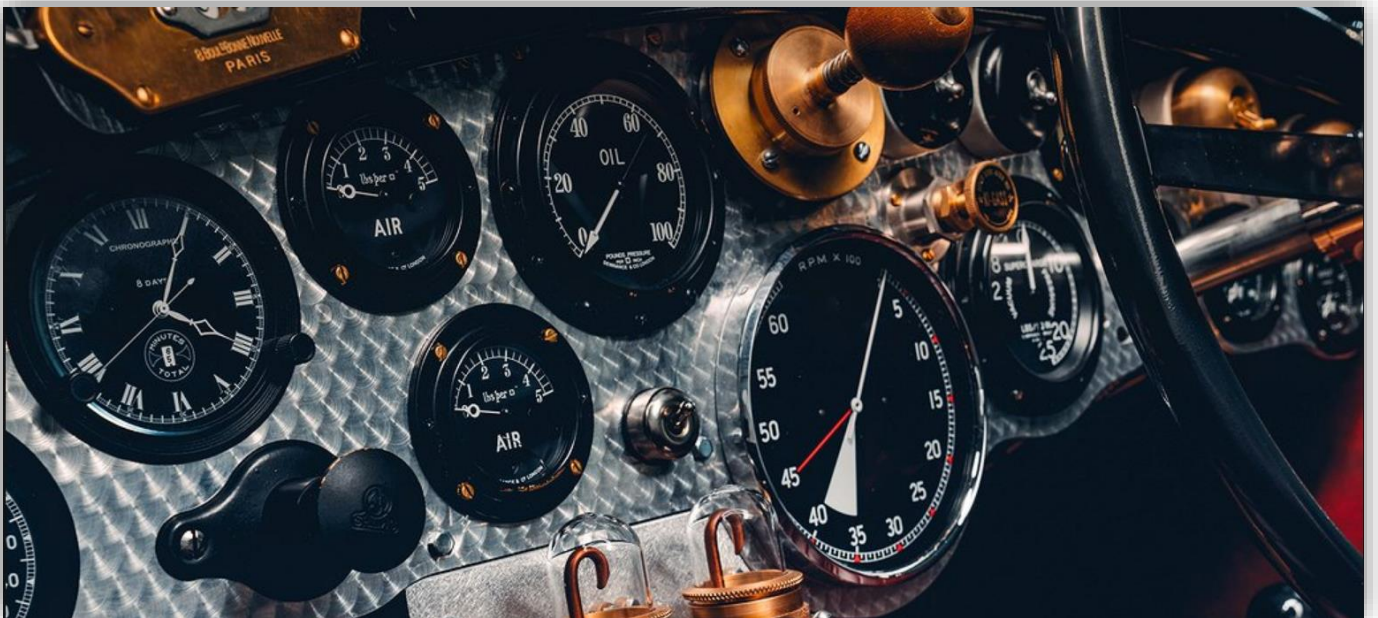
Just det här exemplaret heter Blower Car Zero, och är en dedikerat test och utvecklingsprototyp. Första steget i att skapa Car Zero var en omfattande analys av de ursprungliga designritningarna som finns tillsammans med fotografier på bilen. För att skapa bilarna har ett originalexemplar plockats isär och 3D-skannats för att få en digital modell av fordonet.

– Att se Car Zero komma samman under de senaste veckorna och månaderna har varit förvånande. De allra senaste digitala designteknikerna kom tillsammans med äkta hantverksmässigt handgjord konstnärskap – ofta med tillverkningsmetoder som var sanna på 1920-talet, säger Paul William, Bentleys chef för Mulliner.



Chassit har skapats i kraftigt stål, smitts och formats för hand och varmnitats av specialister som tillverkar ånglokspannor och har därmed förmågan att smida och forma metall på ett traditionellt sätt.

Bilens motor, en helt nykonstruerad 4 1/2-litersmotor som ursprungligen designades av W.O Bentley själv, har skapats med expertstöd från specialister. Innovationerna var många för sin tid: aluminiumkolvar, en överliggande kamaxel, fyra ventiler per cylinder och dubbla tändstift och dessutom har den har parats ihop med en nytilverkad Amherst Villiers kompressor.



Nu ska bilen testas och gradvis öka längden på testerna och hastigheten den kör i, allt för att kontrollera funktioner och robustheten under allt hårdare förhållanden. Programmet är utformat så att den når motsvarande 35 000 kilometer verklig körning på över 8 000 kilometers bankörning. Den kommer simulera genomförande av berömda körningar såsom Peking till Paris och det berömda Mille Miglia-loppet.

Varje exemplar kommer kosta cirka 17 miljoner svenska kronor.



Anders Nilsson

Relaterade artiklar:



[Bentley kan utveckla syntetiska bränslen](#)



[Nya Bentley Continental GT Speed – kraftfullare och smidigare än någonsin](#)



[Nya tillvalet till Bentley: tweed](#)



[Bentley planerar Aston Martin-utmanare](#)

10. Ny kalender i rallycross-VM – Höljes flyttas.

Publicerad: 2021-05-13 07:30. Text: Emanuel Gylling.

Den pågående pandemin gör att flera tävlingsserier ständigt jobbar med tävlingskalendern. Nu har arrangörerna bakom rallycross-VM möblerat om i kalendern och Sveriges VM-deltävling i Höljes flyttas fram.



Förhoppningen är att den nya kalendern kan möjliggöra att fler besökare kan släppas in som publik på tävlingarna. Tävlingen i Höljes flyttas från den 2-4 juli till 20-22 augusti.

– Eftersom fans är en så stor del i vad som gör tävlingen så speciell har vi tillsammans med Rallycross Promoter beslutat att senarelägga tävlingen några veckor i hopp om att få välkomna åtminstone en del av dem vid banan, även om det absolut inte finns några garantier med tanke på den rådande situationen, säger Morgan Östlund, general manager för Höljes VM-deltävling i ett pressmeddelande.

Premiärtävlingen äger rum på Circuit de Barcelona-Catalunya i Spanien den 23-24 juli.

Här körs rallycross-VM 2021:

Barcelona, Spanien, 23-24 juli,
 Nürburgring, Tyskland, 31 juli-1 augusti,
 Höljes, Sverige, 20-22 augusti,
 Lohéac, Frankrike, 3-5 september,
 Riga, Lettland, 18-19 september,
 Spa, Belgien, 8-10 oktober,
 Montalegre, Portugal, 23-24 oktober.



11. Guide till Monaco Grand Prix i F1 2021 och Indy 500.

19 maj, 2021, kl. 08:30 av Anna Andersson.

Nu är det dags för Monaco Grand Prix i F1 2021. En tävling där kvalet kommer att vara enormt viktig, vi vet alla hur trångt det är i Monte Carlo och jag kan inte låta bli att citera en artikel jag skrev för ett par år sedan efter en intervju med Stefan Johansson.



– Konsten att lyckas i Monaco är att inte göra några misstag. Under loppet utvecklas banan, det ligger lite gummirester här och där. Man åker och letar efter bättre grepp varje varv, det kan göra en stor skillnad om man kör tio cm till höger eller vänster. Plötsligt kommer du lite tidigare i en ingång, hittar greppet och åker en sekund snabbare, sa Stefan till mig den gången.

Växla 3900 gånger

De vita markeringarna gör att det är väldigt halt på banorna och eftersom landet klättrar längst Medelhavskusten uppför berget, det är rejäla stigningar, trånga svängar och branta backar ner mot havet.

Förarna växlar 50 gånger per varv, det ger 3 900 växlingar under de 78 varven på den lite mer än tre kilometer långa banan. Den tidigare världsmästaren Nelson Piquet jämförde en gång Monacos GP med att flyga helikopter i ett vardagsrum.

– Jo, det är väldigt trångt. Det ska inte gå att köra racerbil där, du har en marginal på någon millimeter till muren och varje misstag straffar dig direkt. Du ska köra på gränsen, en procent över och du kraschar, säger Stefan Johansson.

– Här kan ett glasspapper, en plastpåse eller läskburk flyga ut på banan och fastna i bilen. Skräpet sätter sig i kylarintaget, motorn överhettar och du måste in i depå. En sådan skitsak kan förstöra ett helt lopp,

I veckans tidigare inlägg [fick du tiderna inför helgen och Red Bulls taktik för att ta segern.](#)

Guide till Monaco Grand Prix i F1 2021

Längd: 3,337 km, vilket är säsongens kortaste. Man kör 78 varv. Det är det enda loppet under året som normalt pågår i hela två timmar

Avstånd till första kurvan: 210 m.

Antal kurvor: 8 vänster, 11 höger.

Kurvor över 250 km/tim: 2 (T2, T9)

Kurvor under 100 m/tim: 9 (T5, T6, T7, T8, T10, T15, T16, T18, T19)

Maxfart utan DRS: 285 km/tim.

Lägsta hastighet: 50 km/tim

Däckslitage: Stort

Bromsslitage: Stort

Bromszoner: 12 (6 hårda)

Antal växlingar per varv: 50.

Vinnande strategi 2019: 1 depåstopp, vilket de flesta förarna valde.

Depåstopp vid Monaco GP 2019: 23

Sannolikhet för att säkerhetsbilen kommer ut: 82 procent.

Race med säkerhetsbil sedan 2003: 9 (17 gånger har den varit ute på banan)

Banans F1-debut: 1950, samma år F1 startade. 66 F1-lopp har avgjorts. Monacos GP har däremot kört sedan 1920-tlet.

Första vinnare: 1950: Juan Manuel Fangio, Alfa Romeo, från pole position.

Antal segrar från pole: 29.

Segrare från sämst startposition: 1996: Olivier Panis, Ligier, vann från startplats 14.

Statistik inför Monaco Grand Prix i F1 2021

Inget Monaco GP 2020, men 2019 vann Lewis Hamilton (TT)

Topp 8 i kvalet 2019:

1. Lewis Hamilton, Mercedes
2. Valtteri Bottas, Mercedes
3. Max Verstappen, Red Bull
4. Sebastian Vettel, Ferrari
5. Kevin Magnussen, Haas F1
6. Daniel Ricciardo, Renault
7. Daniil Kwjat, Toro Rosso
8. Pierre Gasly, Red Bull

Snabbaste kvalvarvet

Absolut: 1:10.166 (Lewis Hamilton, Mercedes, 2019)

2019: 1:10.166 (Lewis Hamilton, Mercedes)

2018: 1:10.810 (Daniel Ricciardo, Red Bull)

2017: 1:12.178 (Kimi Räikkönen, Ferrari)

2016: 1:13.622 (Daniel Ricciardo, Red Bull)

2015: 1:15.098 (Lewis Hamilton, Mercedes)

Flest pole position:

Ayrton Senna (5)

Juan Manuel Fangio (4)

Alain Prost (4)

Jackie Stewart (4)

Jim Clark (4)

Michael Schumacher (3)

Niki Lauda (3)

Stirling Moss (3)

Topp 8 i Monaco Grand Prix

1. Lewis Hamilton, Mercedes

2. Sebastian Vettel, Ferrari

3. Valtteri Bottas, Mercedes

4. Max Verstappen, Red Bull

5. Pierre Gasly, Red Bull

6. Carlos Sainz, McLaren

7. Daniil Kwjat, Toro Rosso

8. Alexander Albon, Toro Rosso

Snabbaste varvet i Monaco Grand Prix

Absolut: 1:14.260 (Max Verstappen, Red Bull, 2018)

2019: 1:14.279 (Pierre Gasly, Red Bull)

2018: 1:14.260 (Max Verstappen, Red Bull)

2017: 1:14.820 (Sergio Perez, Force India)

2016: 1:17.939 (Lewis Hamilton, Mercedes)

2015: 1:18.063 (Daniel Ricciardo, Red Bull)

Senaste vinnarna:

2019 Lewis Hamilton Mercedes

2018 Daniel Ricciardo Red Bull

2017 Sebastian Vettel Ferrari

2016 Lewis Hamilton Mercedes

2015 Nico Rosberg Mercedes

Flest vinster:

Ayrton Senna (6)

Graham Hill (5)

Michael Schumacher (5)

Alain Prost (4)

Nico Rosberg (3)

Stirling Moss (3)

Jackie Stewart (3)

Lewis Hamilton (3)

Flest poäng:

Sebastian Vettel (168)

Lewis Hamilton (162)

Nico Rosberg (108)

Fernando Alonso (100)

Mark Webber (92)

Daniel Ricciardo (85)

Michael Schumacher (71)

Kimi Räikkönen (66)

Indy 500 – kvaldags

Det är inte bara Monaco Grand Prix i F1 denna helg, det är också kvalet till Indy 500 med både Felix Rosenqvist och Marcus Ericsson.

Felix Rosenqvist kommer att köra med en helt ny design på bilen och även om säsongsinledningen har varit tuff har han varit vass på ovalerna i Texas och det ger honom hopp.

– Indy 500 är en jättechans för oss, säger Felix Rosenqvist. Det är vår stora möjlighet att få den här säsongen tillbaka på banan, och jag är oerhört motiverad.

– Vi hade antagligen den snabbaste bilen i fältet på ovalen i Texas och den nya designen är dessutom väldigt snygg, vilket alltid är en bonus. DE kommande veckorna har vi en lång väg framför oss, men det finns en stark energi i hela teamet. Vi är redo att ta oss an den här utmaningen.

I Indy 500 delas det alltid ut dubbla poäng vilket gör att detta är en möjlighet för förarna som ligger längre ner i mästerskapet (Felix 18 och Marcus 11) att ta många placeringar. Leder gör Scott Dixon, som vann mästerskapet i fjol. Vill du ha mer info om IndyCar?

Testa [Indypodden](#).

Guide till Indianapolis 500 2021

Onsdag 19 maj

Fri träning 3: 18.00-00.00

Torsdag 20 maj

Fri träning 4: 18.00-00.00

Fredag 21 maj (Fast Friday)

Fri träning 5: 18.00-00.00

Lördag 22 maj

Fri träning 6: 15.30-16.30

Kval: 18.00-00.00

Söndag 23 maj

Fri träning 7 (Last Row/Fast Nine): 17.00-18.00

Kval (Last Row): 19.15-20.30

Kval (Fast Nine): 21.00-21.45

Fri träning 8: 23.00-01.00

Fredag 28 maj (Carb Day)

Fri träning 9: 17.00-19.00

Söndag 30 maj

105:e Indianapolis 500: 18.45

SLUT