



Tatra T600 Tatravan 1951

1. Svenskt pris för Lynk & Co 01 – så mycket kostar bilen och medlemskapet.
2. Nu är Tesla självkörande – övervakas noga av myndigheter.
3. Urstarkt tredje kvartal av Tesla: Omsatte drygt 76 miljarder kronor.
4. Supercar Blondie spanar in Koenigsegg Gemera.
5. Så kunde Renaults "kostnadsjägare" pressa priset för nya bilen.
6. Premiär för Volkswagen Golf TGI – här är nya gasmodellen.
7. Volvo Groups franska militärlastbil imponerar.
8. Ebba Busch: Höj skatten på gamla bilar.
9. Pelle Söderströms storverk.
10. Quiz: Hur bra koll har du på olika bilmärken?
11. Quiz: Hur mycket kan du egentligen om Porsche?
12. Utmanaren från Lancia - Thema 8.32.
13. Ny elmotorsportserie satsar på crossovers och korta banor i stadsmiljö.
14. Scott Dixon mästare i IndyCar för sjätte gången.
15. F1 behöver Lewis Hamilton.

1. Svenskt pris för Lynk & Co 01 – så mycket kostar bilen och medlemskapet.

Publicerad 2020-10-22 14:05, text Erik Söderholm.

FÖRST PÅ VI BILÄGARE.

Volvos syskonmärke Lynk & Co har släppt de svenska priserna på de två hybridsuvarna och medlemskapet för den som vill prenumerera på sin bil.



Tidigare under hösten stod det klart att Volvos syskonmärke Lynk & Co, som ska försöka locka en yngre målgrupp som hellre prenumererar på en biltjänst istället för att köpa en bil, ska [lanseras i Sverige](#).

Först ut är Göteborg där Lynk & Co ska öppna en så kallad medlemsklubb. Istället för att försöka locka kunderna till konventionella bilhallar utanför stadskärnan ska Lynk & Co ha medlemslokaler i centrum, som ska vara öppna även för personer utan medlemskap.

När Lynk & Co avslöjade planerna på Sverigelanseringen uppgavs bara en månadsavgift på 500 euro. Nu står det klart att det kommer kosta 5 500 kronor per månad att vara med i Lynk & Co-klubben. Då ingår tillgång till hybridsuven Lynk & Co 01, försäkring, service och däck.

Medlemskapet löper från månad till månad utan bindningstid. Lynk & Co kallar det för en "streamingplattform för mobilitet". Den som delar sin bil med andra får dessutom rabatt på månadsavgiften. Bilen går att dela med vänner, familj eller andra medlemmar i klubben, men den som börjar tjäna pengar på delandet [kan eventuellt bli skattepliktig](#).

Läs också: [Nya bildelningstjänsten kan ge skattesmäll](#)

Går även att köpa

För kunder som hellre köper bilen går det också bra. Prislappen för hybridmodellen är 360 000 kronor och även då ingår service och märkets så kallade mobila tjänster. Hybridmodellen har en trecylindrig 1,5-liters bensinmotor plus eldrift på 197 hk men kan inte köras några längre sträckor på el eller laddas i ett uttag.

Lynk & Co 01 finns även som laddhybrid och kostar då 440 000 kr. Den klarar 6,8 mil på eldrift enligt WLTP-körcykeln. Här ger drivlinan 265 hk. Båda modellerna är framhjulsdrivna och har automatlåda.

När Vi Bilägare [provkörde Lynk & Co 01](#) kändes den ganska mjuk eftersom den då var kalibrerad för Kinamarknaden.

”I gengäld är rullkomforten behaglig. Styvare fjädring är dock att vänta på bilarna som ska säljas i Europa”, skrev vår provförare.

Läs också: [Lynk & Co 01 provkörd – Volvo under skalet](#)

Billigare än Volvo

Tittar vi på koncernsyskonet Volvo XC40 finns ingen motsvarighet till hybridmodellen, men drivlinan i laddhybriden verkar till stor del hämtad från XC40 T5 Recharge som kostar 516 000 kr – alltså 76 000 kronor mer än Lynk & Co 01.

Märket har öppnat för att kommande modeller blir helt eldrivna.

– **Vi tycker hybridtekniken** är den bästa blandningen i dag av säljvolym och hållbarhet. Nästa bilmodell kommer bli mer elektrisk, men då behövs också bättre infrastruktur för laddning, har Lynk & Co-chefen Alain Visser sagt i en [intervju med Vi Bilägare](#).

Inga tillval

Leveranserna startar under våren 2021 och det finns inga tillval att göra – bara två färger att välja på: blå eller svart. Även Stockholm ska få en medlemsklubb på sikt men Lynk & Co kan köpas eller prenumereras på även i andra orter.

– Vi behöver inte själva klubben för att gå runt. Vi är ett internetbaserat företag och bilarna servas hos Volvo. Klubben är mer ett marknadsföringsverktyg för att visa upp oss, säger Alain Visser.



Erik Söderholm

Läs också: [Så ska Lynk & Co-chefen få svenska köpare att prenumerera på bilen](#)

Relaterade artiklar:

[Lynk & Co lanseras i Sverige – öppnar ”medlemsklubb” i Göteborg](#)

[Provkörning: Lynk & Co 01 \(2018\)](#)

[Så ska Lynk & Co-chefen få svenska köpare att prenumerera på bilen](#)



2. Nu är Tesla självkörande – övervakas noga av myndigheter.

Anders Nilsson 2020-10-23.

Funktionen betatestas och ska lanseras senare i år.



Efter en mjukvaruuppdatering är nu vissa Teslabilar självkörande genom "Full Self Driving". Funktionen betatestas och företaget övervakas noga av tillsynsmyndigheter som är redo att ingripa om det finns säkerhetsrisker för allmänheten.

[Tesla](#) har nu släppt sin mjukvara där bilarna blir självkörande. Tekniken heter "Full Self Driving" (FSD) och betatestas av en handfull ägare och mjukvaran övervakas noga av amerikanska tillsynsmyndigheter.

Representanter för den amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten sa i ett uttalande att de tittar noga på Teslas lansering av programvaran som tillåter bilar att köra självständigt och är redo att ingripa för att skydda allmänheten mot säkerhetsrisker, rapporterar [Reuters](#).

"NHTSA har informerats om Teslas nya funktion, som är en utvidgning av dess befintliga förarassistanssystem. Myndigheten kommer att övervaka den nya tekniken noga och kommer inte att tveka att vidta åtgärder för att skydda allmänheten mot orimliga risker för säkerheten, säger National Highway Traffic Safety Administration i ett uttalande.

LÄS MER: [Tesla Model S Plaid presenterad – snabbaste någonsin](#)

Tesla planerar att lansera en skarp version av FSD senare i år då biltillverkaren har samlat in mer data från betatestarna. I videospelaren ovan kan du se hur systemet fungerar.

Tillsynsmyndigheten har undersökt 19 krascher med Tesla-fordon där man misstänker att någon form av ett avancerat förarassistanssystem varit inkopplat vid tidpunkten för incidenten.

Teslas ägare, Elon Musk, har i flera år lovat självkörande fordon men har missat flera deadlines som han har satt upp för sig själv. Forskare, tillsynsmyndigheter och försäkringsbolag säger att riktiga självkörande bilar fortfarande är flera år bort och är mer komplexa än vad olika företag har förväntat sig. De har kritiserat Teslas marknadsföring av det befintliga automatiserade autopilot-systemet som farligt missledande.

Autopiloten och andra liknande avancerade förarassistanssystem kan ge stöd för styrning, bromsning och acceleration under vissa omständigheter, vanligtvis på motorvägar.

Tesla beskriver den nya mjukvaran som ger bilen automatisk styrning i städer och säger att det kräver aktiv övervakning från föraren och därmed är inte den nya funktionen självkörande.

Teslaägare kan köpa Full Self Driving för 8 000 dollar i hopp om att så småningom få tjänsten. I Sverige kostar tjänsten 77 700 kronor, när tjänsten lanseras i Sverige är ännu okänt.

[LÄS ÄVEN: Tesla Model 3 uppdaterad – får längre räckvidd](#)

Relaterade artiklar:



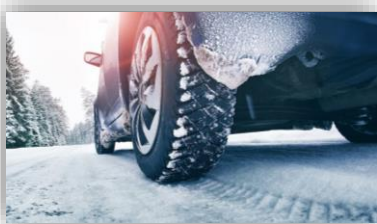
[Tesla Model 3 uppdaterad – får längre räckvidd](#)



[Här är appen som kan rädda din motor](#)



[”Allt utom ratten är digitalt”](#)



[Här är bästa vinterdäcken 2020](#)



3. Urstarkt tredje kvartal av Tesla: Omsatte drygt 76 miljarder kronor.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-10-22, 14:30.

Tesla går som tåget trots pandemi – siktar att leverera 500 000 bilar under 2020.



Hittills i år har Tesla levererat 318.980 bilar världen över, varav ca 140.000 det tredje kvartalet. Tidigare har den amerikanska tillverkaren basunerat ut att man siktar på att leverera 500.000 under kalender året 2020, en målsättning som står fast. För att nå det målet krävs ytterligare effektiviseringar.

– För att nå det målet krävs det primärt att kvartalsvis öka produktionen av Model Y och i Shanghai-fabriken, samt att ytterligare effektivisera logistik och leveranser, säger en talesperson för Tesla till [Automotive News](#).

Tesla omsatte 8,8 miljarder dollar, motsvarande 76 miljarder kronor under det tredje kvartalet och redovisar en nettointäkt på nära 2,9 miljarder svenska kronor. Detta innebär att Tesla gör vinst för femte kvartalet i följd.

Tack vara den goda kvartalsrapporten steg Teslaaktien ytterligare, och kostade 422,64 dollar per aktie när NASDAQ-börsen stängde.



[Teslas milstolpe: Går med vinst fyra kvartal i rad](#)

Feber

4. Supercar Blondie spanar in Koenigsegg Gemera.

AV BOBBY GREEN 2020-10-22 KL 09:00.

Drömbil.



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

Det är inte jättemånga som fått möjlighet att klämma på Koenigsegg Gemera än men Supercar Blondie är en av dem, och här visar hon upp bilen. Hon säger att hon ska köra den men så blir det tyvärr inte.

Bonusklipp nedan.



FILM: https://youtu.be/JR-jsB2r_fm

5. Så kunde Renaults ”kostnadsjägare” pressa priset för nya bilen.

Publicerad 2020-10-22 kl 18:52.

text Erik Söderholm.

Ingen kunde kapa kostnader som mannen bakom Renaults billigaste budgetbil. Här avslöjar han knepen för att pressa ned priset i modellen som nu ligger till grund för Europas billigaste elbil.



Budgetmärket Dacia har visat upp en elbil som ska slå alla konkurrenter på fingrarna när det gäller ”mest elbil för pengarna”. Prislappen är ännu inte officiell, men det ryktas om 15 900 euro – vilket i så fall gör [Dacia Spring](#) till marknadens överlägset billigaste elbil.

Köparna får visserligen ganska kort räckvidd, långsam snabbladdning och en effekt på bara 44 hk. Dessutom finns frågetecken kring säkerhetsnivån. Prislappen kan dock få en del köpare att bortse från det.

Men Dacia Spring är ingen ny modell. Den säljs redan i Kina under namnet City K-ZE som i sin tur är en eldriven version av bensinbilen Renault Kwid – en extrem budgetmodell som togs fram under en kostnadspress få andra biltillverkare lyckats med.

Historien bakom modellen och mannen som utvecklade den är faktiskt riktigt intressant – häng med!

Halva kostnaden

Renault Kwid utgör alltså grunden för Dacia Spring och det är en bil som kostnadspressats som få andra bilar. Anledningen är att den skulle säljas på den extremt konkurrensutsatta indiska marknaden där prispressen är hård.



*Renault Kwid är utvecklad under extrem kostnadspress.
Resultatet blev en ny bil för 36 000 kronor.*

Bilen utvecklades under ledning av Gérard Detourbet, en tidigare matematiker som gjorde sig känd som en riktig "kostnadsdödare" i bilvärlden. Han [gick bort 2019](#) efter en nästan 50 år lång karriär på Renault och sa att det enda som spelade roll under utvecklingen av en bil var "kostnad, kostnad, kostnad".

– **Med Dacia Logan** sa alla att vi aldrig skulle kunna tjäna pengar på den, men till slut blev det en av Renaults bästa modeller. Logan kapade utvecklingskostnaden med hälften och nu halverar vi kostnaden igen med Kwid, har han sagt i en intervju med [Forbes](#).

"Älskar inte bilar"

Gérard Detourbet började på Renault som datoradministratör på 1970-talet och avancerade snabbt. Han jobbade senare på nästan alla olika avdelningar och blev utvecklingschef för motorer och drivlinor.

På sätt och vis är det lite underligt att en person som inte beskriver sig själv som bilnörd eller bilälskare kan få så stort ansvarsområde hos en biltillverkare.

– **Bilar är inte min hobby** utan ett transportsätt. Om jag skulle utveckla lyxiga bilar skulle det vara ett problem eftersom man måste älska dem, och jag älskar inte bilar, har han sagt till [Handelsblätt](#).

Men det är för budgetmärket Dacia han blivit mest känd som en riktig kostnadsjägare. Renault Kwid har en prislapp på motsvarande 36 000 kronor i Indien, med möjlighet att privatleasa för 400 kronor i månaden.

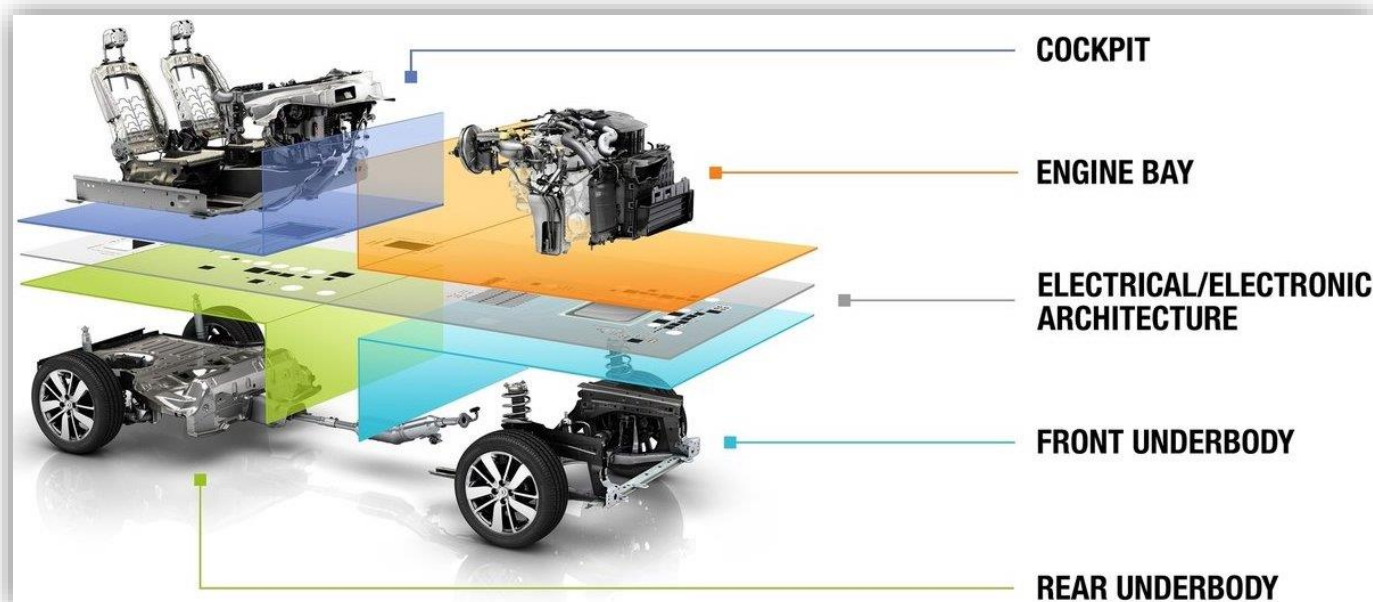
Gérard Detourbet får det att låta enkelt att bygga så billiga bilar.

– Allt börjar med en specifik kund. Om du har hittat kunden vet du det högsta tillåtna priset. Sedan drar man bort kostnaden för produktionen – enkel matematik.

Frågetecken kring säkerheten

Men någonstans måste pengarna sparas in, och ett av områdena där det sparades mest var på säkerheten. Bensindrivna Renault Kwid fick *noll* stjärnor när Global NCAP krocktestade den. Modellen hade inte ens krockkuddar eller servostyrning som standard. Autobroms? Glöm det!

Säkerhetsnivån blir högre för Dacia Spring när den börjar säljas, men det finns än så länge inga exakta uppgifter kring säkerhetsnivån på den nya elbilen.



Renaults "kostnadsjägare" fick fabrik, plattform, motor och växellåda för ett belopp som var knappt hälften så högt som hos konkurrenterna.

Bilmarknaden är extremt konkurrensutsatt och det är svårt för många tillverkare att tjäna pengar på små och billiga bilar. Peugeot och Citroën ska till exempel [lägga ned två småbilsmodeller](#) och ersätta dem med eldrivna alternativ eftersom vinstmarginalen blir för låg med de nuvarande bensenmodellerna.

Läs också: [Nu kommer budgetmodellen i ny upplaga](#)

"Bästa sättet att kapa kostnader på en bil är att minska antalet delar"



Dacia Spring är en ny bil som i grunden bygger på samma teknik som Renault Kwid.

Färre delar

Så hur kan då Renault tjäna pengar på en bil som kostar 36 000 kronor? En anledning är att bilen inte utvecklades under tidspress.

Andra biltillverkare brukar sätta en fast gräns för när bilen måste vara klar för försäljning. Det gjorde inte Gérard Detourbet. Han hade en viss kostnad som fast mål och först när han kunde uppnå det, genom att pressa leverantörer och ingenjörer, tryckte han på gröna knappen för serieproduktion.

De komponenter som byggs ska vara superbilliga och Gérard Detourbet ville även minska antalet komponenter för att spara pengar på så sätt. Varje knapp måste motiveras och elspeglar fanns till exempel inte vid lanseringen av Kwid eftersom "ingen använder dem i Indien".

– Bästa sättet att kapa kostnader på en bil är att minska antalet delar. Man får en bil som kostar mindre att utveckla, är enklare att bygga och där mindre kan gå fel.

Bilens design är dessutom anpassad för att varje panel ska kunna byggas med tre så kallade presscykler istället för fyra eller fem.

"Ingen vet hur jag gör"

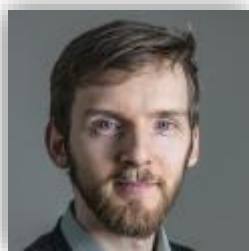
Gérard Detourbet fokuserade mycket på ett erbjuda precis vad kunderna vill ha. Varken mer eller mindre. Då måste också biltillverkaren veta vad kunderna vill ha och inte utveckla roliga bilfinesser för att hålla ingenjörerna glada.

Fler hemligheter än så ville Gérard Detourbet inte avslöja när han intervjuades av Forbes 2017.

– **Ingen vet exakt** hur jag gör det, men jag har gjort det här i mer än 20 år och kommer göra det igen.

Läs också: [Europas billigaste elbil officiell – kommer till Sverige](#)

Varje knapp måste motiveras – elspeglar fanns inte, eftersom ingen använde dem



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[Premiär för Dacia Spring – här är Europas billigaste elbil](#)

["Priset blir oslagbart."](#)

6. Premiär för Volkswagen Golf TGI – här är nya gasmodellen.

Publicerad 2020-10-22 kl 13:09.

Text Erik Söderholm

Med biogas i tanken kapas utsläppen i senaste generationen Volkswagen Golf.



Det finns inte särskilt många gasdrivna bilar på den svenska marknaden, men med biogas i tanken kan utsläppen kapas ordentligt jämfört med en vanlig bil med bensindrift.

Bilköpare som slår till på en gasbil får dessutom 10 000 kronor i bonus.

Volkswagen har länge sålt gasdrivna versioner av de populäraste modellerna, och nu kommer även nya Golf med gasdrift – både som halvkombi och kombi.

Läs också: [Volkswagen ser slutet för gasbilarna: "Förödande"](#)

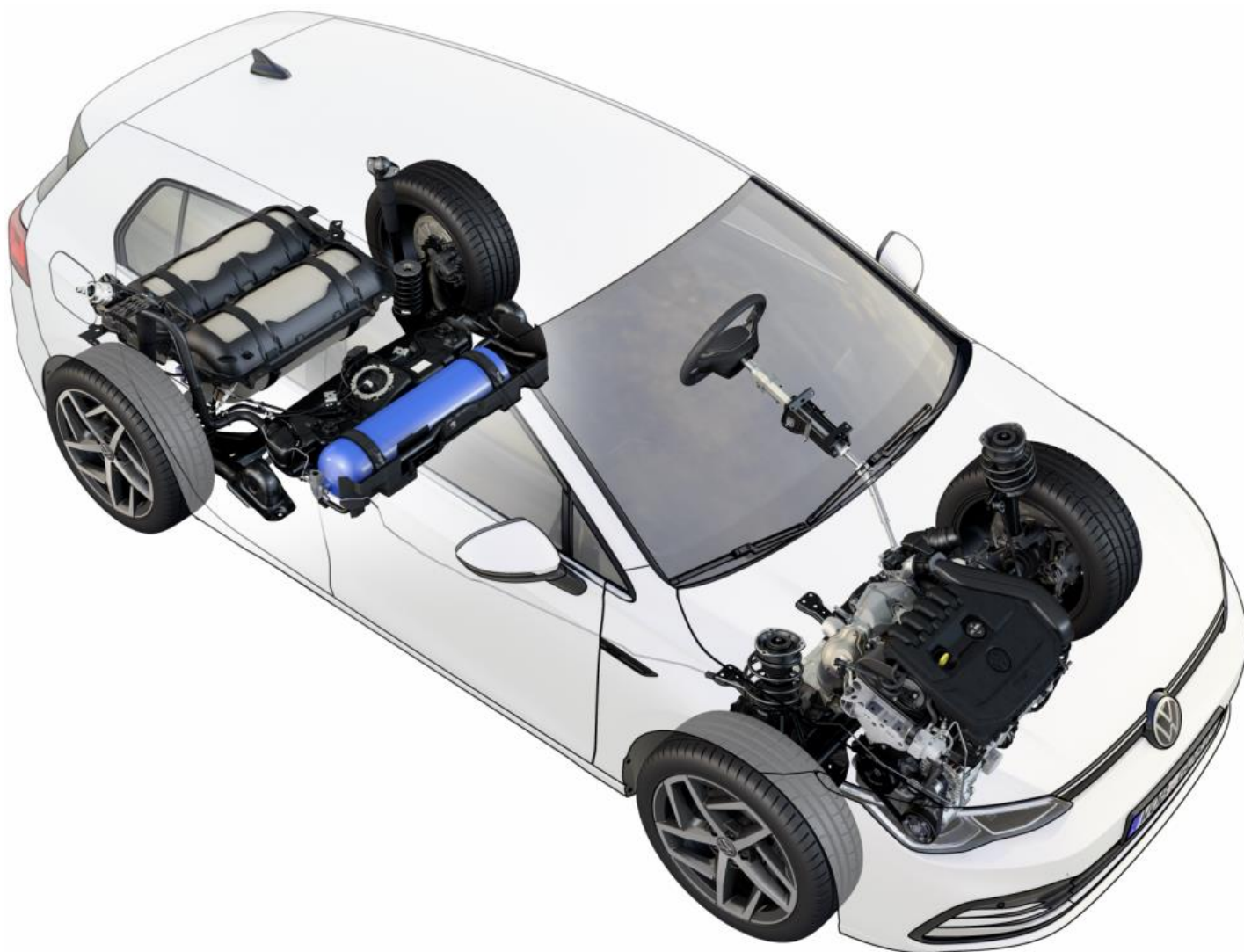
Skoda tuffaste utmanaren

Volkswagen Golf TGI har tre gastankar på totalt 17,3 kilo som ger en räckvidd på 40 mil enligt WLTP-körcykeln. Om gasen tar slut finns en liten bensintank på nio liter som reserv.

Bilen har en fyrcylindrig 1,5-litersmotor på 130 hästkrafter. Motorn använder den så kallade Miller-cykeln för att öka effektiviteten.

Tuffaste konkurrenten kommer förmodligen inifrån VW-koncernen, nämligen [Skoda Octavia G-Tec](#) med samma drivlina.

Volkswagen Golf TGI kostar från 293 500 kr och finns som både kombi och halvkombi. En bensindrivna Volkswagen Golf 1,5 TSI med 150 hk och manuell låda kostar 273 900 kr.



Slutet i sikte

Volkswagen har tidigare gjort klart att [slutet för gasbilarna finns i sikte](#), men i och med lanseringen av Golf TGI står det klart att utfasningen inte börjat riktigt än. Koncernen ska satsa mer på eldrift framöver och därför kommer satsningen på gasbilar på sikt att skalas ned.

Gasbilar från flera bilmärken har tidigare dykt upp med jämna mellanrum i Vi Bilägares granskningar. I tidigare modeller kunde gastankarna rosta sönder vilket var en allvarlig säkerhetsrisk och dessutom [dyrt att åtgärda](#). Enligt Volkswagen ska tankarna vara konstruerade på ett annat och bättre sätt i dag.

Läs också: [Nya gastankar efter bara sex år – kostar 74 000 kronor](#)

Relaterade artiklar:

[Volkswagen ser slutet för gasbilarna: "Förödande"](#)

[Utvecklingen av nya modeller med klimatsmart gasdrift läggs ned – ett besked som får hård kritik från flera håll.](#)

[Skoda Octavia G-Tec officiell – ny gasbil med minimal bensintank](#)

[Nu kommer nya generationen Octavia med möjlighet att tanka gas.](#)

7. Volvo Groups franska militärlastbil imponerar.

John Edgren 2020-10-22 09:05.

Den lätta lastbilen Armis kan driva på upp till åtta hjul, och en ensam förare kan köra ett helt fordonståg i terräng.



Armis har lånat sin dieselmotor från den franska arméns pansarfordon Jaguar.

Volvo Group är organiserat i tio företagsområden och franska Arqus är gruppens försvarsgren. Bakom namnet döljer sig tidigare Renault Defence, Acmat och Panhard. Nu har Arqus avslöjat mer om sin senaste lastbil, och Armis har många imponerande egenskaper. Det rapporterar [Popular Science](#).

Exempelvis kan modellen köra i fordonståg där det endast är lastbilen längst fram som har en förare. Med en militär användning har man inte kunnat bygga lösningen på exempelvis wifi, eller gps som levereras av en främmande makt.

Istället har man använt teknik där varje lastbil följer i hasorna på den framför, och om en av lastbilarna skulle gå sönder eller slås ut så kommer den bakomvarande istället haka på nästa fordon i ledet. Arqus har inte specificerat exakt vilken teknik som används.

Konvojsystemet ska även fungera i terräng där det inte finns några vägar – och enligt Arqus är intresset för tekniken stort eftersom logistikpersonal ofta är de som löper störst risk för att attackeras i konfliktområden.

Hittills står den åttahjulsdrivna och sexhjulsdrivna versionen av Armis färdiga med bara några få kvarstående områden som ska utvärderas. Den fyrhjulsdrivna versionen är dock fortfarande under utveckling.



Armis kan klättra upp för vägar med en 50-procentig lutning.

Klarar att köra genom 121 cm djupt vatten

Även om utgångspunkten är konventionell lastbilsteknik ställer den militära användningen högre krav på robusthet och stabilitet, oavsett underlag. Bland annat har de längsgående balkarna under lastbilen förstärkts. Trailern är modulär och kan anpassas för att köra allt från soldater till containrar eller pallar.

De punkteringsfria däcken på 56 tum innebär att lastbilen kan köra genom 121 cm djupt vatten och utan problem ta sig över en 51 cm hög mur. Den kan också klättra upp för vägar med en 50-procentig lutning. Då kan föraren använda en extremt låg krypväxel, och aktivera automatic brake assist som sparar på huvudsystemet.

Tidigare har det inte varit möjligt för fordon med drivning på fler än fyra hjul att koppla bort ett hjulpar, men nu har Volvos utvecklingsavdelning hittat en lösning som låter Armis sexhjulsdrivna version istället bli fyrhjulsdreven när så önskas. Det minskar slitaget avsevärt och torde även sänka bränsleförbrukningen.

Trots att fordonet är tungt så måste det ändå kunna hålla farten uppe och dra last upp för branta backar. För ändamålet har Armis lånat sin dieselmotor från den franska arméns pansarfordon Jaguar. Den sexhjulsdrivna lastbilens motor ligger på elva liter och utvecklar 460 hästkrafter, medan den åttahjulsdrivna har en dieselspis på 13 liter, vars prestanda ännu inte har avslöjats.

I Europa är vi vana vid att motorn sitter under hytten, i en så kallad "cab over", men det främsta skälet till att Arquus istället har valt att placera motorn framför hytten är att man därmed kan göra lastbilen lägre – vilket innebär att Armis kan lastas på tåg.

Hytten kan lämnas obepansrad eller få Natos standardnivå av skydd mot projektiler, minor och improviserade sprängmedel. Lastbilens underhåll förenklas av HUMS – Health and Usage Monitoring Systems. Via sensorer på en rad nyckelkomponenter kan systemet förutspå kommande haverier.



8. Ebba Busch: Höj skatten på gamla bilar.

Anders Nilsson 2020-10-22.

Vill även införa skrotningspremie.



I en debattartikel menar Ebba Busch och Magnus Jacobsson från Kristdemokraterna att det finns för få alternativ bland elbilar för familjer på landsbygden om de ska ha en chans att hänga med i miljöomställningen. Dessutom vill de höja skatten på äldre bilar och även införa en skrotningspremie.

Ebba Busch fick [kritik efter partiledardebatten](#) för cirka två veckor sedan när hon menade att regeringens miljöpolitik riktade sig till de rika som har råd att köpa en elbil för en miljon kronor eller mer. I [Alltinget](#) har nu en debattartikel publicerats där hon försvarar sina uttalanden.

Kristdemokraterna menar att det var ett stort misstag att lägga ned kärnkraftverken Ringhals 1 och 2. Om de skulle vara i drift fram tills 2025 skulle utsläppen minska med åtta miljoner ton koldioxid. Det motsvarar utsläppen från 1,9 miljoner bensinbilar under ett års tid.

De menar att alternativen är få för en familj som bor på landsbygden som vill ha en större eldriven bil, har fyrhjulsdrift och dragkrok. Argumentet går ut på att man kan köpa en elbil för 300 000 kronor, om man är ett ensam- eller parhushåll, bor i storstaden och inte har några barn.

Laddningsnätet är inte så väl utbyggt ute på landsbygden, förutom för [Tesla](#) skriver Ebba Busch. Enligt Kristdemokraternas beräkningar behövs en investering på åtminstone 700.000 kronor för att möta de krav som en större familj kan ställa på en elbil. Är dragkrok, fyrhjulsdrift och ett välutvecklad laddnät ett måste, krävs antagligen en Tesla Model X där startpriset är strax över en miljon kronor. Dock menar de att framtiden är ljus eftersom att marknaden snabbt förändras.

Ebba Busch skriver att regeringens subventioner har sprungit ifrån hushållens ekonomi. De bilar som vanligt folk inte har råd med subventioneras, och vanligt folk betalar för dem. De argumenterar att många väljer bort elbilen på grund av ekonomiska skäl och i stället väljer bensin- eller dieselmotorer, eller kanske hybrider. Det betyder i förlängningen att de får betala för bonusarna till elbilarna.

Kristdemokraterna menar att hybridbilarna är ett viktigt alternativ, men att regeringen väljer att gå åt fel håll eftersom de skärper kraven, så att bilar som släpper ut mer än 60 gram koldioxid inte längre får någon bonus. Kristdemokraterna säger därmed nej till förslaget om strängare malus. De håller med om en generösare bonus, men vill inte försämra för hybriderna.

”Vi säger nej till halva malushöjningen och inför i stället något högre fordonskatt för gamla bilar, mer än 18 år, och en skrotningspremie för samma fordonsgrupp” [skriver Ebba Busch och Magnus Jacobsson](#).

Det gör att säkerheten höjs och att utsläppen minskar avslutar de.

Relaterade artiklar



[Bonus-Malus-skatten ändras igen - om 11 månader](#)



[Nya fordonskatten: 520 000 kronor](#)



[Ny rapport: Svenska bilköpare grönast i Europa](#)



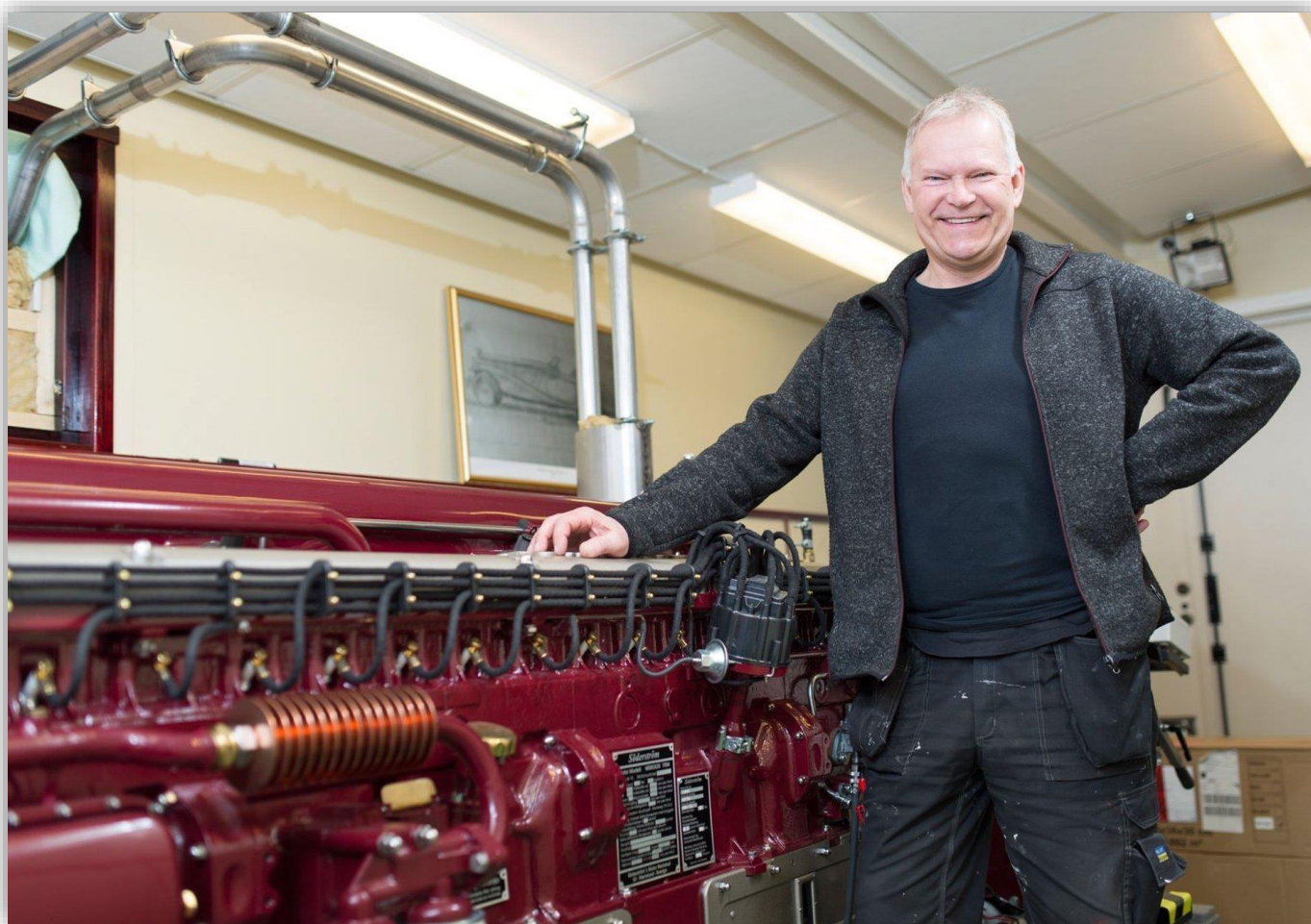
[Kravet: 25000 kr om du skrotar din gamla bil och köper elbil](#)

BILSPORT

9. Pelle Söderströms storverk.

Text: Gunnar Ljungstedt, Publicerad: 2020-10-19 kl 09:45.

Det började med julkalendern 1969 och slutade med en egenkonstruerad och hembyggd motor, över två meter lång och med 16 cylindrar. Herkules 1934 är världens enda 16-cylindriga radmotor!



MÄSTERBYGGARE. Det har tagit ingenjören Pelle Söderström från Kil 14.000 timmars läsande, funderande, räknande, svetsande, svarvande, fräsande, filande och skruvande att skapa Herkules 1934. Nu ska han bara bygga bil också...

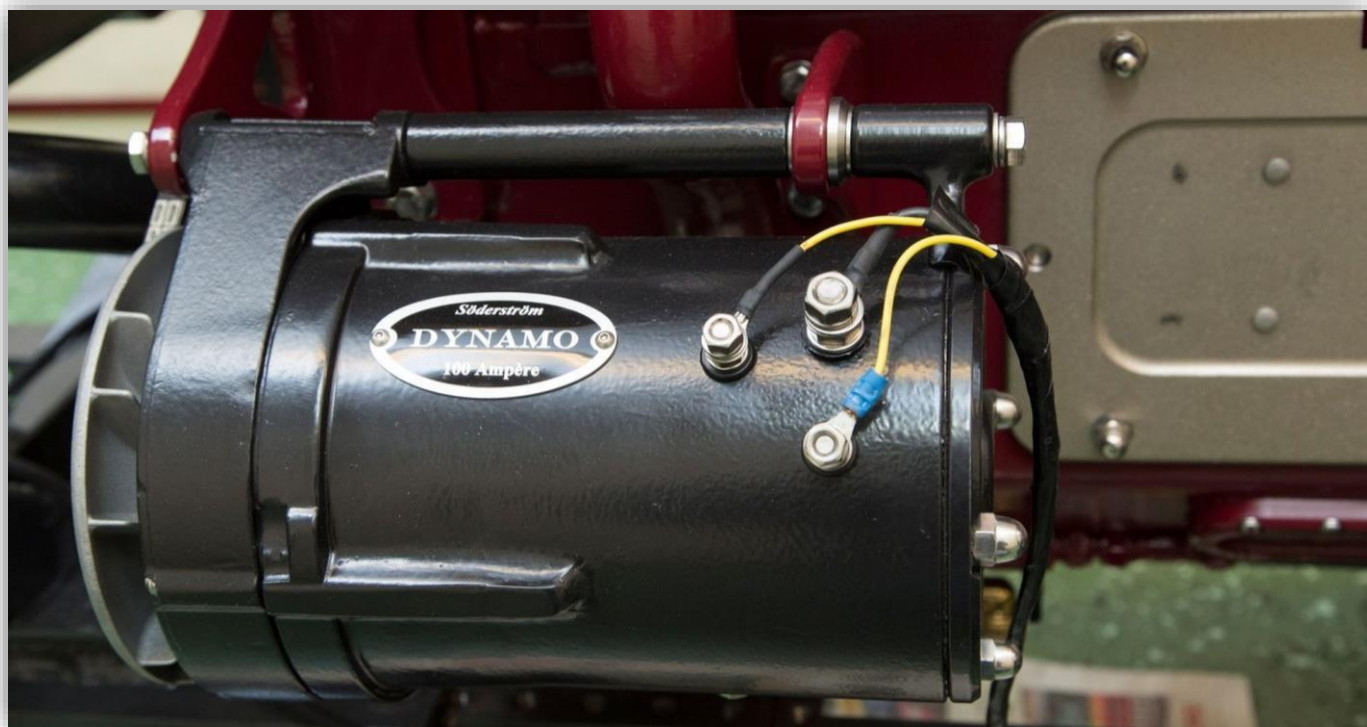
FILM: <https://youtu.be/m2TvmzXL7tU>

Gångkaraktären på minner mycket om en stor fartygsmotor när Herkules 1934 står och mumsar harmoniskt på tomgång. Kanske inte så konstigt, motorn är på 8,1 liter, 494 cui, och tomgångsvarvtalet ligger på låga 400 rpm.

Man får titta ett tag inom man hitta ursprunget. Det här är ju faktiskt en Volvo B20 på anabola, eller rättare sagt fyra stycken ihopskarvade B20. Om man förenklar, vill säga. Det är Volvos gamla trotjänare i grunden, män efter tusentals timmar med beräkningar och arbete, och tusentals egna delar och lösningar är det att betrakta som en helt ny motor.



STORVERKET. Herkules 1934 bakom sin kylare från Scania-Vabis. Det krävs ett tränat öga för att upptäcka de fyra renkapade Volvo B20-blocken som sammanfogats med snyggt skulpterade mellandelar och det stora gemensamma vevhuset.



KOSMETIK. Likströmgenerator på 100 ampere? Var hittar man en sådan? Pelle köpte en Biltema växelströmgenerator och gav den ett förlängt hölje med ventilationsgaller på motorsidan och en svarvad bakre gavel.

Herkules 1934, världens första 16-cylindriga radmotor.

Allt började när konstruktören och byggaren Pelle Söderström var tolv år. Året var 1969 och på tv gick julkalendern Herkules Jonssons storverk. När sjuårige Herkules Jonsson i andra avsnitt skruvar igång och gammal A-Ford med hjälp av "konstruktionsritningen", då förändrades Pelles liv.

- Då var jag helt såld, erkänner han. Har tänkt på det hela mitt liv, och nu står den här - Herkules 1934.

550 sidor tjock

Storleken på motorn anspelar på Herkules, men förstås även på julkalendern. 1934 är ett taget årtal vars tekniska estetik Pelle försökt efterlikna i byggd. Om han uttalar trollformeln "överliggande kramaxel och kalasvev och bubbla förknasare", som förtrollade Herman Jonsson till Herkules Jonsson, varje gång han går ut i garaget - det förtäljer inte historien.

Många vändor ut i garaget har det blivit, i alla fall. Tusentals. Totalt har han spenderat 14.000 timmar byggt. Dels har det rent tekniska konstruerandet tagit enorm tid, dels har det estetiska krävt sin tid. Utseendet har varit lika viktigt som tekniken.

Dessutom har Pelle skrivit en manual för motorns skötsel - som är 550 sidor tjock och har tagit 3.500 timmar utöver byggtiden.

- Det är så pass avancerat att jag själv behöver gå i i manualen ibland, kan inte komma ihåg allt. Någon gång har jag sagt "Om jag hade vetat hur besvärligt det här skulle bli hade jag inte börjat bygga den". Men det är inte sant, min besatthet hade garanterat fått mig att bygga, oavsett.

Grunden i motorn är ett gemensamt vevhus som de fyra separata cylinderblocken, som i sin tur är friserade, vilar på.

Genomgående axel

Vevhuset har gjorts vridstyvt så att blocken inte ska utsättas för torsionsvridningar. De modifierade blocken sammanbinds med varandra med mellanstycken svetsade i sexmillimetrar 355-plåt där inte bara vridstyvheten utan även längdutvidgningen var problem att räkna med.

- Jag varje mellanstycke finns ytor som kan flexa, berättar Pelle.

Varje cylinderblock har kvar sin vevaxel som i sin tur driver en underliggande genomgående axel med triplexkedja.

Vevhuset tjänstgör även som oljetråg och har delats upp med skott så att varje individuell cylinderblockssektion har sitt eget smörjsystem. Att smörja en drygt två meter lång motor med en gemensam oljesump hade aldrig funkat.

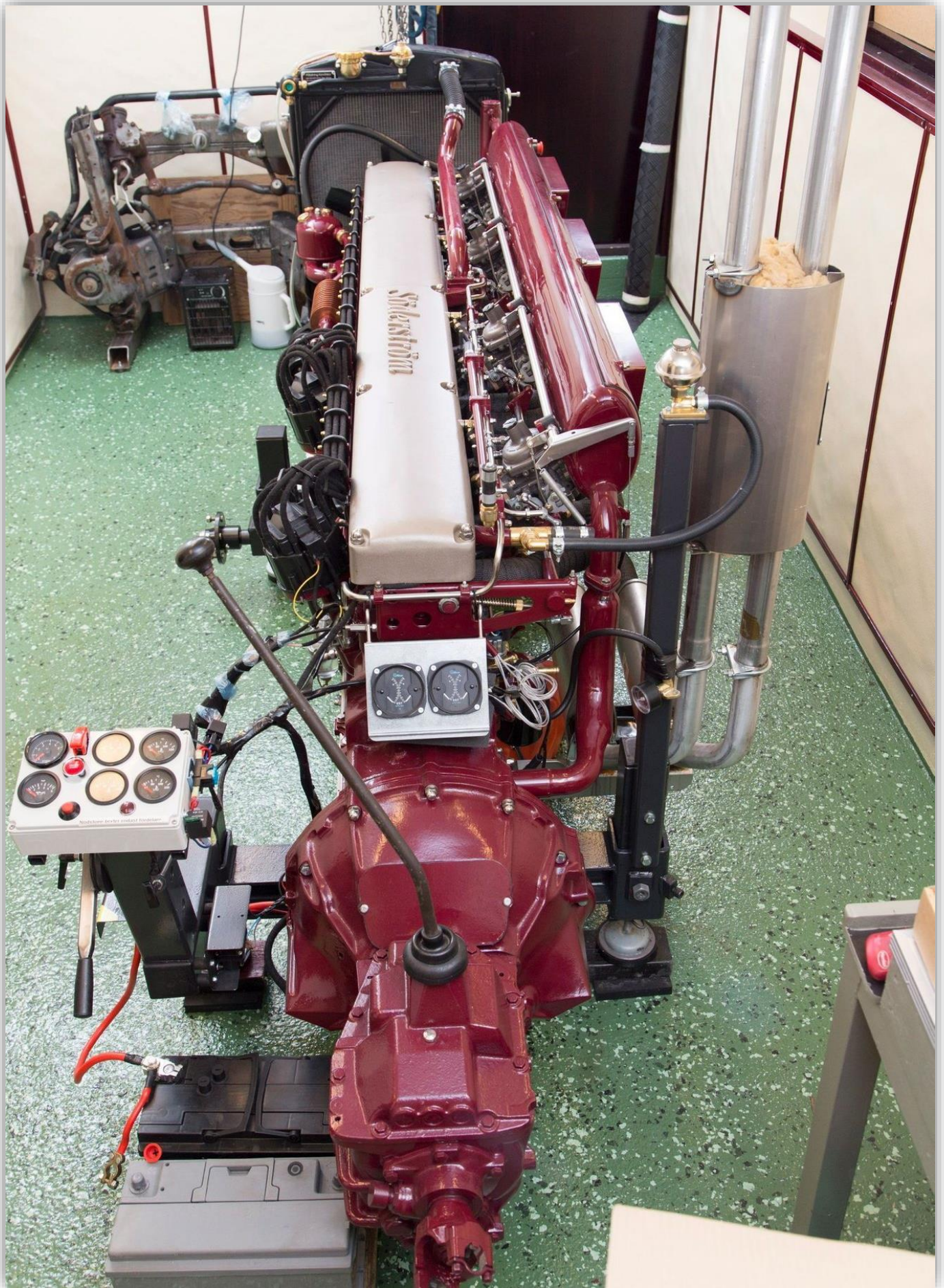
- Vid en brant utförsbacke rinner oljan längst fram och kolvarna slår i oljenivån, förklarar Pelle.

14 A4-sidor handräknat

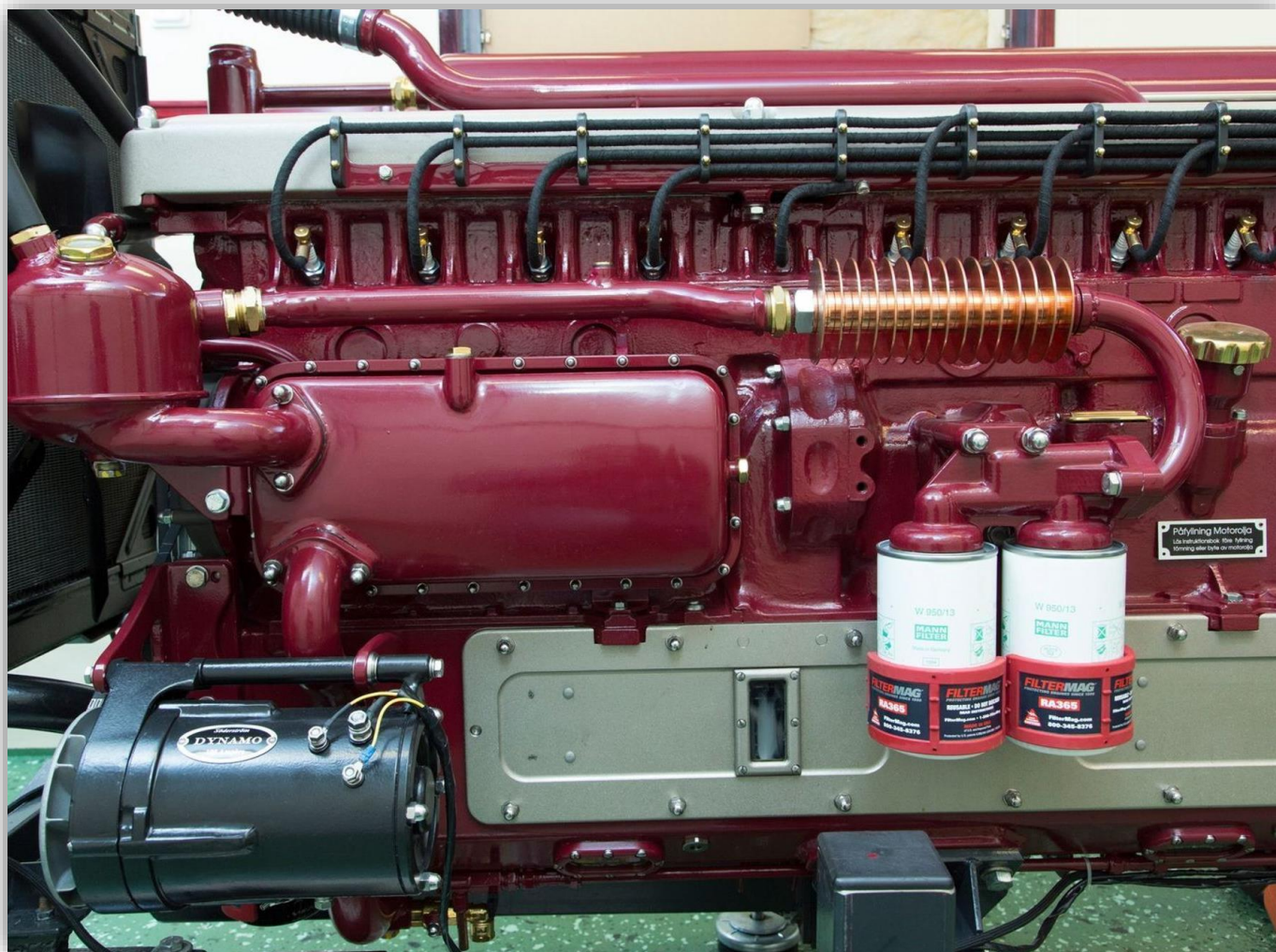
Torrsumpsystemet har två High Performance-pumpar till Chrysler big block, men det visade sig bli i kraftigaste laget. Pelle fräste av och slipade om dem så att de blev hälften så stora, och det funkade perfekt. En hydraulpump till en bakgavellift gör att han kan köra upp oljetrycket före start.

B20 originaloljepumparna tjänstgör nu som returpumpar som skickar oljan via två returfilter till en avluftningscyklon.

- Bara kedjorna blev 14 A4-sidor handräknat för att få det att hålla, suga Pelle när vi kommer att köra som länkar samman vevaxlarna. En mängd parametrar måste beaktas, ändras en så sticker de andra värdena iväg. Då får man börja om.



LASTBILSLÅDA. Växellådan är en 4-växlad Munchie från en Chevrolet-lastbil från 70-talet. Två Volvo-startmotorer greppar i Chevrolet-svänghjulet som har större diameter än ett Volvo-hjul och därför blir bättre startmoment.



HÖJDARE. Motorn är avsevärt högre än en B20 tack vare det kraftiga gemensamma vevhuset i botten. Kylaren på oljereturret är gjord av en gammal kopparplåt som blev över på ett jobb i Munkfors på 70-talet.

- Kedjeleverantörernas beräkningsprogram visade sig inte klara dessa beräkningar, fortsätter Pelle. Eftersom kraven för Herkules är högre än industrins, alltså blev det att handräkna.

Avancerad smatterkråka

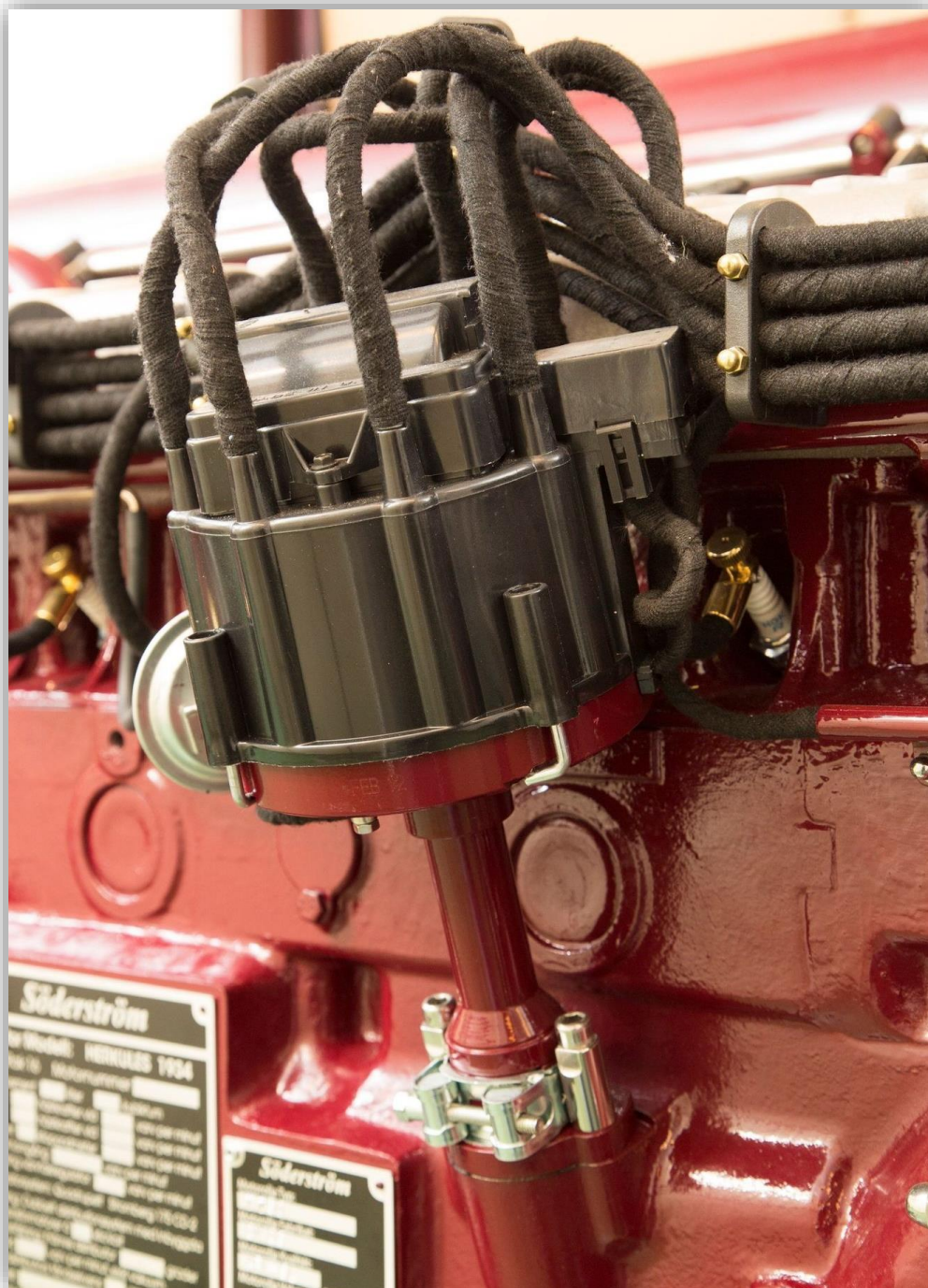
Kedjehastigheten är hög och krafterna stora. Kedjestrakarna blev riktigt mariga att få till, det fanns inte plats för någon rulle så det fick lösas med en svarvad och fräst släpa i plast med oljekanalerna för kedjesmörjningen.

- När jag började konstruera motorn trodde jag inte att det skulle bli ett problem.

Hur kommer man fram till vilken tändföljd en 16-cylindrig motor ska ha? En B20 har 1-3-4-2, men om man kör med fyra cylinderblock?

Pelle valde att betrakta motorn som två V8-motorer där varje motorhalva fick en eftermarknads HEI-fördelare till Ford. Motorn har alltså två fördelare. Men hur skulle de två halvorna tända sinsemellan?

För att klura ut detta tillverkade han en avancerad "smatterkråka", precis som när man satte ett spelkort med klädnypon på cykelns skärmdag i barndomen, men nu med åtta flärpar som "spelade" mot en axel med pliggar fördelade som V8-fördelarens tändföljd. Han gjorde två dessa smatterkråkor som kunde vridas sinsemellan och provkörde i svarven tills han hittade det ultimata ljudet.



UPPDATERING. En av få moderna detaljer Pelle tillåtit är eftermarknads HEI-fördelare. Motorn har två fördelare som betjänar åtta cylindrar vardera. Tändkablarna är lindade med tygtejp för en tidstypisk look.

Max 3.000 varv / min

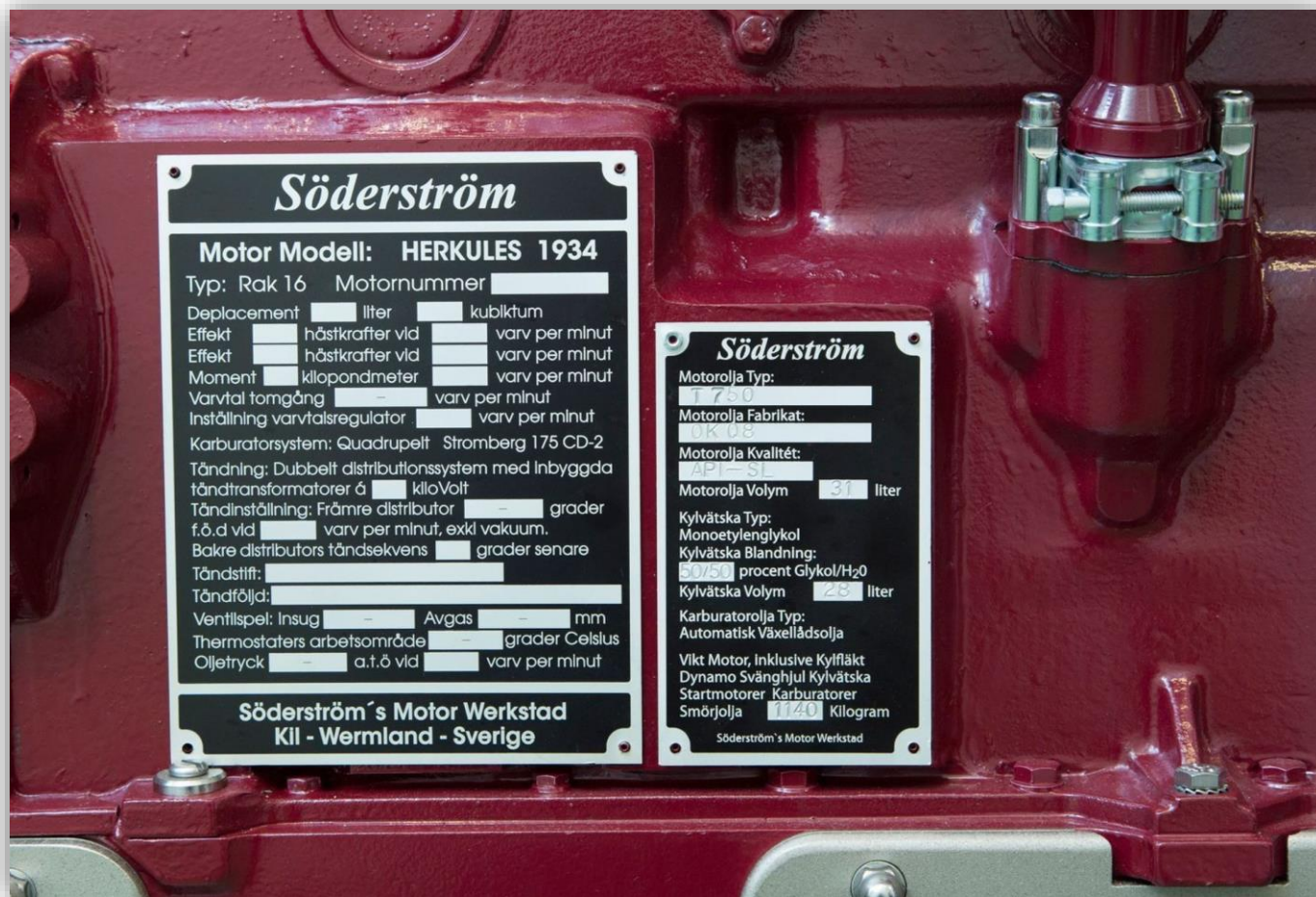
Vad det blev? 1-9-13-5-3-11-15-7-4-12-16-8-2-10-14-6, kan du memorera den?

- Jag har läst 856 sidor om förtändning, påpekar Pelle. Kan ju inte fråga någon vad det ska vara för förtändning på en sådan här, och har ingen provbänk.

Kylningen var en annan nöt som krävde mycket räknande och många experiment. Det blev bäst med fyra separata termostater så att varje cylinderblock kan sköta sitt behov själv från en grov matarstam uppe i ventilkåpan.

Kamaxlarna är snällare än original, motorn är gjord för att varva max 3.000 varv per minut teoretiskt skulle ge 260 hästkrafter och 680 Newtonmeter.

- Skulle jag varva mer kommer jag upp i 420 hästar, har jag räknat på.



INFORMATION. Pelle har lagt till 250 timmar på att få till tidstypiska skyltar på ett antal placeringar. Här ska viktiga motordata knackas in, redan nu kan vi läsa att den kompletta motorn minus växellåda väger in på 1.140 kg.

Man förstår snabbt att detta inte är en galningsarbete. Inget, absolut inget, har lämnats åt slumpen. Den vetgirige ingenjören (självklart jobbar Pelle med just konstruktion) har studerat, beräknat, provat och verifierat. Alla t.

- Det är mycket som har varit komplicerat och det har inte funnits någon att fråga, berättar han.

Ett sätt att leva

Vad har varit den största utmaningen?

- Allt, skulle jag vilja säga. Det är svårt att räkna på allt. Verkligheten bestämmer, kartan kan ge en indikation men verkligheten går inte att säga emot.

Alltså, timmarna. Det låter galet med 14.000 timmar. Mellan tummen och pekfingeret går runt 1.800 arbetstimmar på ett år, om man jobbar åtta timmar om dagar och räknar bort fem veckors termin, helger och röda dagar. Bara så vi har lite siffror att förhålla oss till.

Men tittar man på detaljerna är lätt att förstå var timmar tagit vägen. Bara alla skyltar på motorn tog 250 timmar inom Pelle blev nöjd med dem. 250 timmar. Det är en industrisemester plus mammor. Förstår du var ribban ligger?

- När ni andra har firat julafton har jag stått i garaget och svarvat skruv, menar han. Det är ett sätt att leva, jag vet inget annat än att gå ut i garaget och greja!

Hur många tillverkare egna tändhattar i mässing? Eller en avluftningscyklon till motorolja? En gnistsläckare innehållande nio meter nyckelkedja från Biltema? Det skulle gå att spendera dagar ihop med Herkules 1934 och ändå fortätta upptäcka nya detaljer.



TÄCKLOCK. Ventilkåpan är delad och mer att betrakta som täcklock då bland annat matningen till kylningen går under den. Rullad i tvåmillimetersplåt med laserskurna bokstäver dragna med M3-skruv som sedan slipats ned.

Helt egen bil

Första starten var nervös, men Pelle förberedde sig som den ingenjör han är. Med en 7,5 kW elmotor drog han runt motorn för att se att det fanns olja överallt. Utan topparna monterade. Det gick lite sådär, det visade sig att när kolringarna inte har gastryck så tätar de väldigt dåligt. Så det blev olja i hela garaget, han fick tvätta väggarna med avfettning.

- Det var bara att skruva på topparna och starta den på riktigt!

Den sången. Den gången!



DETALJER. När oljenivån kontrolleras är det viktiga att motorn står precis i våg, det anges i den 550 sidor tjocka manualen. Till hjälp finns en libell monterad under ett snyggt litet mässingslock. Överallt nya detaljer att upptäcka!



BJÄSSE. *Motorns dimensioner för tankarna mer mot fartygsmotorer än Volvo B20, det är en imponerande pjäs. Mitt i bilden syns vattenpumpen med sin drivaxel. Bakom den långa luftburken med tre filterinsatser finns fyra Stromberg-karburatorer.*

En stor milstolpe var avklarad. Män Pelle kommer knappast luta sig tillbaka och nöja sig med att tomgångsköra Herkules 1934 i riggen i garaget. Ambitionen har hela tiden varit att sätta motorn i en passande bil.

Någon sådan går förstås inte att hitta, inte ens en Duesenberg skulle rymma den långa pjäsen under huven. Men är man konstruktör så är man, han har redan ritat på en helt egen bil med typiska 30-talsdrag.

Den kommer att bli lång, originalskissen får dock revideras något så att bilen går att bygga i garaget som har begränsat utrymme.

Så, då ses vi om något tiotusental timmar igen?

PERSONLIGA FAKTA

Pelle Söderström, 63 år

Bor: Egen villa.

Familj: Vem klarar att bo med en galning som mig? Finnar det någon är hon troligen så galen att jag inte kan bo med henne. Har dock ett gäng barnbarn jag umgås med kontinuerligt.

Yrke: På visitkortet står: Senior Maskiningenjör.

Mina "superkrafter": Jag kan mycket om det mesta.

Mina mindre smickrande drag: Förstår inte frågan. Jag är ju jättecharmig!

Favoritverktyg: Jag är verktygsnörd, så det skulle bli en lång lista. Passera!

Första bil: Volvo P1800.

Bilar jag borde sparar: Ovan nämnda, samt min Dodge Charger -66.

Sämsta bil jag ägt: Renault Laban. Skitbil!

Drömbil: Herkules 1934.

Om jag bara fick ha en bil resten av livet: Omöjligt att svara på. Har tre bilar just nu, och behöver alla tre. Mustang-cab att glida i, HiLux-pickup att köra grejor på och i skogen samt en Swift att pendla till jobbet i. Att ha en bil till alla tre syften går inte.

Bilträff jag gärna åker på: Finns väldigt många 60-talsbilar, jag jag tycker är bra för motorkulturen. Självt har jag tröttnat på dessa bilar, så det är sällan jag åker nu för tiden. Gillar 30-talet mer ...

Om bilar inte fanns: Eöhh ... Burr! Då fick vi väl bygga några då. Pfrutt ... "inte fanns", så dumt!

FILMER: [HERKULES 1934 First start up - Part 1](#)

[HERKULES 1934 First start up - Part 2](#)

[HERKULES 1934 First start up - Part 3](#)

[Herkules 1934 First start up - Part 4](#)

[Herkules 1934 First start up - Part 5 Sound](#)

[Herkules 1934 - First start up - Part 6](#)

[Herkules 1934 First Start Up - Part 7](#)

[Herkules 1934 First Start Up - Part 8](#)

[Herkules 1934 - Part 9 Chain Slack](#)

[Herkules 1934 - Part 10 Chain Tensioner](#)

[Herkules 1934 - Part 11 Test FilterMag](#)

[Herkules 1934 - Part 12 Metal flakes i Crancase](#)

[Herkules 1934 - Part 13 Sound Absorbers](#)



Gunnar Ljungstedt

ViBilägare

10. Quiz: Hur bra koll har du på olika bilmärken?

Publicerad I förrgår 15:42.

BILDQUIZ

Hur bra är du på att känna igen bilmärkenas emblem? Para ihop symbolerna med rätt märke i Vi Bilägares bildquiz. Berätta sedan hur lätt eller svårt det var i kommentarsfältet.



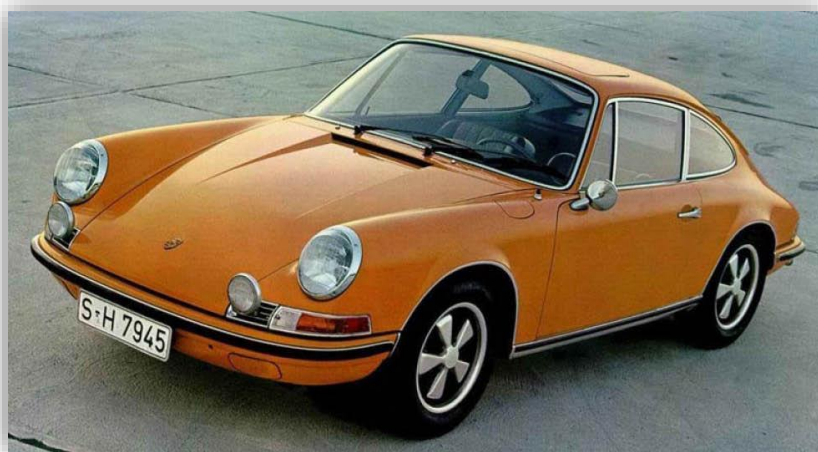
[Klicka här för att starta frågesporten!](#)

ViBilägare

11. Quiz: Hur mycket kan du egentligen om Porsche?

Publicerad 2 oktober

BILDQUIZ: Den tyska sportbilstillverkaren har gjort mycket mer än bara sportbilar. Hur många rätt får du?



[Klicka här för att starta frågesporten hos Klassiker!](#)

Klassiker

12. Utmanaren från Lancia - Thema 8.32.

Publicerad 2020-10-21 kl 7:00, text Mårten Carlsson.

Lancia Thema fanns förvisso med turbomotorer och en V6:a. Men det räckte inte riktigt till tyckte man och tog hjälp av Ferrari!



FILM: <https://youtu.be/xa5fscq7daq>

Under åttiotalet uppstod en ny typ av bilar. Stora lyxiga sedaner med sportbilsprestanda - BMW M5 och dom där.

Lancia var inga nybörjare inom vare sig prestigebilar eller prestanda - men kombinera dom båda då?

Thema kom 1984 och var ingen oäven bil på båda det ena och det andra, men ribban höjdes ganska fort. Nu gällde det att hänga med i svängarna - bokstavligt talat.

Lancia var även kända för att vara lite okonventionella, så tanken med att sänka ner en Ferrarimotor i en stor sedan kanske inte var helt oväntad.

På Turinmässan 1986 visades en av tidens mest galna bilnyheter - Lancia Thema 8.32

Det stod för åtta cylindrar 32 ventiler, och det var vad Ferraris F105-motor bestod av. 2,9-litersmotorn satt normalt i Ferrari 308 och Mondial. Men det var inte bara lyfta i motorn rakt av, nej den fick en rätt omfattande genomgång för att passa i Theman. Motorn var ju anpassad för en liten lätt och rapp sportbil, så för att få den mer civiliserad för att passa gångkultur för en stor bil som Thema ändrades den en hel del.

En annan vevaxel togs fram, tändföljd ändrades, topplocken fick mindre ventiler med mera. I slutändan gav den 220 hästkrafter vid 6750rpm. Dessa överfördes till framhjulen via en femväxlad låda, automat fanns inte att på till 8.32.

Nu hade man en bil värdig att ta upp kampen med BMW M5. 0-100 gick på 6,8 sekunder och toppfart angavs till 240km/h.

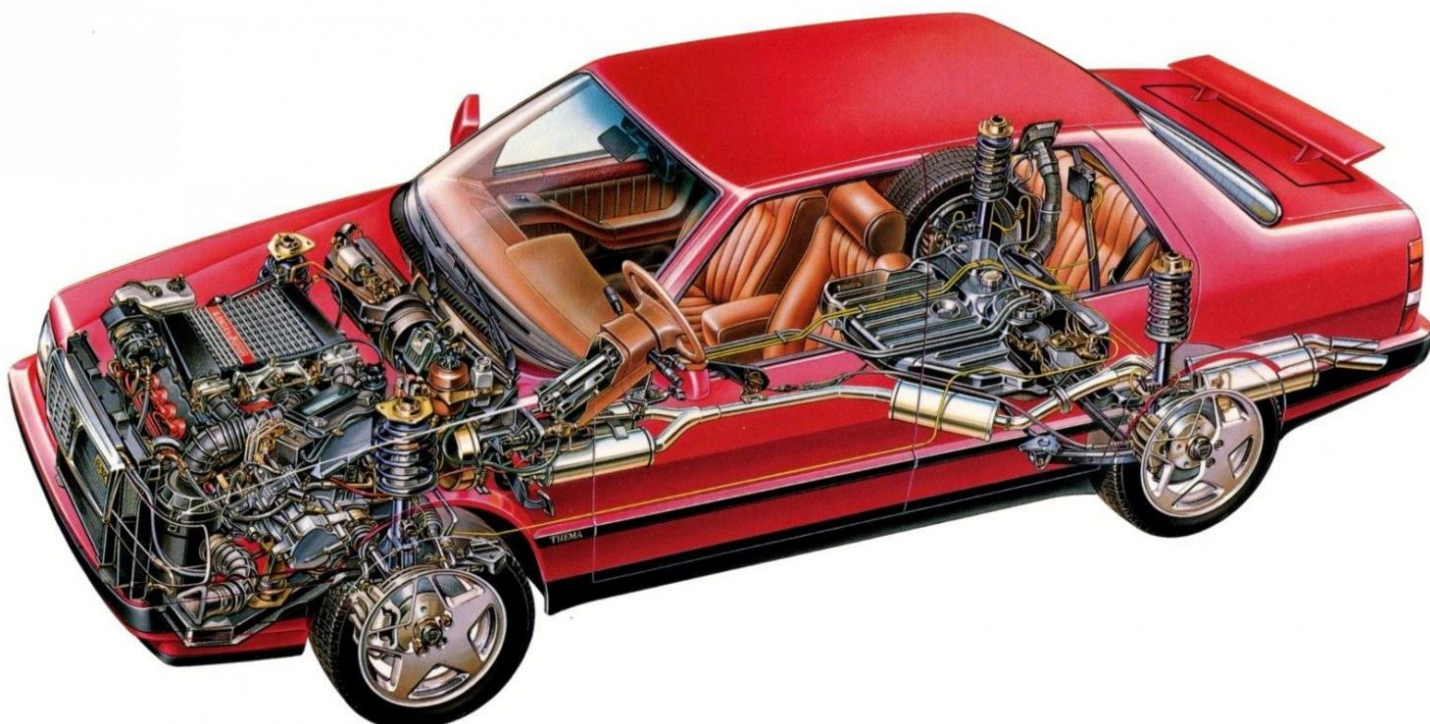


På insidan sparade man inte heller på krutet. Massor med ädelträ och alcantara, alternativt skinnklädsel. Tillvalslistan var väldigt kort - det mesta fanns redan på plats. Men ville man kunde man få telefon i armstödet, sollucka och elmanövrerade säten - fram och bak!



En speciell finesse på 8.32 var den uppfällbara spoilern på bakluckan. Den låg gömd i bakluckan och kunde fällas upp med ett reglage från förarplatsen.

För övrigt var 8.32 ganska diskret. Dubbla avgasutblås, ett litet emblem i grillen och fälgarna som starkt påminner om Ferraris. Och så hade den en liten guldrand längs karossidan. Färgvalen var begränsade. Blått, grönt, rött, grått eller svart - samtliga kulörer i metallic.



Här är det tydligt vilken komplex maskin Thema 8.32 var. Men räckte den till för att konkurrera med de snabbaste lyxsedanerna på den tiden då?

På papperet ja - i verkligheten var det lite annorlunda. Det var inte bara trångt under huven, det blev tungt också. Framhjulsdrift med 62% vikt på framaxeln...

På Autobahn kunde man jaga BMW och Mercedes i full komfort, i kurvstrid kom den till korta.

Så även på prisappen, Thema 8.32 blev väsentligt dyrare än en M5, en fullutrustad 8.32 kostade nästan som en Ferrari!

Thema 8.32 fick hänga med i uppgraderingen hösten 1988, nu sjönk effekten en aning på grund av avgasrening. Och Ferrari hade dessutom inte tid att bygga motorer åt dom så det jobbet lejdades ut till Ducati.

Den fick dock inte hänga med i den tredje serien av Thema som kom 1992.

Då hade man gjort 3971 stycken av den Ferrarimotoriserade Lancia - inklusive en kombi. Den gjordes av Pininfarina speciellt för Fiatchefen Giovanni Agnelli.

Läs mer om:



[Grattis Lancia Thema!](#)

[Idag har Tobias namnsdag. Men inte här. Vi väljer istället att plocka ett klassiskt bilnamn ur Klassikers unika almanacka. Vi tar Thema. Hip hipp hurra!](#)



13. Ny elmotorsportserie satsar på crossovers och korta banor i stadsmiljö.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2020-10-22, 05:00, uppdaterad 2020-10-22, 09:28.

SuperCharge heter den nya internationella motorsportserien för elektriska crossover-suvar som har drag av både rallycross och speedway.



Korta, jämna race-heat med 680 hk starka crossover-suvar som både sladdar brett och hoppar långt på mycket korta stadsbanor i arenaformat. Det ska den nya internationella motorsportserien SuperCharge bjuda på när den lanseras 2022.

SuperCharge siktar på att då hålla 8 deltävlingar i städer i Europa, USA, Mellanöstern, Kina och Asien-Stillahavsregionen. Den nya serien ska enligt organisatörerna vara lika mycket underhållning och spektakel som en pådrivare för omställningen till elbilism globalt. För att vara mer hållbara ska man också undvika flygtransporter och istället sköta all logistik med båt.

Bakom satsningen står den tidigare Porsche Motorsport-bossen och Sauber F1-lagchefen Max Welti samt Rob Armstrong, tidigare motorsportchef på marknadsföringsföretaget IMG som bland annat driver världsmästerskapsserierna för speedway och rallycross samt den amerikanska driftingserien Formula Drift.

Även F1-meriterade Willy Rampf, som var med som konsult på [Volkswagen ID R](#)-projektet, agerar teknisk rådgivare till den nya serien.



Den nya racingserien ska ha tagits fram i samråd med "några av världens ledande biltillverkare", men ingen har ännu officiellt knutits till serien. De "gatbils-baserade tävlingsbilarna" i serien kommer regleras hårt för att se till att förarförmåga är det som i slutändan väger tyngst.

Supercharges tävlingsbilskoncept kallas SC01 och består av ett rörramschassi med ett 40 kWh stort batteripaket och två elmotorer, en på vardera axel. Den maximala effekten som får plockas ur batteripaketet är 500 kW (680 hästkrafter), vilket enligt Willy Rampf ska resultera i en effekt vid hjulen på ungefär 450 kW (612 hästkrafter).

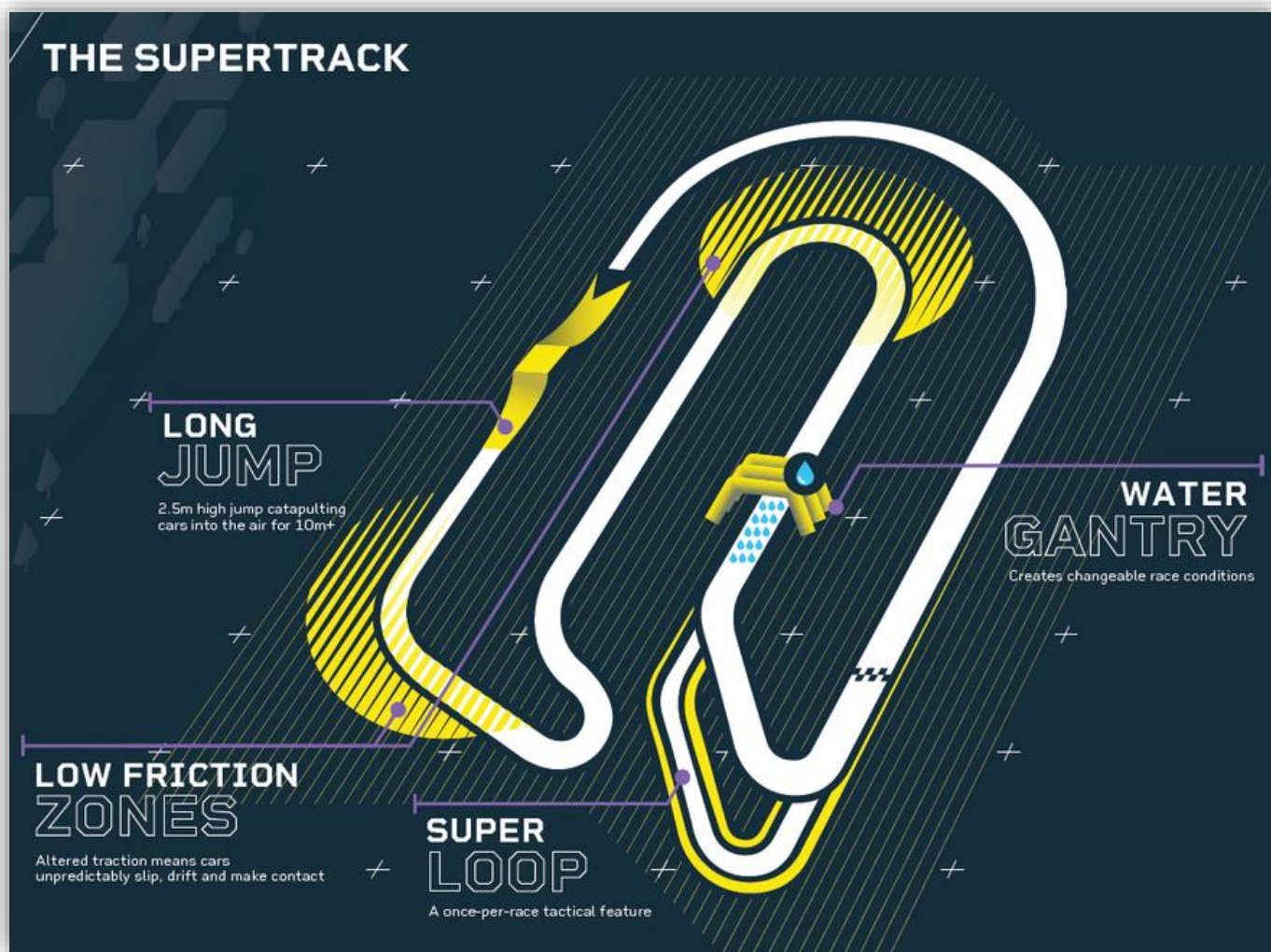
0–100 km/h ska avklaras på 2,5 sekunder vilket är allt annat än [långsamt](#). Några hjälpsystem som antispinn eller antisladd tillåts inte så förarna kommer behöva ha precisa högerfötter för att undvika hjulspinn. Toppfarten är på 200 km/h vilket blir svårt att nå upp i på de små tävlingsbanorna.

Organisatorerna vill locka biltillverkarna med låga utvecklings- och driftkostnader, något den standardiserade tävlingsbilen bidrar till att hålla nere. Däremot är det fritt fram att klä chassit i en kaross som efterliknar tillverkarens produktionsbil. Lite som amerikanska NASCAR, med andra ord.

Det enda tillverkaren måste komma med själv är ett eget batteristyrsystem och själva batterierna, något som ska låta dem testa och utveckla dessa i en tävlingsmiljö.

Så varför crossoversuvar och inte sedaner eller coupéer? Enligt vd Rob Armstrong har man anpassat sig till biltillverkarnas önskemål.

– Det handlar verkligen bara om vad som är viktigt för tillverkarna. Var kommer volymen komma för dem med alla dessa nya elbilar som de utvecklar och släpper på marknaden nu? Meddelandet vi fick från tillverkarna i vår dialog med dem var "vi behöver verkligen en racingserie som låter oss att visa upp den här sortens fordon", säger han till ams.



Tävlingssbanorna ska vara små, endast 1 km långa och innehålla fyra olika sorters hinder – från sladdzoner och en 2,5 meter hög hoppramp till konstbevattning och en extrasträcka kallad "super loop" som måste köras av förarna minst en gång per race.

Det märks att organisatörerna har bakgrund inom rallycross och speedway. De små banorna ska rymmas i "amfiteatrar" eller arenor och allting ska gå att följa från läktarna. Supercharge säger sig också ha en "banbrytande approach" till digitalt innehåll och det korta formatet på tävlingarna ska också lämpa sig väl till digitalt tittande.

För tävlingsformatet är rappt, varje deltävling ska bestå av 15 individuella heat som bara tar några minuter var. Förarna delas upp i fyra grupper av fyra. Varje grupp tävlar sedan tre gånger och efter det elimineras den förare som fått minst poäng. De 12 kvarvarande förarna kör sedan i två semi-finaler med sex bilar. Till sist hålls finalen i slutet av tävlingsdagen med de sex förarna som samlat flest poäng.

Tre priser delas sedan ut baserat på poängställningen: ett till den bästa tillverkaren, ett till det bästa teamet och ett till den bästa föraren.

SuperCharge är ännu en i raden av elektriska motorsportserier som antingen är under utveckling eller nyligen lanserats. Formula E har hängt med sedan 2014 och står nu inför sin åttonde säsong. Grundaren Alejandro Agag ska även lansera off-road suv-serien Extreme E nästa år.

Även standardvagnsreglementet TCR och World Rallycross ska få elektriska spinoffs nästa år. I TCR:s fall heter den nya serien Pure ETCR medan rallycrossen ska få en ny elbilsklass kallad RX2e.

Wiggo Björck

14. Scott Dixon mästare i IndyCar för sjätte gången.

Av Anna Andersson, PUBLICERAD 2020-10-25 kl 22.57

40 år, 50 racevinster och nu sex mästartitlar. 2020 är Scott Dixon kungen av IndyCar, 2021 satsar han på att bli historisk. – Sex är ju bra, men sju låter bättre, jublar han.



Scott Dixon.

Nya Zeeländaren gjorde inte så mycket mer än vad han behövde under IndyCars säsongsavslutning i St. Peterburg, Florida. Han körde in som sexa - och säkrade sin sjätte titel i det mästerskap han tävlat i sedan 2003.

– Jag måste tacka hela teamet, alla har gjort allt den här säsongen och gjort det perfekt, säger Scott Dixon till NBC efter loppet.

– Vi gjorde många förändringar under försäsongen, jobbade hårt och det handlar aldrig om bara en person utan om hela teamet. Det har varit ett hårt jobb.

Dixon inledde årets något förkortade säsong oerhört bra och har sedan lyckats behålla kommandot ända in avslutningen, nu har han sex titlar och 2021 kan han tangera ikonen A.J Foyts rekord på sju titlar.

– Sex är bra, sju låter bättre. Det är målet, men det kommer att bli oerhört tufft, du ser ju hur tuff konkurrensen är.

Inga svenskar klara för 2021

Fjolårets mästare Josef Newgarden gjorde vad han kunde för att hota Dixon i kampen om mästerskapet. Amerikanen vann till slut den händelserika säsongsfinalen före Pat O'Ward och Scott Dixon, han var 16 poäng från att ta sin tredje titel på fyra år.

– Vi kommer tillbaka ännu bättre nästa år, lita på det, lovade Josef Newgarden efter finalen.

Dixons båda svenska teamkollegor gjorde en godkänd avslutning av säsongen. [Marcus Ericsson](#) körde upp sig från plats 15 i starten till plats sju medan [Felix Rosenqvist](#) länge låg ett varv efter ledarvarvet, men körde smart och tog sig upp till plats nio innan han kollide- rade med sin landsman och ramlade ner i fältet till plats 18.

– Det här var ett race där vi hela tiden tvingades komma tillbaka från svåra lägen, berättar Felix Rosenqvist.

– Det var nästan ett mirakel att vi tog oss upp till plats åtta efter att ha varit varvade. Tyvärr stötte jag och Marcus ihop några varv från mål. Jag gav honom all plats jag kunde. Därefter var racet mer eller mindre över för min del.

IndyCar gör nu uppehåll i fyra månader innan säsongen startar om på samma bana, St Petersburg i Florida, i början av mars 2021. Ingen av svenskarna har ännu någon bekräftad styrning till nästa säsong, men båda två hoppas på att stanna i mästerskapet.

SPORT
BLADET

15. F1 behöver Lewis Hamilton.

PUBLICERAD 2020-10-25 kl 16.53 av Anna Andersson.

Lewis Hamilton har skrivit historia. Igen. Men vad händer nu? Måtte Mercedes se till att han stannar kvar och för F1 in i framtiden.



Den 92:a segern är hemma och det kan mycket väl bli en 93:e, 94, 95:e och kanske ännu fler innan säsongen är över. Det lär också bli en sjunde VM-titel innan [Lewis Hamilton](#) och Mercedes går på semester någon vecka innan jul. Men vad händer sedan? Det är ett väldigt stort frågetecken.

Hamilton har ännu inte skrivit på något kontrakt för 2021 och killen som hittills bara har skrivit treårskontrakt tvekar. Han är på väg mot sin 36:e födelsedag och har säkerligen funderingar kring vad han ska bli när han blir stor och vad det livet egentligen innebär. Han har kört racerbil sedan han blev tonåring, det är det enda liv han har levt.

Lewis Hamilton har under sina 14 år i Formel 1 inte bara gått från att vara en pojke till att bli en man. Han har även klivit in i en roll som gått från att vara stjärnan med ett jetset-liv till att ta upp kampen för människors lika värde, för rättvisa och för allas vår planet.

I dag lever han en stor del av sitt liv på sociala medier, mycket väl medveten om den position som han har skapat sig och de möjligheter som finns att göra någonting annat än att träna, tävla och analysera inför ett GP-lopp ett par söndagar i månaden.

Inte hunnit prata framtid

Mercedes stallchef Toto Wolff har ofta sagt att kontraktet inte är undertecknat eftersom han och Lewis Hamilton inte har haft tid att prata om det. Själv säger Hamilton att han gärna vill fortsätta tävla, men frågan är hur länge?

I och med att reglementet är det samma till 2021 och det inte finns någonting som talar för att Mercedes dominans skulle upphöra betyder ytterligare en VM-säsong för Lewis Hamilton med allra största sannolikhet också en åttonde VM-titel.

Vad händer sedan?

Formel 1 står inför ett nytt reglemente, inför ett budgettak och Mercedes stallchef Toto Wolff har inte heller förlängt sitt kontrakt. Det är stora frågor som ska besvaras. Frågor som inte har några givna svar och som i många fall saknar parametrar att hänga upp ett logiskt tankemönster på.

Lewis Hamilton har sedan han började tävla inom racingen drivits av längtan efter att vara bäst, en längtan efter att göra det omöjliga och att besegra de svåraste motståndarna - både på och utanför banan. Hur ofta har vi inte hört honom klaga över däcken? Över kramp och svårigheter som ingen annan har noterat än han själv.

Han tar ingenting för givet och även om hans attityd kan verka lite loj arbetar han hårdare än sina konkurrenter. Han vet att det är vägen till framgång och han vet att det var det som knäckte honom år 2016 när Nico Rosberg till slut vann VM-titeln efter en mycket tuff intern kamp.

Måtte Hamilton stanna till 2022

Han drivs av att uppnå det omöjliga. Men vad driver honom den dagen när han redan har uppnått det omöjliga? Vad jagar han när han redan fångat allt det han jagat efter?

Den dagen kommer allt närmre och därför brottas Lewis Hamilton säkerligen med en mängd svåra frågor när han snart sätter sig vid förhandlingsbordet.

För sportens framtid hoppas jag att han stannar kvar och att han skriver på ett kontrakt som varar i mer än en säsong. Han är i dag den storstjärna som når utanför motorcirkusen och en nystart under ett nytt reglemente 2022 utan den förare som dominerat sporten i snart ett decennium är att riskera en devalvering av mästerskapet. 2022 vill vi se nya bilar som körs av av framtidens förare - men även av nutidens mästare.

F1 behöver Lewis Hamilton, hans inställning, hans kunskap och hans namn för att ta sporten in i framtiden. Först då får vi en värdeämätare på hur bra den nya tidens F1 är.

SLUT