



Lamborghini Countach LP5000 Quattrovalvole UK-spec 1988.

- 1. Ny tjänst för att köra Volvo eller Renault.**
- 2. Svenskt företag bakom Subarus nya kamerasystem.**
- 3. Mercedes nya elbilar: EQA, EQB, EQE och EQS på ingång.**
- 4. Toyota och Nissan kan komma att kräva ersättning för avtalslöst brexit.**
- 5. Slutkört för Mitsubishi i-MiEV – pionjärelbilen läggs ned.**
- 6. Jaguar XF ska locka köpare med lägre pris och facelift.**
- 7. Hongqi E-HS9 i stället för Rolls-Royce.**
- 8. Vi har provkört nya Kia Sorento.**
- 9. Varför byta bromsvätska?**
- 10. Zlatans present åt sig själv.**
- 11. Daimler Trucks visar upp bränslecellsdrivna lastbilen GenH2.**
- 12. Porsche 912.**
- 13. F1-legenden: "Stäng av de här idioterna på livstid".**
- 14. Lewis Hamilton har vunnit flest lopp i F1.**
- 15. Linus Lundqvist ohotad mästare.**



1. Rulla – Ny tjänst för att köra Volvo eller Renault.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-05, 10:49, uppdaterad 2020-10-05, 11:50.

Rulla är en ny bildelningstjänst. Hos ett 50-tal Volvo- och Renault-handlare går det snart att låna bil.



Rulla är en stationsbaserad tjänst, vilket betyder att bilen hämtas och lämnas på samma plats. I början av 2021 lanseras tjänsten i fyra städer: Borås, Jönköping, Umeå, och Varberg. Efter ett kvartal tillkommer ytterligare städer.

– Vi ser en ökad efterfrågan för mobilitetstjänster och vill bredda vårt utbud av tjänster, både för företag- och privatpersoner, säger Janola Gustafsson, VD för Svensk Volvo- och Renaulthandel

Några uppgifter om vilka bilar som går att låna eller vad priserna kommer att finnas inte i dagsläget. Priserna för privatpersoner kommer att vara samma, men då tjänsten anpassas efter behov för företag kommer företagspriserna sättas lokalt, uppger Janola Gustafsson.

[Förnuft & Känsla – Volvo V60 B4](#)

[Video: Alpine A110S vs Renault Megane RS Trophy-R](#)

[Prov: Renault Captur E-Tech & Megane E-Tech](#)

[Renault Mégane R.S.: Så mycket bättre](#)

[Nytt räckviddtest: Så långt kommer elbilen – Renault och Hyundai får pluspoäng](#)

2. Svenskt företag bakom Subarus nya kamerasytem.

Publicerad 2020-10-06 kl 9:19, text Erik Söderholm.

Nästa generation av Subarus system Eyesight tillverkas av ett svenskt företag.



Subaru har fått mycket beröm för säkerhetssystemet Eyesight, som lanserades 2012 och som innehåller bland annat autobroms. I flera tester har systemet gjort bra ifrån sig samtidigt som vissa konkurrenter i vissa fall helt missat att bromsa för ett hinder.

Nästa generation av kamerasytemet Eyesight till nya Subaru Levorg ska tillverkas av svensk-amerikanska företaget Veoneer. Den nya generationen hårdvara i Eyesight är en variant av Veoneers fjärde generation stereokamerasytem.

I det nya systemet har två kameror monterats brett isär för att gångtrafikanter och fordon lättare ska upptäckas i korsningar och på kurviga vägar. Enligt Veoneer har systemets synfält fördubblas och upplösningen är högre än i tidigare generationer.

Integrerat i systemet finns en processor från Silicon Valley-baserade Xilinx med algoritmer som utvecklats av Subaru.

Systemet begår alltså premiär i nya Subaru Levorg för den japanska marknaden. Den är dock inte homologiserad för Europa, så den ska inte säljas i Sverige enligt Subarus svenska informationschef Thomas Possling.

Läs också: [Nya Subaru Levorg officiell – här är alla nyheter](#)

3. Mercedes nya elbilar: EQA, EQB, EQE och EQS på ingång.

Publicerad 2020-10-06 kl 15:23.

Text Erik Söderholm.

Ola Källenius står inför tuffa utmaningar på jobbet som chef för Mercedesägaren Daimler. Nu skruvar han upp takten för elbilssatsningen.



Mercedes har inte varit lika snabba att ställa om till eldrift som en del konkurrenter. Även om Mercedes visserligen lanserat en mängd nya laddhybrider är det än så länge [suven EQC](#) och [familjebussen EQV](#) som börjat säljas bland de helt eldrivna modellerna.

Premiären för den mindre modellen [Mercedes EQA har skjutits upp](#) men ska lanseras senare i år.

Det räcker inte om ägarkoncernen Daimler ska kunna utmana konkurrenterna om köparna och komma undan EU:s utsläppsböter – särskilt så länge Mercedes fortsätter sälja prestandabilar med V8- och V12-motorer.

Den svenske Daimlerchefen Ola Källenius har alltså inte haft en hel del utmaningar sedan han tillträdde. Lägg till en [aktiekurs som rasat](#), även om den nu sakta börjat återhämta sig.

Läs också: [Mercedes elbilsnyhet försenad – kan dröja ett halvår](#)

Abonnemang och onlineförsäljning.

Under tisdagen höll Mercedes ett livesänt event för investerare för att berätta om framtidsplanerna. Viktigast är att satsningen på eldrift ska snabbas på ytterligare. Ola Källenius siktar på en tvåsiffrig vinstmarginal.

– Vi kommer investera där vi kan vinna, växa mer intelligent och omforma vårt industriella fotavtryck, säger han.



Svenske Daimlerchefen Ola Källenius presenterade nyheterna på ett digitalt event under tisdagen.

Några andra viktiga nyheter som presenterades på eventet:

- Daimler ska kapa fasta kostnader för att spara pengar och dit hör exempelvis återförsäljare. Istället ska Mercedes fokusera mer på onlineförsäljning vilket är betydligt billigare, samt att öka lojaliteten bland kunderna – alltså se till att de fortsätter köpa Mercedesbilar.
- En annan punkt där Mercedes hoppas kunna tjäna mycket mer pengar framöver är digitala tjänster. Det kan till exempel handla om att betala ett månadsabonnemang för tillgång till vissa av bilens funktioner och finesser som ska göra billivet enklare.

Fyra "undermärken"

Daimler ska tjäna pengar på sina fyra "undermärken": AMG (prestandamodeller), EQ (elbilar och laddhybrider), G (terrängbilar) och Maybach (lyxbilar).

Lyxiga elbilsmodellen [Mercedes EQS](#) som smygvisats under flera års tid ska nu äntligen presenteras i sin helhet nästa år. Den bygger på en helt ny elbilsplattform (EVA), får upp till 70 mils räckvidd och ska även lanseras i som suv.

Efter EQS ska den mindre modellen Mercedes EQE lanseras. Även den kommer som suv. Dessutom kommer en mindre suv kallad Mercedes EQB.

Fler nyheter som är på gång:

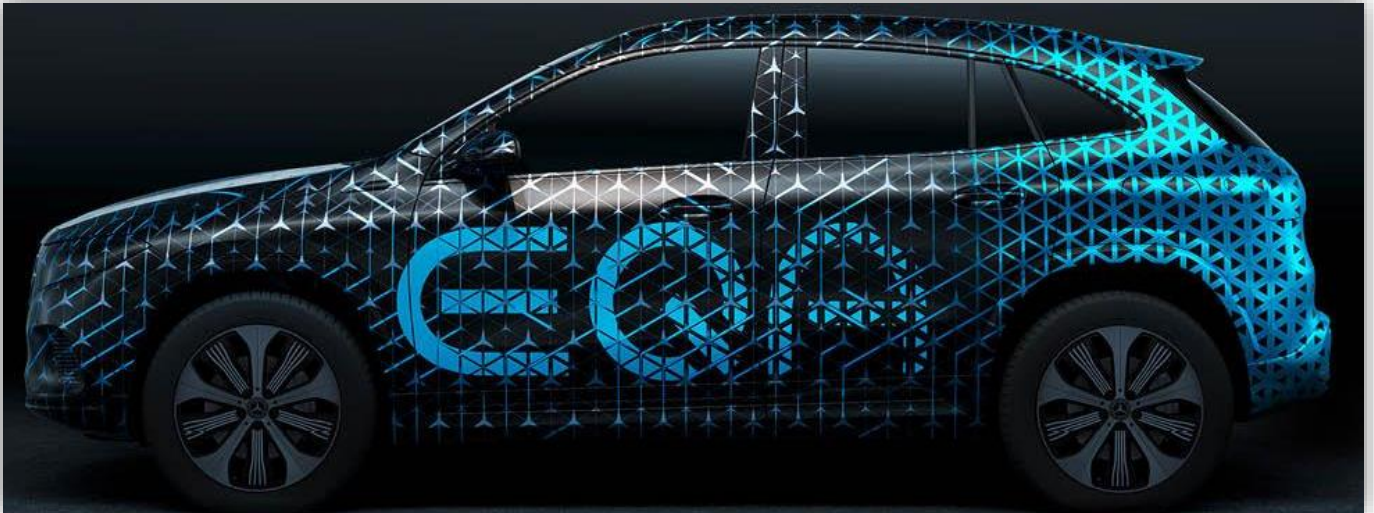
- Mercedes utvecklar en helt separat elbilsplattform kallad MMA för mindre elbilar i kompakt- och mellanklassen.
- Trots elbilsutvecklingen ska Mercedes kapa kostnaderna för forskning och utveckling för att kunna fokusera mer på att förlänga räckvidden och förbättra effektiviteten i nya elbilar. "Vi siktar på att ta ledningen i eldrift och bilmjukvara med ambitiösa produktutvecklingsmål och snabbare lansering av ny teknologi", skriver Mercedes i ett uttalande.
- Mercedes bästa ingenjörer ska samlas i ett projekt som går under namnet EQXX och som går ut på att utveckla teknik som förlänger räckvidden i nya elbilar. Tekniken ska sedan dyka upp i produktionsbilar.
- 2024 ska Mercedes lansera ett helt eget byggt operativsystem kallat MB OS.

Läs också: [Mercedes EQS smygvisad – här är nya toppmodellen med eldrift](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Mercedes EQA försenad – viktiga elbilen dröjer ett halvår

Mercedes viktiga utmanare i samma klass som Volkswagen ID 3 försenas.



Mercedes börsvärde har halverats på ett enda år

Vinsten störtdyker 70 procent men de kommande modellerna ska lanseras i tid, lovar Mercedes.



4. Toyota och Nissan kan komma att kräva ersättning för avtalslöst brexit.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2020-10-05, 17:01, uppdaterad 2020-10-05, 19:43.

De båda japanska tillverkarna har fabriker i landet och kan därmed drabbas av tullar nästa år om inget handelsavtal sluts med EU. Samtidigt går brexitförhandlingarna nu in i en intensivare fas med bara några veckor kvar till EU:s döljje.



Toyota Corollor och Suzuki Swacar som byggs på Toyotas fabrik i Burnaston, England, kan drabbas av EU-tullar nästa år.

Toyota och Nissan begär nu att Storbritanniens regering ska stå för kostnaden av de tullar som införs om landet inte kan sluta ett frihandelsavtal med EU, rapporterar den japanska dagstidningen [Nikkei](#) som hänvisar till "chefer" på de båda företagen.

Storbritannien, som formellt lämnade EU i januari, befinner sig just nu i en övergångsperiod och omfattas fortfarande inte av tullar vid handel med EU-medlemsländer. Den perioden upphör dock nästa år vilket kan innebära att brittiskt tillverkade personbilar beläggs med en importtull på 10 procent. Idag omfattas bland annat bilar som tillverkats i USA av samma avgift.

Flera bilmärken har idag fabriker i Storbritannien. Förutom Nissan och Toyota tillverkar även BMW, Jaguar Land Rover och Honda bilar för huvudsakligen den europeiska marknaden i landet. Honda gick dock ut i början av 2019 med att [deras fabrik i Swindon kommer läggas ner 2021](#).

Nissan och Toyota har stora intressen i landet. Nissans bilfabrik i Sunderland i nordöstra England är landets största. På Sunderland-fabriken tillverkar Nissan modellerna [Qashqai](#), [Juke](#) och [elbilen Leaf](#). Toyota tillverkar både [Corolla](#) och syskonmodellen Suzuki Swace på sin fabrik i Burnaston i centrala England. Dessutom tillverkar Toyota förbränningsmotorer på en fabrik i Wales.

Kostnaden för bilindustrisektorn vid en "hård" brexit, det vill säga en utan avtal, [beräknas bli 110 miljarder euro](#) (ca 1,2 biljon kronor) i förlorad handel. Detta enligt ett uttalande som signerats av en rad olika industriorganisationer, däribland den europeiska biltillverkarorganisationen ACEA.

Den brittiska branschorganisationen Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) beräknar dessutom att EU:s tullar kan kosta biltillverkarna ytterligare 4,5 miljarder pund (ca 52 miljarder kronor) om året.

EU har satt sista oktober som tidsfrist för att hinna godkänna ett eventuellt handels- och samarbetsavtal med Storbritannien. Annars blir det en hård brexit. Storbritanniens premiärminister Boris Johnson har å sin sida satt det kommande EU-toppmötet 15 oktober som tidsfrist för att se om det är möjligt att nå en överenskommelse.

I fredags slutfördes en nionde förhandlingsrunda mellan de två parterna. Efteråt slog båda fast i ett gemensamt uttalande att ett "betydande gap" återstår för att kunna nå en överenskommelse. Därför ska de nu ha instruerat sina respektive chefsförhandlare att "arbeta intensivt" för att försöka överkomma åsiktsskillnaderna.



[Bilindustrin vädjar – vill komma undan utsläppskrav](#)



[Denna Nissan Leaf kan vara din räddare i nöden](#)



[TEST: Tre elektrifierade Golfklassare](#)



[Bilchefen om Brexit: "Bara idioter till politiker kan tro på det"](#)

5. Slutkört för Mitsubishi i-MiEV – pionjärbilen läggs ned.

Publicerad 2020-10-05 kl 19:08.

Text Erik Söderholm.

Jo, det är sant: Mitsubishis tio år gamla elbilsmodell säljs fortfarande i vissa länder. Men inte länge till.



Det har hänt enormt mycket med elbilsutvecklingen de senaste tio åren, och i få bilar syns det så tydligt som i Mitsubishi i-MiEV.

”Pionjärbilen” som blev en av de första att locka en lite bredare målgrupp ska nu läggas ned. Uppgifterna kommer från en intern källa till [Nikkei](#).

Mitsubishi i-MiEV och de identiska syskonmodellerna Citroën C-Zero och Peugeot iOn har föråldrad teknik och en säkerhetsnivå som ligger långt under konkurrenterna. De har inte sålts i Sverige på länge, men på vissa marknader har försäljningen fortsatt.

Den stora överraskningen lär alltså inte vara att modellen läggs ned, utan att den fortfarande säljs. Men modellen har ändå beskrivits som den ”första massproducerade elbilen”.

Kort räckvidd

Mitsubishi i-MiEV har sålts till stor del oförändrad genom åren, med relativt gammalmodig batteriteknik och en räckvidd på 16 mil som bäst. Bilens format gör att den är en så kallad ”kei car”, en särskild bilklass som ger vissa skattefördelar i hemlandet Japan.

Modellen är bakhjulsdriven, en teknik som nu genomgår något av en renässans eftersom elbilarna från bland andra Skoda och Volkswagen också är bakhjulsdrivna som standard.



I vår [provkörning av Peugeot iOn](#) hyllades vändradien och de smidiga köregenskaperna. "I farter mellan 30 och 70 km/tim är accelerationen pigg. Men någon prestandabil är den inte, toppfarten är 130 km/tim. I motorvägsfart känns den förvånande stabil för att vara så smal. Ett visst däckbuller hörs dock i högre farter", stod det i provkörningen.

Ersättare på gång

Men när vi tog en [provtur i Citroën C-Zero](#) genom ett vinterkallt Uppland gick det inte riktigt lika bra. Räckvidden blev bara 10,6 mil, men Tommy Wahlström var trots det positiv. "C-Zero är en pionjär, en första vink om vad vi kan vänta oss av framtidens bilar. Som sådan är den oerhört spännande", skrev han.

Mitsubishi ska tillsammans med koncernsyskonet Nissan utveckla en ny elbil i ungefär samma format för lansering om tre år.

[Läs vår provkörning av Citroën C-Zero här.](#)





Tommy Wahlström fick slå av värmen och köra försiktigt när han skulle åka Citroën C-Zero till Forsmarks kärnkraftsverk. Ändå behövdes ett bensindrivet laddaggregat för att komma fram.



Erik Söderholm

Läs mer om:



[AutoIndex, Audi A3, Opel Corsa och dyrt batteribyte](#)

[Avsnitt 177: Calle funderar över knappbalansen i förarmiljöer och Klas har resultatet i Sveriges största konsumentundersökning om bilägande. Dessutom berättar vi om elbilsägare som råkade ut för en riktig kalldusch: Att byta batteri kostar mer än inköpet av elbilen.](#)

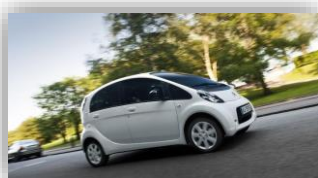


[Outlander PHEV som katastrofladdare](#)

[Uppdatering av Outlander PHEV gör bilen till ett bensindrivet elverk, passande vid strömavbrott eller på campingutflykten. 20](#)



[Mitsubishi återkallar 14 700 elbilar](#)



[Citroën sänker priset på C-Zero](#)



[Mitsubishi i-MiEV får varningsljud](#)



[Mitsubishi i-MiEV, Citroën C-Zero och Peugeot iOn kan glömma nya superpremien.](#)



6. Jaguar XF ska locka köpare med lägre pris och facelift.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-10-07, 14:54

Det går inte bra för Jaguar. Försäljningen har stört dykt under året. Med nya modeller och lägre pris ska försäljningen ta fart.



FILM: <https://youtu.be/FbD65b7P0Zw>

Jaguar har redan presenterat sjuven F-Pace som laddhybrid och elsuven I-Pace i billigare utförande. Snart kommer även en eldriven lyxsedan med det klassiska namnet XJ, men först är det dags för en uppdatering av XF.

Jaguar XF är en premiummodell som konkurrerar med BMW 5-serie, Audi A6, Mercedes E-klass och Volvo S90/V90.





Standardreceptet för en facelift är att göra en del kosmetiska förändringar och uppgradera infotainmentsystemet, så även för Jaguar XF. Jaguar lovar dessutom högre en ny interiör med högre kvalitetskänsla, bättre ljudisolering och nytt kupéfilter.

Antalet motorer har minskats till tre varianter för att minska antalet version av bilen från 64 till 28 och därigenom minska kostnaderna för utveckling, certifiering och lagerhållning.

Motorerna, två bensin och en diesel, har alla 2,0 liters cylindervolym. Dieselversionen är en mildhybrid med 204 hästkrafter och 430 Nm i vridmoment. Bensinversionerna har 250 hk och 365 Nm eller 300 hk och 400 Nm.

Fyrhjulsdraft är standard för den starkaste versionen och tillval för de svagare. Alla har automatlåda.

Jaguar XF säljs som sedan och kombi med tillägget " Sportbrake " i namnet. De svenska priserna är ännu inte klara, men i hemlandet Storbritannien har priserna kapats för göra XF-serien mer konkurrenskraftig.





Jaguar är elaka mot Mercedes reklam – och en kyckling



Prov: Jaguar XF Sportbrake har stil, kraft och plats



Jaguar F-Type SVR kör genom Park Avenue Tunnel i New York



Jaguarchefen erkänner: X-Type var misslyckad

7. Hongqi E-HS9 i stället för Rolls-Royce.

Mikael Stjerna.

5 oktober 2020.

Hongqi presenterar elektriska suven E-HS9, kinesisk lyx med inslag från de brittiska öarna (och München).



Är du en nationalistiskt sinnad, omåttligt rik kines så skaver det förmodligen att puttra runt i Rolls-Royce, BMW eller Mercedes. Då gäller Hongqi, sedan decennier tillbaka leverantör av stora prestigemodeller till makteliten. På pågående bilmässan i Peking visas nya modellen E-HS9, en elektrisk suv med inslag av Rolls-Royce i formerna. Grillen är nämligen inget annat än magnifik. Chefsdesigner på Hongqi är för övrigt Giles Taylor, som kom direkt från samma post hos Rolls-Royce 2018.



MOTORNYTT

Interiören på utställningsbilen är i vitt skinn – vegantrenden har ännu inte slagit rot i de besuttnas Kina. I övrigt är det virke och bildskärmar precis som på vilken annan lyxbil som helst.

Två effektversioner erbjuds. Instegsmodellen har två elmotorer, en för vardera axel, på 218 hästkrafter styck. Toppmodellen har en extra stark elmotor för bakaxeln som spottar ur sig 333 hästkrafter. Det ger sammantaget en systemeffekt på 551 hästkrafter. 0-100 km/h tar fyra sekunder. Räckvidden uppges vara knappt 50 mil, batteriet är på 92 kWh.

I Kina börjar leveranserna senare i år och priserna startar på 720 000 kronor, vilket gör den till Kinas dyraste bilmodell.

2019 låg årsvolymen för Hongqi på cirka 100 000 bilar. Målet för Hongqi är 600 000 bilar år 2025 och att vara ett erkänt lyxbilmärken i Kina och resten av världen. Inte dåligt för ett märke vars namn betyder "Röda fanan"!



Feber

8. Vi har provkört nya Kia Sorento.

AV ROGER ÅBERG 2020-10-04 KL 14:05.

Stort och snyggt men inte riktigt premium.



En Kia är svår att älska men lätt att gilla. Så är det även med nya Kia Sorento som man liksom gillar väldigt mycket som en kompis men som aldrig kommer att bli din passionerade partner. Men ibland är det mycket bättre med en bra vän än ett stormigt förhållande.

Nya Kia Sorento har fått en ny look som inte är lika rund som föregångaren. Attityden är klart bättre och jag tycker att man har lyckats få till en amerikansk känsla som ändå är bra och fungerar i Europa. Looken är inte riktigt lika fläskig som på den amerikanska storsuven Telluride, men det känns att de hör ihop. I USA har man dock vågat tuffa till specifikationerna en smula och erbjuder bilen i en X-line-version med mindre krom och svarta fälgar vilket kan bli rätt hiphop och coolt, men antar att svenska barnfamiljer inte riktigt är redo för det.



Mest utstickande är de nya baklysena



Så här från kommer inte Kia Sorento att vara i Sverige. Tyvärr!



Insidan fungerar, men detaljerna är sådär



Succé för laddbart

Här i Sverige har Kia de senaste året ökat rejält i försäljningsstatistiken och rusat det senaste året eftersom man kan erbjuda så mycket laddbara modeller. Under 2020 har man sålt 57 procent laddbart och 8 procent hybrid vilket ska jämföras med resten av marknaden som ligger på 27 procent laddbart och 13 procent hybrid. Kia räknar med att komma över 60 procent laddbart i år och 80 procent nästa år.

Förr var diesel grejen för märket men nu är deras dieselförsäljning under en procent. Nya Sorento kommer så klart som laddbar men först efter årsskiftet och tills dess är det just diesel som gäller. Dragvikten har ökat till 2500 kilo så dieseln lär vara intressant för en del köpare som gillar att dra (pluginhybriden får bara dra 1500 kilo) men det är väl den enda anledningen som jag kan se för att man ska köpa fossilversionen för det är en trist historia som blir dyr att äga.

Prisvärt, men jämfört med vadå?

Hela grejen med att köpa en Kia är att det ska vara prisvärt men eftersom man i princip bara kommer att sälja plug-in-hybrider så orkar man inte riktigt ta in billiga och (ännu) slöare dieslar än den på 200 hästkrafter som man erbjuder och som jag har provkört. Det gör att från-priset sticker iväg rejält och man måste verkligen jämföra på rätt sätt för att se hur Sorento står sig mot konkurrenterna.

Frånpriset på Sorento är 469.900 kronor vilket ska jämföras med 349.900 kronor för Hyundai Santa Fe och 323.900 kronor för Skoda Kodiaq. Men börjar man jämföra jämförbara motorer och utrustningsnivåer ändras det snabbt och bilarna ligger alla i samma prisklass.

Ska man börja jämföra med andra plug-in-hybrider blir det ännu knepigare. Kia själva jämför sig med Volvo XC60, Mercedes GLC och BMW X3 när man kollar på utrymmen vilket så klart är fördelaktigt eftersom Sorento är en så mycket större bil. Tittar man på prislappen så är det rimligt, en XC60 som går att ladda kostar 579.000 kronor och en Mercedes GLC 581.900 kronor men det är inte en rimlig jämförelse på så många andra sätt eftersom Kia valt att erbjuda storlek framför premium.



Snygg och ståtlig utsida

Innan man kliver in i Sorento är det mesta fantastiskt tycker jag. Bilen är stor och riktigt snygg och jag kan tänka mig att man är rätt nöjd när man har den på garageuppfarten. Kia är lite smarta med att man inte erbjuder någon snålversion, som de flesta ändå inte köper, eftersom då kommer alla bilar att vara snygga. 19-tummare, takrails, LED-ljus och allt annat på utsidan är nämligen standard.

Insidan fungerar, men detaljerna är sådär.

När man kliver in i förarsätet är det fortfarande snyggt, men börjar man kolla närmare går solen i moln så att säga. Växelväljaren som man har snott från Jaguar är inte bara snodd utan en dålig kopia som jag tror är i metall. Kanske. Läderratten kan man undra vad man hittade lädret till. Av någon anledning är alldeles för många ytor i pianolack. Det digitala klustret är stort men grafiken känns som att man hittat på siden free-car-themes.net. Grafiken i navigatören är inte bättre alls utan ser riktigt tradig ut.

Men det fungerar. Ok, det piper då och då utan att man riktigt fattar varför och den inbyggda röstassistenten kan inte ens höra vad man säger, men annars fungerar det och det mesta är inkluderat. Allt man behöver i säkerhetsväg finns så klart, som filkörningsassistent och adaptiv farthållare, men man har också langat in helljusassistent och navigationsbaserad farthållare som håller koll på om man kommer till rondeller eller snäva kurvor. Man har också slängt in en cool funktion som håller koll bakåt när man är parkerad så om det kommer en bil eller cyklist så kan man inte slänga upp dörren. Brillant om man har ungar i baksätet som inte har koll på omvärlden.

En annan smart funktion är att man kan få lite bättre koll på vad som händer bakom bilen innan man byter fil genom livebilder i förarklustret. Nu är det inte så mycket mer info än vad som syns i backspeglarna, men det är så enkelt och snyggt levererat och säkerligen superskönt vid långkörningar på motorväg. Att den inte är så smart och går i gång varje gång man blinkar oavsett situation gör liksom inget.

Som jag började med så är det här en bil att gilla, inte älska, och det gäller även när man kör. Man kommer liksom fram dit man ska men jag skulle ljuga om jag sa att man gjorde det med känsla. Men som sagt, spelar det någon roll? Och spelar det någon roll att grafiken i navigatören är kass när man ändå kommer att använda CarPlay eller Android auto på den stora, fina skärmen? Nä, det gör det inte.



Störst går först

För det som spelar roll är att man får en snygg bil som inte kostar miljonen och som ungarna får plats i. Nya Sorento har blivit en centimeter längre men fått 35 millimeter längre axelavstånd vilket så klart ger mer utrymme. Tittar man i listan på utrymmen så har baksätet fått hela 93 millimeter extra men tredje raden har fått 46 millimeter mindre utrymme. Detta beror på att andra raden numera går att skjuta fram och tillbaka vilket gör att om man har små knottar på tredje raden eller inte använder tredje raden så åker man som en rackarns kung på andra raden! Dryga nio extra centimeter är mycket, perfekt om du har stora tonåringar eller åker bak som vuxen. Tyvärr erbjuds inte Sorento med kaptenstolar i Europa som man gör i USA, det hade varit riktigt härligt.

Tredje raden är som tidigare helt ok, men bara för vuxna i nödfall. Det har blivit enklare att komma in och ur bilen här bak vilket uppskattas, man var lite fast där bak i förra versionen. Något som det numera också finns längst bak är kontroll för AC och knappar för att fälla andra stolsraden. Dessa kan användas av de på tredje raden men också av den som vill packa mycket. Tredje raden fälls manuellt, men andra fäller man sedan med knapparna. USB-kontakter finns det överallt, tre i fram, tre på andra raden och två på tredje raden.

Har man tredje raden uppfälld så är det fortfarande ganska så snålt med utrymme, 187 liter för dieseln och 175 liter för plug-in-hybriden. Fäller man tredje raden ökar detta till 616 respektive 604 liter och fäller man andra raden får man plats med 1988 liter.

Ingen racer

Dieseln är som sagt ingen rolig historia. Den är på 202 hästar och 441 Nm och gör 0 till 100 på 9,1 sekund och kommer bara med en automat. Plug-in-hybriden är lite roligare med en bensinmotor på 180 hästar och en elmotor på 91 hästar som tillsammans ger 265 hästar. Det lär inte göra att 0 till 100 kommer att gå på 4 sekunder, men lite roligare lär det bli.



Dyrt instieg, men det mesta ingår

Köper man en Sorento vill man ha en stor bil med plats för sju och en massa lull-lull, men bara om det är standard. Grundversionen kostar som sagt 469.900 kronor och kallas för Action. Lägger man till 29.900 kronor får man Advance och i det paketet finns elstolar för passagerare, elbaklucka, läderklädsel, uppvärmda sätet på andra raden, bättre ljudsystem från Bose (som helt ärligt inte är mycket att hurra för) och lite annat smått och gott. Man får även en funktion som varnar om man har glömt någon unge på tredje raden...

För ytterligare 29.900 kronor får man Advance Plus där man får 360-kamera, autobroms vid backning, den där dödvinkelkameran som jag berättade om ovan, head-up-display, bättre läderklädsel, självparkeringssystem och framstolar med ventilation.

Vill man ha panoramatak får man lägga ytterligare 14.900 kronor och sedan är det typ slut på saker att lägga till.

En halv miljon är en halv miljon men beroende på hur bonus-malus utvecklas så kan det bli en rätt ok affär jämfört med lika stora konkurrenter som bara finns som bensinare och jämfört med mindre men lyxigare plugin-hybrider får man mer men inte lika "fint" för pengarna.

Om Kia i framtiden lyckas få till materialen i inredningen och en digital grafik som inte känns så B så kommer man sälja ännu fler bilar. Nu tror jag i och för sig inte att det kommer att bli ett hinder för försäljningen av den här modellen och jag gissar att det kommer att synas många på vägarna, men först då plugin-hybriden kommer i vår.

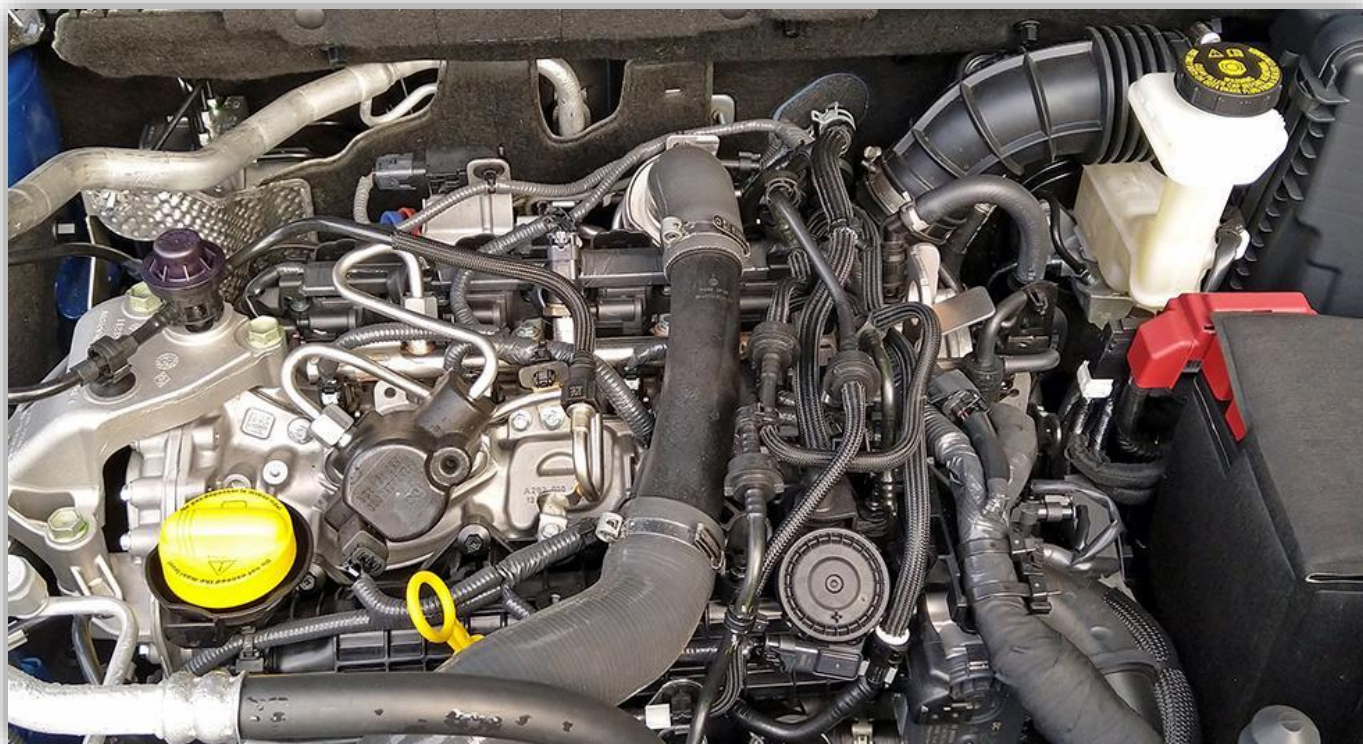


9. Bilfrågan: Varför byta bromsvätska?

Publicerad 2020-10-06 kl 7:00.

Text Redaktionen.

"Är det verkligen nödvändigt? Och borde det då inte ingå i servicen?"



Fråga:

När jag beställde service på bilen, blev jag tillfrågad om jag också avsåg att beställa rekommenderat tillägg – byte av bromsvätska. Är det verkligen nödvändigt? Bilen är bara tre år gammal? Och borde det då inte ingå i servicen?

J Berg

Svar:

De flesta bilar har bromsvätska som är hygroskopisk. Det innebär att den kan ta åt sig vatten. I värsta fall kan man råka ut för bromsbortfall av det skälet. Möjligen kan också vatten orsaka korrosion inne i bromssystemet. Byte rekommenderas vanligen efter 2-3 år. Och ja, man kan ju tycka att en så viktig åtgärd borde ingå i servicen hos auktoriserade verkstäder. Men jag gissar att ägaren har lättare att fördrå kostnaden "om denne själv väljer" att göra tillägget. Köper man en begagnad bil bör man kolla när byte senast utfördes.

Erik Rönnblom, Vi Bilägare



10. Zlatans present sig själv: En Porsche av specialmodell.

Redaktören bytbil 2020-10-05.

Får dock inte köra den på grund av covid-19.



Zlatan har köpt en Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition.

Zlatan Ibrahimovic har fyllt 39 år. Det firade han genom att ge sig själv en Porsche 911 Targa 4S Heritage Design Edition. "Grattis på födelsedagen till Zlatan", skriver Zlatan på Instagram.

Sveriges bästa fotbollsspelare genom tiderna räds inte över att hylla sig själv. Zlatan Ibrahimovic har ofta beskrivit sig själv som ett fint vin som bara blir bättre med åren. Nyligen har han också jämfört sig själv med Benjamin Button (en fiktiv karaktär som åldras baklänges).

I helgen fyllde så Zlatan Ibrahimovic 39 år. Då passade han på att ge sig själv en bil. På Zlatan Ibrahimovic delade med sig av köpet på Instagram.

[Instagram](#) delade han med sig av sitt senaste monsteråk att lägga till i kollektionen: En [Porsche](#) 911 Targa 4S Heritage Design Edition med en prislapp på omkring 1,9 miljoner kronor.

Bilen ligger inne med 450 hästkrafter, gör 0-100 km/h på 3,8 sekunder och har en toppfart på 304 km/h. Specialmodellen tillverkas enbart i 992 exemplar. Denna bil får dock Zlatan snällt vänta med att utforska eftersom han nyligen testades positivt för covid-19. Födelsedagen spenderades således i karantän.



Zlatan är ju en självutnämnd konung på fotbollsplanen. Med det senaste köpet finns också en koppling till Sveriges kung. Carl XVI Gustaf körde nämligen en Porsche 911 Targa när han först träffade Silvia på Öland. Det var förstås en äldre modell av modellen, med tillverkningsår 1973.

Detta var inte heller första gången som Ibrahimovic köpte en bil till sig själv som födelsedagspresent. Förra året [köpte han en Ferrari Monza SP2 Limited Edition](#) – en bil som bara tillverkats i 499 exemplar och kostar runt 12 miljon kronor.

I hans garage finns också flera andra Ferrari-modeller såsom F430 Spider och Ferrari Enzo.

Relaterade artiklar



[Zlatan-Porschen säljs – till rena vrakpriset](#)



[Gordon Ramsay slog till på en "Zlatan-Ferrari"](#)



[Zlatans lyxpresent - till sig själv](#)



11. Daimler Trucks visar upp bränslecellsdrivna lastbilen GenH2.

2020-10-02.

Tyska Daimler Trucks tillkännager i ett pressmeddelande sin nya teknikstrategi för el-drivna lastbilar. I centrum står världspremiären av den bränslecellsdrivna konceptlastbilen Mercedes Benz GenH2 Truck med en räckvidd på upp till 1 000 kilometer. Testerna av den nya modellen kommer att starta år 2023. Produktionen tänker Daimler Trucks inleda under andra halvan av 2020-talet.



Mercedes-Benz GenH2 hydrogen fuel-cell semi truck

Daimler planerar att använda flytande väte, istället för det mer vanligt förekommande gasformiga vätet. Eftersom flytande väte har högre energidensitet, kan mindre lagringstankar användas. Flytande vätgas måste lagras i extremt kalla temperaturer för att hållas flytande, och tekniken fortfarande under utveckling för att kunna anpassas till fordon.

Tidigare i år bildade Daimler och Volvo Truck ett 50/50 joint venture för att utveckla bränslecellssystem för användning i de båda företagens lastbilar.

Källa: <https://www.greencarreports.com/>

12. Porsche 912.

Publicerad 19 augusti 2015, text Jon Remmers.

STOLT SPORTFOLKA!

Det är dags att världen vågar se Porsche 912 för vad modellen verkligen är, den ultimata folkvagnen! Inte en snikvariant av 911. Köp nu innan alla fattar samma sak!



Okej, du har vuxit ur din Bubbla och söker dig något roligare på samma tema? Kanske en trevlig folkcab eller Karmann Ghia? Men du vill ha någonting med lite mer flås under motorluckan den här gången? Någonting med väghållning och kapacitet för oändliga motorvägsodysseer. Självlärt vill du ha fyrledad bakvagn, femväxlad låda, skivbromsar på alla hjul och ytterst exakt kuggstångsstyrning. Glömde vi något? Givetvis borde väl drömfolkan ha ett riktigt oljefilter och temperaturmätare? Det är när du fattar något som ingen annan fattat som möjligheterna att göra ett verkligt klipp uppenbarar sig. Porsche 912 ska ses från rätt sida planket – från den luftkylda folkavärdens sida. I princip allt som Volkswagen-entusiaster gärna gör med sina bilar är redan gjort på Porsche 912. Redan från fabrik, med hållfasthetsberäkningar och precision du bara kan drömma om när du står med vinkelslipen på ditt fettdammiga garagegolv.

Oj! Varför har jag aldrig tänkt så?

Porsche 912 är något så märkligt som en snikbil som inte på något sätt är en snikbil. När nyutvecklade 911 började säljas 1965 gjorde Porsche ett tigersprång i prislister. Om den utgående modellen 356 var en ytterst välslipad folkvagn, så var nya 911 ett sjumilakliv in i framtiden med teknik som skulle vara gångbar en god bit in på nittio-talet. 911 blev mer än en tredjedel dyrare än gamla 356, frågan var om den etablerade kundkretsen skulle hänga med. Istället för att försöka krama ut några sista produktionsår ur 356 så stoppade Porsche ner den gamla fyrcylindriga motorn i teknikspäckade 911. Porsche 912 föddes. Kunderna fick likartade prestanda som gamla 356, men precis samma teknik som nya 911.



Vad sparade man in på utöver motorn?

Nästan ingenting! Och det är just det som är så fantastiskt! Normalt när en lite dyrare bil ska bli billig så brukar det naggas och rakas över hela paketet, tills bara kulissen återstår. Visserligen fick 912 en något påvrare inredning, med tre instrument istället för fem, plast-ratt, enklare stolar och paneler i aluminium istället för trä. Men många menade faktiskt att den enklare inredningen var snyggare. De första åren var fyrväxlad låda standard. Men en femväxlad låda fanns som tillval och den var så pass billig att väldigt många bilar levererades med den. 911 och 912 skiljer sig åt på några fler punkter, lite beroende på i vilket land de såldes, men på det hela taget är det faktiskt en tämligen oförvanskad 911 med fyrcylindrig motor du köper. Och den har 90 hästkrafter.

Vänta, vad var det där finstiltat? Försök inte gömma fakta!

Okej, motorn har bara 90 hästkrafter. Så var det sagt. Om du kommer från den luftkylda folkavärlden så kommer det att kännas som att du sitter i spetsen på Apollo 13 – i fem minuter. Kommer du från den sexycylindriga Porsche-världen hinner du somna bakom ratten på samma tid. Det är pinsamt uppenbart att chassit är konstruerat för helt andra effektnivåer än vad den lufsiga boxerfyran trummar ut. Missförstå mig inte. Det hela är faktiskt väldigt underbart. Alla reglage sitter exakt där du vill, själv sitter du lågt. Känslan i ratten är just så exakt som du redan läst i alla andra reportage att den ska vara. Vid rödljusen utstrålar bilen ett slags ”jag är Porsche och därmed dig överlägsen, glöm aldrig någonsin bort det”. Det är lätt att känna sig lite snygg när man står där, men när det slår om till grönt känns det sedan som att man glömt lossa handbromsen.

T som i trimma och R som i rejält med andra ord!

Helst inte. Fyrorna är ganska stressade i utgångsläget och att bara renovera till originalspecifikation kan kosta hela vägen upp till 100 000 kronor om mycket behöver bytas. Att renovera en Porsche fyra skiljer sig från en folkvagnsmotor i att ekonomin är bättre i att renovera originaldelarna istället för att köpa nya komponenter. Idag har mycket bearbetats så många gånger att det inte kan göras en gång till. Då måste nytt eller bättre begagnat införskaffas och priserna är ofta hårresande. En spritt ny originalvevaxel kostar när det här skrivs 27 230 kronor, motsvarande del till en folkamotor kan inhandlas för under 2 000 kronor. Ramlager? Till Porsche kostar de 3 000 kronor. Till en folkvagn 500 kronor.



Jag hör dig. Vad mer är dyrt?

Allt! Lister, emblem, bromsbelägg och dörrhandtag. De allra flesta delar är identiska med 911 och det finns mycket lite som kan sägas vara direkt billigt. Många delar är förvirrande lika sina motsvarigheter i en folkvagn, men med någon liten skillnad i detaljutförandet. Prislappen är däremot i vissa fall tiodubbel. Om det beror på härdat kundunderlag eller tillverkningsserie är inte lätt att spekulera i, men har man vant sig vid folkapriser kan en stunds bläddrande i reservdelskatalogen till en Porsche vara ett brutalt uppvaknande.

Det här såg ju ut som ett klipp?!

Det är det också. En tidig välrenoverad 911 kostar i spannet mellan en halv och en hel miljon kronor på kontinenten, lite beroende på utförande och eurons värde för dagen. Vansinne? Kanske, men vi snackar ändå om urformer. Det här är förlagan till den där sladdstyrda bilen du hade som barn. Det är affischen ovanför din barndomskompis säng och föremålet för hyllmetrar facklitteratur. Porsche 911 har följt dig genom livet som den universella bilden av hur en sportbil ser ut. Förmodligen är den röd. Trodde du verkligen att de skulle kosta 150 000 för evigt? En bruksvänlig 912 kan fortfarande inhandlas för dryga 100 000 och för de pengarna får du nästan löjligt mycket Porsche – eller supersportfolka beroende på hur du ser saken. Lägg 50 000 till priset och du bör kunna säkra ett riktigt trevligt exemplar. För under 50 000 köper du en bil med muggig turboplast överallt och ordet "fel" skrivet med versaler i pannan – men det gör du väl ändå inte?

Vanliga fel?

Porsche 912 bär på ett mycket problematiskt motsatsförhållande: Att modellen inte är helt accepterad i Porsche-kretsar håller priserna låga. Samtidigt gör de låga priserna att bilarna ofta inte vårdats som de precisionsinstrument de är. Alla vet att en Porschesexa inte bör antastas av andra än vitklädda välutbildade kirurger i omsorgsfullt steriliserade operations-salar. Den fyrcylindriga motorn däremot – det är ju en "helt vanlig folkamotor" och kan behandlas lite hursomhelst. Från USA hörs skräckhistorier om hur mekaniker fyllt på 2,5 liter motorolja istället för de knappa fem som en Porschefyra kräver – i tron att det var samma motor som i en folkvagn. Det är betydligt vanligare att se 912:or i förfall än 911:or. Men de kostar snudd på samma pengar att renovera.

Hårdfakta**Porsche 912 1966**

Nypris: 31 400 kronor (1967)

Värde idag: 110 000–140 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig boxermotor med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Luftkylning. Volym 1 582 cm³. Max effekt 90 hk DIN vid 5 800 r/min. Max vridmoment 121 Nm vid 3 500 r/min.

Kraftöverföring: Svansmotor, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: Axelavstånd 221 cm. Spårvidd fram/bak 135/132. Längd/bredd/höjd 420/161/132 cm. Tjänstevikt 1 060 kg. Tank 62 liter.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädring fram och bak. Mc Person fjäderben fram, fyrledad bak-axel. Teleskopstötdämpare fram/bak. Krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 10,2 m. Rattvarv 3,75.

Hjul: Stålfälgar, bredd 4,5 tum, 165/HR-15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram/bak.

Fartresurser: Toppfart 190 km/h. Acceleration 0–100 km/h 13 s.

Förbrukning: 0,85 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta, Autosalon im Buchform 1966.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.

Reservdelar och service

Det som inte Perrys Motor i Kolbäck vet om luftkylda Porsche ryms på en tumnagel. Ett besök rekommenderas, om inte annat så bara för att säga hej. www.perrysmotor.se

Checklista: Kolla detta innan du slår till!**Motor**

Sitter rätt motor i bilen? Motorn i 912 är en utvecklad version av motorn från 356 SC. Den skiljer sig med bland annat en egen vevaxel. Det finns bilar som försetts med enklare motorer från 356-serien. Styr undan! Många motorer har försetts med Weber IDF-förgasare istället för de Solex som satt från fabrik. Det är bra och tillförlitliga förgasare, men om inte original luftrenare sitter på plats kan du räkna med ett högröstat insugsljud. Fråga vilken olja som används, om ägaren inte har en aning eller inte bryr sig kan det vara anledning till följdfrågor. Hur ofta brukar ventilerna justeras? Precis som Volkswagens fyror kräver Porschemotorn täta ventiljusteringar för att fungera ordentligt. Lyssna på ljudet – det ska vara ett jämnt ventilrassel, ett tydligt tock-tock-tock tyder på att någon ventil är feljusterad. En helt rasselfri motor tyder på att ventilerna står på för hårt – risk för jättedyr härdsmälta. Ta ett kompressionsprov! Skiljer mer än 15-20 procent bör alarmklockor tjuta. Försök rucka den nedre remskivan fram och tillbaka. Om du kan känna ett tydligt glapp så kan du räkna med att motorn behöver renoveras. Avgassystemet står precis som i luftkylda folkvagnar för uppvärmningen av kupén. Värmekamrarna är dyra. Sitter ens värmekammare på bilen?

Kraftöverföring

Bilar med den fyrväxlade lådan bör vara billigare. Men båda lådor har samma utväxling på högsta växeln, så du vinner inget i motorvarvtal på motorvägen med den femväxlade. Om spaken känns sladdrig tyder det på ett slitet länkage – återställs med någon kvälls mekande och reservdelar för hundralappar. Tvåans synkronisering är känslig – betydligt dyrare. Tidiga bilar hade drivaxlar med ”nadella-knutar”. Dyra att reovera och många bilar har försetts med konventionella cv-knutar istället.

Kaross

Rost! Karossens skick bör vara helt avgörande för köpet. Tidiga 911/912 rostar precis som vilken sextiotalsbil som helst. Framskärmarna ovanför framlyktorna, i spetsen där skärm möter vindruta och i bakre nederkant. Trösklarna är mycket utsatta, liksom bärmarnas infästning under bilen samt ytan precis framför bensintanken. De flesta bilar har blivit omlackerade. Till vilken standard? Du vill inte betala för ett presentabelt yttre som ändå kräver omlackering om några år. Det finns ekonomiplåt att köpa, men att laga upp en 912 med de krav på professionalism som modellen faktiskt kräver är kostbart – och ska vara kostbart.

Inredning

Nästan allt finns att köpa och i flera olika kvaliteter. Om inredningen är reoverad – med vilka material? Originalmaterialen är mycket bra och ger en speciell organisk känsla. Att sätta sig i en substandard Porsche-kupé känns väldigt fel. Se upp med tidigare ägares ”förbättringar” och fula borrhål i panelerna. Titta uppåt – hur ser taket ut? Är inredningen komplett?

Hjulupphängningar och bromsar

Mycket av upplevelsen 912 sitter i känslan bakom ratten. Det här är bilar som inte tål att gå ner sig alltför långt om de ska skänka glädje. Allt går att reovera, men räkna med att tusenlapparna rullar snabbt om rubbet behöver bytas. Valfungerande Porsche-bromsar har ett underbart ingrepp. Om ingreppet inte är behagligt – fundera på varför.

Elsystem

Som vanligt – tidigare ägare är det största problemet. 912 ägnas inte samma omsorger som 911 och det är vanligare att se elsystem som återställts uselt efter ingrepp. Alla funktioner bör fungera – om inte bör priset också vara anpassat därefter.

Läs mer om:



[Porschebärgning med komplikationer](#)



[Porsche 912 – undangömd i 40 år!](#)



13. F1-legenden: "Stäng av de här idioterna på livstid".

Redaktören bytbil.

2020-10-06.

Vansinnesattack under VM i gokart.



FILM: <https://youtu.be/OZi-i8BoIG0>

När go kart-föraren Luca Corberi körde av banan försökte han hämnas på ett vansinnigt sätt. Han slet av fronten på sin gokart och kastade den mot en annan förare när tävlingen fortfarande pågick. Efteråt gick Luca och hans pappa (som äger banan) till attack mot samma förare i depån med både slag och knuffar.

Ett sällsynt vansinnesattack i motorsportsammanhang inträffade den gångna helgen i italienska Lonato. Detta under VM i Gokart (FIA Karting KZ World Championship).

Den professionella gokart-föraren Luca Corberi, 23, var extra sugen på att vinna. Tävlingen hölls nämligen på en bana som hans pappa äger. Men det slutade i fullständig katastrof på hemmaplan.



På det nionde varvet körde Corberi av banan. Enligt [Planet F1](#) ska han ha fått kontakt med Paolo Ippolitos fordon när de båda slogs om positionerna, vilket ledde till att Corberi tvingades avsluta racet.

Men istället för att lämna banan valde Corberi att slita av fronten från sin kraschade gokart. Sedan går han upp vid sidan av banan och inväntar Ippolito. När han är på väg att passera på det efterföljande varvet kastar Corberi fronten mot honom. Kastet missade Ippolito men träffade en annan konkurrent (videospelaren ovan).

Efter racet fortsatte skandalen. I ett annat videoklipp publicerat på Youtube ([följ denna länk](#)) ses Ippolito ta hand om sin gokart när han plötsligt blir tacklad av Corberi. Ett slagsmål utbryter i depån innan Corberi kan hållas fast.

Då kastar sig hans pappa in i handlingen genom att inspringandes tackla in Ippolito i väggen igen, följt av vidare handgemäng. Sådan son, sådan far.

Kritiken har föga förvånande varit väldigt hård. FIA utreder incidenten och Jenson Button, tidigare världsmästare i F1 och numera kommentator, är inte nådig i sin bedömning.

”Luca Corberi har precis förstört alla chanser han hade på en racingkarriär efter hans vidriga beteende på FIA Karting World Champs. Hans pappa äger banan och ses tackla killen (Ippolito, reds anm) in i en vägg. Livstidsavstängning för båda dessa idioter, tack”, skriver Button på [Twitter](#).

Corberi ska, enligt italienska Gazzetto Motori, senare ha bett om ursäkt för sitt beteende på Facebook. Men framför allt ska han i inlägget också ha skrivit att han inte kommer att återvända till racing.

”Jag vill be om ursäkt till motorsport-communityn för vad jag har gjort. Det finns inga ursäkter som kan förklara varför jag agerade så vedervärdigt. Detta är något som jag aldrig har gjort i min 15 år långa karriär. Jag har beslutat mig för att inte ta del av någon annan motorsporttävling för resten av mitt liv. Det är inte för att göra mig själv rättvisa, det är helt enkelt det rätta att göra”, ska han ha skrivit på Facebook.

Om det är rätt beslut, och om det är ett beslut han kommer hålla fast vid, återstår att se. Det där Facebook-inlägget raderades nämligen senare.

14. Lewis Hamilton har vunnit flest lopp i F1.

Av: Anna Andersson, publicerad: 11 oktober 2020 kl. 16.27

Mick Schumachers hyllning rörde Lewis Hamilton djupt.

Efter brittens 91-seger lämnade Schumis son över en av faderns hjälmar.

– Vilken oerhörd ära, säger Hamilton.

– Jag trodde aldrig att jag skulle vara i närheten av hans rekord.



91 segrar. Flest någonsin, tillsammans med tyske legendaren.

Britten startade GP Eifel från ruta två och låg bakom sin Mercedeskollega Bottas fram till det 13:e varvet. Då gjorde finländaren en miss och britten kunde ta över ledningen. Den lämnade han sedan inte i från sig.

35-åringen tog sin 91:a seger vilket gör att han tangerar Michael Schumachers rekord på tyskens hemmabana och han hade svårt att hålla tillbaka tårarna när Mick Schumacher efter loppet hyllade honom med en av faderns hjälmar.

– Det är otroligt stort. Tack , det är en ära, sa Hamilton till Mick Schumacher när han fick ta emot presenten framför tv-kamerorna.

Lewis Hamilton har vunnit flest lopp i F1

Den röda hjälmen är en av de hjälmar som Michael Schumacher hade under sin karriär i Mercedes, tysken lämnade teamet efter säsongen 2012 och ersattes av just Hamilton.

– Jag vet inte vad jag ska säga, säger en mycket rörd Hamilton när han intervjuvas efter loppet.

– När du växer upp och tittar på sporten har du en idol som förare, jag följde honom helg efter helg när han körde hem seger efter seger. Han gjorde det med sitt team som jag ville göra. Jag försökte vara honom när jag spelade videospel. Han var så dominant och jag trodde aldrig jag skulle vara i närheten att nå hans rekord.

Schumachers nådde rekordnoteringen på 246 lopp. Hamilton behövde 260.

– Det tar lite tid att ta in detta. Jag tänkte inte på det under loppet utan det gick upp för mig först när jag kom in på depårakan, säger Hamilton.

– Ett stort tack. Jag känner en stor respekt för honom.

Ricciardo med Renaults första pallplats

Bakom Hamilton slutade Max Verstappen, Red Bull, tvåa och [Daniel Ricciardo](#) körde upp sig från plats sex till plats tre och tog den första pallplatsen för Renault sedan comebacken 2016.

– Det var ett tag sedan, det känns som om det är min första pallplats, en oerhört fräsch och ny känsla, säger Ricciardo som inte tagit en pallplats sedan han lämnade Red Bull efter säsongen 2018.

Det gör att Renaults teamchef Cyril Abiteboul nu måste göra sin första tatuering och det är Ricciardo som bestämmer vilket motivet ska vara.

– Det är verkligen ett vad mellan oss och det kommer att hända. Nu måste jag verkligen tänka på det och det kommer att bli någonting som påminner om mig, säger Ricciardo efter loppet.

– Det ska också vara något som påminner om Tyskland. Det var här vi gjorde det möjligt. I kampen om VM-titeln har nu [Lewis Hamilton](#) 69 poängs försprång på Valtteri Bottas när sex deltävlingar återstår.

FAKTA

Resultat GP Eifel

- 1) L. Hamilton, Mercedes
- 2) M. Verstappen, Red Bull
- 3) D. Ricciardo, Renault
- 4) S. Perez, Racing Point
- 5) C. Sainz, McLaren
- 6) P. Gasly, AlphaTauri
- 7) C. Leclerc, Ferrari

- 8) N. Hülkenberg, Racing Point
- 9) R. Grosjean, Haas F1
- 10) A. Giovinazzi, Alfa Romeo
- 11) S. Vettel, Ferrari
- 12) K. Räikkönen, Alfa Romeo
- 13) K. Magnussen, Haas F1
- 14) N. Latifi, Williams
- 15) D. Kvyat, AlphaTauri

Förare som bröt:

- L. Norris, McLaren
- A. Albon, Red Bull
- E. Ocon, Renault
- V. Bottas, Mercedes
- 6. Russel, Williams

BILSPORT.se

15. Linus Lundqvist ohotad mästare.

Text: Mattias Persson, Publicerad: 2020-10-05 kl 07:47.

Med 12 segrar på 14 race är Linus Lundqvist nu inte bara klar, utan överlägsen, mästare i den amerikanska formelbilsserien Formula Regional Americas. Det har egentligen bara varit en tidsfråga, men sent igår svensk tid blev det också en formell verklighet efter ännu en förkrossande helg och två nya segrar i Homestead, Miami.



Överlägsen segrare. Nu kallas Linus Lundqvist "sensationen från Sverige".

Titeln säkrades lite ironiskt nog i ett av de två race den här säsongen som Lundqvist faktiskt inte vunnit. En andraplats i det sista heatet i Homestead räckte dock mer än väl för att lägga guldets bortom räckhåll för konkurrenterna, trots att en hel tävlingshelg fortfarande återstår på COTA i Texas.

Den svit som Linus Lundqvist radat upp under 2020 – Tyresö-grabbens första säsong på den amerikanska racingscenen – är formidabel. På banor han aldrig tidigare sett har han formligen krossat motståndet, och han har gjort det från första stund efter att med nöd och näppe över huvud taget ha lyckats ta sig in i USA via coronakarantän i Mexiko.

Sensationen från Sverige

Det är lätt att dra slutsatsen att en så här dominant säsong säger mycket om motståndet, men jag vill hävda att motståndet i själva verket säger mycket om Linus Lundqvist.

I Formula Regional Americas har han stött på namn som David Malukas och Victor Franzoni – välkända och erfarna i amerikansk racing. Båda har tidigare kört full säsong i Indy Lights och visat sig kapabla att vinna race och stå på pallen där, men ingen har haft en chans mot Linus Lundqvist – ”sensationen från Sverige”, som han numera kallas här borta.

Jag skriver ”här borta” eftersom jag själv haft glädjen att få bevaka Linus två senaste racehelger på plats i Florida, i Sebring respektive Homestead. Det jag sett är en otroligt fokuserad, motiverad och avslappnad person som lever för att vinna.

Jag tror inte att Linus Lundqvist hade sysslat med den här sporten om det inte varit just för att han är så bra. Här är vinnandet själva drogen; bilkörningen är elden som får beroendet att brinna.

Vunnit har han också gjort. Inte bara i år, när segerfrekvensen ligger på 85 %. Faktum är att han vunnit inte färre än tre formelbilmästerskap de senaste fem åren: Formula STCC Nordic 2016, brittiska Formel 3 2018, och nu FR Americas 2020.

Det är ett facit man inte hittar på speciellt många håll i racingvärlden.

Sikte mot Indy Lights

Med ett avancemang till Indy Lights i potten för årets FR Americas-mästare är det alltså dit Linus Lundqvist nu blickar inför 2021. Kanske ställs han där mot Rasmus Lindh, som hade ett kontrakt klart just i Indy Lights inför årets säsong innan coronapandemin tvingade serien att ställas in.

Att Lundqvist kommer vara ett toppnamn även i Indy Lights betvivlar jag inte en sekund. Jag tror rent av att han redan är mogen för större ting än så – och ett första test i INDYCAR hade onekligen varit kittlande. Lights-stipendiet för årets titel sponsras av Honda, en av två motorleverantörer i INDYCAR, så en inarbetad relation finns delvis redan.

Oavsett hur det blir med det är en sak säker: svensk formelbilsracing har fått en ny, överlägsen mästare, och han har inte tröttnat på att vinna.

Grattis, Linus!

SLUT