



Imperial LeBaron Crown Coupe 1975

- 1. Ford Kuga nu som "sladdlös" hybrid.**
- 2. Audi uppdaterar SQ2.**
- 3. Honda Civic i ny generation.**
- 4. Renault visar Kiger Concept.**
- 5. D1 - första eldrivna bilen byggd enbart för skjuts.**
- 5. Elation Freedom - ny eldriven superbil från USA.**
- 7. Test Hyundai i20.**
- 8. Test: Porsche 718 Boxster GTS 4.0.**
- 9. BMW flyttar all motortillverkning ut ur Tyskland.**
- 10. BMW:s svar på kritik kring iX: "OK, Boomer".**
- 11. Ny fabrik i Norge kan leverera batterier till Tesla.**
- 12. Fords u-sväng: Kan tillverka egna battericeller.**
- 13. Toyota Yaris misslyckas i undanmanöver.**
- 14. Långtradare kontrollerade: 49 procent körde för fort.**
- 15. Ramblers märkliga Marlin.**
- 16. Experten om Lewis Hamilton: "Insatsen är enastående".**
- 17. Lewis Hamilton kommer att bli tidernas mest framgångsrika F1-förare.**

1. Ford Kuga nu som ”sladdlös” hybrid – låg skatt och dragkrok.

Publicerad 2020-11-18 kl 10:57.

TEXT Erik Söderholm.

Ford lanserar en vanlig hybridversion av suven Kuga. Den lockar med lång räckvidd och betydligt lägre fordonsskatt än för en dieselsuv.



Ford har stoppat leveranserna av populära suven Kuga som laddhybrid. Anledningen är att [batteriet i värsta fall kan börja brinna](#). Ford ska byta ut batteriet i de bilar som redan rullar på vägarna i en stor återkallelse.

Men det hindrar inte Ford från att nu lansera en vanlig hybridversion av Kuga utan laddsladd. Ford kallar modellen för en ”sladdlös” hybrid och siktar på att locka bilköpare som annars sneglar mot en dieselsuv.

Ford Kuga Hybrid får en räckvidd på drygt 100 mil om den officiella förbrukningssiffran hålls. Bilen har ett litet 1,1 kWh-batteri som bara kan driva bilen kortare sträckor och den kan alltså inte laddas i ett uttag.

Däremot har bilen ett särskilt värmesystem som kan värma upp motorn i förväg och på så sätt möjliggöra körning på eldrift redan när bilen startar i kallt väder.

Ford Kuga Hybrid har en bensindriven, fyrcylindrig motor på 2,5 liter som använder den så kallade Atkinsoncykeln. Effekten ligger på 190 hk och motorn är kopplad till en steglös automatlåda. Fyrhjulsdraft blir tillval i vissa länder – vi undersöker just nu om Sverige är ett av dem och uppdaterar artikeln om vi får besked.



CVT-lådorna brukar kritiseras för en viss "gummibandskänsla" när motorn parkerar sig på ett visst varvtal och sedan väntar på att bilen ska komma upp i fart. För att lösa det problemet har Fords CVT-låda simulerade lägen som ska likna stegen i en vanlig automatlåda.

– Vi har lyssnat noga på kunderna för att Kuga Hybrid verkligen ska leverera när det gäller körupplevelse, säger Glen Gould, chefsutvecklare för Kuga.



Förbrukningen ska ligga på 5,4 l/100 km och koldioxidutsläppet på 125 g/km. Det ger en förhållandevis låg fordonsskatt på 2 820 kr om året under de första tre åren, och bara 668 kr per år efter det med dagens bonus/malus-system.

Som jämförelse har dieseldrivna Volkswagen Tiguan med fyrhjulsdraft, dubbelkopplingslåda och en effekt på 200 hk en fordonsskatt på 9 687 kr under de första tre åren och 4 170 kr om året efter det. Skillnaden blir därmed 20 600 kr under de första tre åren enbart sett till fordonsskatten (utan att ta hänsyn till andra kostnader som service, andrahandsvärde och förbrukning).

Ford Kuga Hybrid har dragkrok och högsta tillåtna släpvtikt är 1 600 kilo. Vi söker svenska Ford för att ta reda på vad Kuga Hybrid ska kosta och hur lanseringsplanen ser ut med tanke på att laddhybridversionen av Kuga alltså fortfarande är stoppad.



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



[**Batterifiasko hos Ford och BMW retar upp ägarna**](#)
[**Populära laddhybrider kan börja brinna – ägarna är förbannade.**](#)



[**Avslöjat: Ford tvingas byta hela batteriet i Kuga Plug-in Hybrid**](#)
[**600 svenska bilar omfattas – men ägarna måste köra vidare i sina bilar till efter nyår.**](#)

Feber

2. Audi uppdaterar SQ2.

AV BOBBY GREEN 2020-11-17 KL 18:00.

Två år har passerat.



För två år sedan såg Audi SQ2 ljuset. Det är en sportigare variant av den kompakta crossovern Q2 och nu får den sig en liten uppdatering i form av en facelift kryddad med lite mer teknik. Utseendemässigt handlar det om en ny grill som sitter lite lägre, nya LED-strålkastare, nya baklampor tillsammans med ett gäng nya lack- och fälgalternativ.

Under huven är det samma visa som tidigare vilket innebär en turbomatad fyra på 2,0 liter som ger 300 hästar och 400 newtonmeter i vrid. Till den kopplas en sjustegad S-tronic-automatlåda som driver alla fyra hjulen. 0-100 km/h ska gå på 4,9 sekunder och toppfarten ligger på 250 km/h.

Försäljningen av den uppdaterade versionen har dragit igång och de första kunderna ska få sina bilar i början av nästa år. Priset börjar på 45.700 euro.



[Det här är Audi SQ2](#)

[Får samma motor som S3](#)

3. Honda Civic i ny generation – här är första bilderna.

Publicerad 2020-11-18 kl 14:28.

TEXT Erik Söderholm.

Hondas globala storsäljare lanseras snart i en ny generation. Så här ser den ut.



Honda har visat upp en ny generation av klassiska modellnamnet Civic. Även om det fortfarande rör sig om en prototyp är det i princip så här modellen kommer se ut när den börjar säljas.

Elfte generationen Honda Civic ska upplevas som bredare, lägre, lyxigare och modernare än den utgående modellen. Den ska först lanseras i USA under våren 2021 som sedan, och det är den versionen som nu har visats upp. Senare kommer den även med halvkombi-kaross och i prestandaversionen Civic Type R.

Designen känns delvis igen från dagens modell men ska alltså upplevas som lyxigare och skarpare. Prototypen är lackerad i en färg som kallas Solar Flare Pearl.

Än så länge finns inga officiella interiörbilder, men det finns en skiss som visar att nya Civic får en minimalistisk interiör med 9-tums infotainmentskärm, digitala instrument, "dolda" ventilationsutblås och färre knappar än i dagens generation. Vi får heller inte veta några tekniska detaljer kring motorer eller drivlinor.

Honda Civic har länge varit en av USA:s mest sålda modeller men här i Sverige är den inte riktigt lika populär.

Läs också: [Honda tar hjälp av Tesla för att klara utsläppsmålet](#)



Erik Söderholm

Relaterade artiklar:



Skrällen: Honda kör om Volkswagen som Årets Bil i Tyskland
Volkswagens miljardsatsning får se sig slagen.



BMW skjuter upp självkörande bil – Honda smiter före
Saknar systemet som skulle finnas på plats.



Honda tar hjälp av Tesla för att klara utsläppsmålet
Nya elbilen Honda e räcker inte.



Hondas nya elbil visad – men bara för kinesiska köpare
Honda har visat upp en ny konceptbil som visar hur nästa elbil kan se ut.

Feber

4. Renault visar Kiger Concept.

AV BOBBY GREEN 2020-11-19 KL 16:00.

En ny crossover för Indien.



FILM: <https://youtu.be/vp49R788XOq?t=33>

Renault Kiger Concept är en förhandsvisning på en ny kompakt crossover som ska lanseras i Indien. Den produktionsklara versionen ska vara under fyra meter lång och målet är att den här ska bli populär i B-segmentet som står för 51 procent av bilförsäljningen i Indien. Bilen kommer även att säljas på andra marknader men vilka vet vi tyvärr inte för tillfället.





5. D1 - första eldrivna bilen byggd enbart för skjuts.

AV BOBBY GREEN.

2020-11-18 KL 18:40.

Ett samarbete mellan Didi Chuxing och BYD.



FILM: <https://youtu.be/jYpCHRp8lv4>



Två av de största kinesiska företagen har gått samman och tagit fram D1. Det är en eldriven liten bil med skjutdörrar som du inte kan köpa, men du kan via appen kalla på den när du behöver skjuts. Man säger inte att det är en taxi, och inte heller en bil för ride-sharing - utan för ride-hailing. Så jag antar att man anser att det här är en lite lyxigare form än en vanlig taxi man brukar beställa. Bilen tar sig 41,8 mil enligt NEDC-cykeln och det man trycker på som gör den här så speciell är att det finns två stycken pekskärmar där bak där den som åker med kan navigera och få diverse annan information.

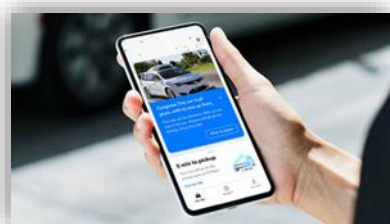
Enligt Didi har man med hjälp av data från 550 miljoner passagerare fått fram hur man på det mest ultimata viset skulle designa bilen och dess app.



[Nu rullar självkörande taxi-bilar i Beijing](#)



[Tesla Model 3 blir första eldrivna taxi-bilen i New York](#)



[Nu drar Waymos taxitjänst igång på riktigt](#)



[Nissan NV200 är New Yorks nya taxibil](#)



[Nu ska Londontaxin ta över världen](#)

[Nürburgring har fått sin första eldrivna taxi](#)



6. Elation Freedom - ny eldriven superbil från USA.

AV BOBBY GREEN 2020-11-19 KL 14:00.

Har fyra motorer och upp till 1929 hästar.



FILM: <https://youtu.be/boNZdKGKlj4>

Elation är en nystartad biltillverkare från Kalifornien grundad av Carlos Satulovsky och Mauro Saravia. Nu visar de upp sin första modell Freedom och det är en helt eldriven superbil som ska bjuda på upp till 1929 hästar. 0-100 km/h ska gå på 1,8 sekunder och toppfarten ska vara elektroniskt begränsad till 418 km/h. Kraften kommer från fyra stycken elmotorer och dessa får i sin tur kraft från batteripack på 100 till 120 kWh vilket ska ge en räckvidd på mellan 48,3 till 64,4 mil på en laddning. Bilen bygger kring en kolfibermonocoque som ska väga 82 kilo. Det ska även erbjudas en version med tre stycken elmotorer och då är effekten istället 1434 hästar.

Gillar man förbränningsmotorer bättre än elmotorer kan man istället välja Freedom Iconic. Den har en V10:a på 5,2 liter parad med en justegrad S-tronic-låda. Som väntat kommer detta paket från Audi och deras R8. Effekten har dock pumpats upp till 760 hästar och 664 newtonmeter i vrid. Den här ska klara 0-100 km/h på 2,5 sekunder och toppa 386 km/h.

Enligt Elation har deras ingenjörer jobbat med F1 på Le Mans 24-timmars och i flera andra olika europeiska racingdivisioner. Startpriset för en Freedom ligger på 1,7 miljoner euro. Freedom Iconic kostar från 1,9 miljoner euro.

Som väntat är detta endast renderingar för tillfället och det återstår att se om det någonsin kommer att bli verklighet av projektet.

DAGENS NYHETER.**7. Test Hyundai i20.**

PUBLICERAD 2020-11-13.

I småbilsklassen råder inte längre samma stenhårda kamp som en gång i tiden. Nykomlingen Hyundai i20 – nu i sin tredje generation och med mildhybridteknik – är dock en frisk fläkt för dig som vill lägga pengar på annat än bilar.



Tredje generationens Hyundai i20 har helt nytt formspråk med egen identitet. Bred grill.

Småbilarna tappar mark runt om i världen. I Europa är de alltjämt populära, vilket är en av anledningarna till att nya Hyundai i20 tillverkas i Turkiet och inte hemma i Sydkorea.

Allt är nytt hos nya i20. Det första som retar, eller kittlar, betraktaren är den yttre stilen som blandar stilar från Lexus, Skoda, Mazda och Opel i en helt egen mix. Bilen ser definitivt ny ut i alla fall.

Den breda fronten sträcker sig över bilens hela bredd, de veckade sidorna är en mardröm för en bilplåtslagare och den tunna röda reflexljusrampen på bakluckan är i takt med tiden. Notera tanklocket som snitsigt ligger infällt strax under vänster bakljus.

Trots att avståndet mellan fram- och bakhjul endast vuxit med tio millimeter är interiören betydligt luftigare än i gamla i20. Tunna stolsryggar fram ger anständigt utrymme i baksätet men det är i framsätet de största förändringarna märks.

Lägre sittposition gör att man sitter bättre i i20 än tidigare. Instrumenteringen framför ratten består av en skärm som går att ändra i fyra olika skepnader och mitt på instrumentbrädan finns en rejäl pekskärm i liggande format.



Luftigare invändigt än tidigare och anständigt utrymme i baksätet.



Man kan välja bakgrundsljud, från eldbrasa till storstadsliv. Informationssystemet är enkelt att förstå.

Hyundai använder fortfarande tryckknappar till rattvärme, klimatreglage och andra väsentliga basfunktioner. Tyvärr har i20 endast 1-zons klimatanläggning vilket sänker komfortnivån något.

Provkörningsbilen är utrustad med en trecylindrig turbomotor med mildhybridteknik. Det kan förklaras med att startmotorn och generatoren är starkare. Därmed kan bensinmotorn stängas av oftare och under längre perioder för att spara bränsle. Motorn finns med två effektuttag, 100 samt 120 hästkrafter, och med två växellådsalternativ, manuell eller automat.

Den sexväxlade manuella lådan har tre fotpedaler i vanlig ordning men kopplingspedalen är inte fysiskt sammanlänkad med växellådkopplingen. Fördelen med en så kallad "intelligent koppling" är att motortekniker kan programmera mjukvaran för bästa effektivisering. Precis som hos gamla Saabar används frihjulsteknik.

I utförslöpor tänds en segelbåtsymbol samtidigt som motorn går ner på tomgång eller slås av helt. Eltekniken tar över driften för ett ögonblick. Hybridtekniken uppges sänka förbrukningen med cirka tre procent, vilket är i minsta laget. Motorn kan köras i tre lägen: Eco, Comfort och Sport. Frihjulstekniken är endast aktiverad i Eco-läget.

På motorväg gör säkerhetssystem som distansfarthållare och filhållningsassistans resan bekväm. På mindre landsvägar håller filhållarsystemet i lite för länge för att det ska kännas helt säkert.

Priset för nya Hyundai i20 startar på 149.900 kronor men det gäller basversionen Pure med en fyrcylindrig motor med 84 hästkrafter och femväxlade manuell låda. Önskar man den provkörda motorn med manuell växellåda lyder prislappen 174.900 kronor. Påkostade Advanced med automatlåda och säkerhetspaket kostar 209.900 kronor, vilket får anses som mer än konkurrenskraftigt.



Förarens skärm går att ändra i fyra olika skepnader.

Storsäljaren i småbilsklassen heter Toyota Yaris med en årlig försäljning i Sverige på cirka 5.000 bilar. Hyundai räknar med att kunna sälja en femtedel av det. Det lär inte bli alltför svårt när Volkswagen har valt att plocka bort sin modell Polo och då i20 har bra prissättning. Vi hade dock hellre sett nya i20 som laddhybrid i stället för klen mildhybrid.

Hyundai i20 1,0 T-GDI 48V 7DCT**Miljö**

Koldioxidutsläpp: 125 gram/km vid blandad körning.

Bensinförbrukning: 0,55 liter/mil vid blandad körning.

Ekonomi

Pris: 194.900 kronor.

Miljöförmåner: Nej.

Årlig fordonsskatt: 2.820 kronor kronor per år under de tre första åren, därefter 668 kronor per år.

Garantier: Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans 5 år.

Teknik

Motor: Bensin. 1,0 liter. 120 hk, 200 Nm.

Drivning: Framhjulsdrift.

Växellåda: 7-växlad automatlåda.

Acceleration 0–100 km/tim: 10,3 sekunder.

Toppfart: 190 km/tim.

Digitalt

Pekskärm: Ja. Storlek 10,25 tum.

App: Ja. BlueLink.

Apple CarPlay/Android Auto: Ja/Ja.

OTA (nätuppdatering): Nej.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 404/178/145 centimeter.

Bagagevolym: 352-1 165 liter med bakre ryggstöd uppe/fällda.

Maximal släpvagnsvikt: 1.110 kg.

Betyg del för del

Köregenskaper: 4

Säkerhet: 4

Komfort: 4

Miljö: 3

Ekonomi: 4

Totalbetyg = 19 av 25

Plus

Lättkörd

Grundpris

Garantier

Minus

Saknar reservhjul

Enzons klimatanläggning

Endast mildhybridtek

Hans Hedberg

8. Test: Porsche 718 Boxster GTS 4.0.

Av Marcus Berggren 16/11/2020.

Intressen: att köra bil.



Porsche Boxster såg dagens ljus för första gången samma år som jag själv, närmare bestämt 1996. Bemötandet i media var inte alla gånger särskilt smickrande, och heller inte bland Porsche-fantaster. Med det sagt var det rent objektivt en oerhört välbalanserad och trevlig bil att köra, något som ledde till att den sålde väldigt bra. Den fjärde generationen som debuterade 2016 fick tillägget 718 i beteckningen, en hommage till bilen som vann [Targa Florio](#) både 1959 och 1960. Nya 718 kom först med fyra cylindrar (med undantag av GT4 och Spyder), något som fick lika bra bemötande som Anders Borg på en fest. [Lite som svar på tal stoppade därför Porsche ner den berömda sugmotorn i bland andra GTS-modellen.](#) För att ta reda på om den är lika briljant i verkliga livet som på papper begav vi oss till [GTR Motorpark](#). Låt oss lägga i Högsta Växeln och recensera nya Porsche 718 Boxster GTS 4.0.

Vid första anblick blir det uppenbart vad 718 Boxster är för något: en sportbil av det klassiska slaget – en bakhjulsdriven cabriolet med sugmotor och en sexväxlad manuell låda. Resultatet är en bil som inte längre är till för frisörer som bor i Kalifornien utan en bil för de som skulle ha med ”bilkörning” som hobby på en dejtingsida. I GTS-utförande ser 718 Boxster aggressivare ut än ordinarie 718 Boxster, något den pytongröna färg vår testbil var bestyckad med accentuerade ytterligare. Första generationen Boxster såg ut som en mupp – åtminstone framifrån – men den nya ser bra ut från alla håll och kanter. Porsche är skickliga när det kommer till att designa bilar av det mer ikoniska slaget.



Interiört finns det mer utrymme än man kanske anar och kvalitetskänslan är för det mesta på topp om man bortser från den utdaterade mittkonsolen som har fler knappar än en telefonkiosk och mugghållarna som känns lika ömtåliga som ett kristallglas. 718 Boxster har Porsches gamla infotainmentsystem, något som är lite av ett irritationsmoment när man vet att det finns en mer uppdaterad version på marknaden. På motorvägen är det knappast knäpptyst i bilen men det går att konversera och komfortnivån är förvånansvärt hög. Framtill finner man ett förvånansvärt stort bagageutrymme.

Så fort man vrider om nyckeln i tändningen är det upplevelsen bakom ratten som blir fokus. Den fyra liter stora sexcylindriga boxermotorn vrålar till liv och man får en akustisk glimt in i bilens mekaniska sång och prestanda. Motorn svarar vid minsta lilla rörelse av gaspedalen och växellådans distinkta känsla och korta drag är som skapta för att man ska njuta av allt som rör just bilkörningen.

Glimten in i motorns sång förvandlas till en fulländad mekanisk opera när man trycker gasen i botten. Växlarna är långa och det tar inte många sekunder innan man är uppe i väldigt höga hastigheter i väldigt låga växlar. På GTR Motorpark som är en bana av det mindre slaget kunde man växla till tvåan och låta växellådan vara. Kortare växlar hade även gjort susen på landsvägar – en del av körglädjen med en manuellt växlad bil är just själva växlandet. Att komma upp i 140 knyck i tvåans växel tillåter inte riktigt det.

Styrningen är direkt och oerhört kommunikativ. Bilen är dessutom mjukare än man förväntar sig men förblir sportig, en balans som ingenjörerna även sett till fungerar på bana. På det stora hela är man ständigt medveten om hur nära gränsen man ligger. Porsche 718 Boxster GTS 4.0 är mån om att köras på gränsen samtidigt som den meddelar föraren exakt var gränsen är. En 718 Boxster är ett precisionsverktyg, den fokuserar på detaljerna och på finliret. Det känns som att allt är oerhört genomtänkt, det handlar om att skapa en perfekt balans. Bilens 400 hästkrafter är även de ett kvitto på det – det är en mängd som innebär att bilen är snabb – den väger bara 1400 kilogram – men det är inte i den grad att man fullständigt överrumplas vid varje gaspådrag.

Det har ofta spekulerats i att Porsche inte har gjort 718 så bra som den kan vara för att inte trampa [flaggskeppet 911](#) på tårna. Det som 718 har till sin fördel jämfört med en 911 är det faktum att den är billigare, väger mindre och motorn är mittmonterad. Det innebär en bättre viktbalans och är det ultimata receptet för att tillverka en oerhört körglad bil. Det känns som att Porsche har lättat lite på just de tyglarna nu och erbjuder 718 Boxster i ett utförande som är så bra som den förtjänar att vara. Det är minst sagt ett recept som heter duga.



Porsche 718 Boxster har ofta setts som bilen för de som inte har råd med en Porsche 911, för de som egentligen inte hör hemma i Porsche-familjen. Men det är något som numera kan klassas som rappakalja. Man köper en 718 Boxster GTS 4.0 för att man vill, för att den är en briljant bil, inte för att "the plåнка is at home". Porsche har tillverkat en renodlad sportbil som genuint älskas av de som har bilkörning som intresse, något som är lika ovanligt idag som en tysk med humor. Porsche 718 Boxster GTS 4.0 känns verkligen som ett instrument och som en väldigt mogen bil men som briljerar på förhållandevis omogna ting.

Porsche 718 Boxster GTS 4.0 (2021)

Motor: 4,0-liters H6, 400 hästkrafter, 420 newtonmeter

Kraftöverföring: 6-växlad manuell låda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 4,5 sekunder

Toppfart: 293 km/h

Vikt: 1405 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4405/1801/1301mm

Pris: 872 000 SEK
(testbil cirka 1 059 500 SEK)

Se vår videorecension här: <https://youtu.be/NT4G2LLRnqc>

BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★★☆
Körglädje	★★★★★
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★★☆
Ha-begär	★★★★★
Relativ prestanda	★★★★☆
Teknik	★★★★☆
Motorljud	★★★★☆
Komfort	★★★★☆

SAMMANFATTNING

På pappret är Porsche 718 Boxster GTS 4.0 en utsökt sportbil - bakhjulsdrift, en sex-cylindrig mittmonterad motor, och en sexväxlad manuell låda. I det verkliga livet lever den upp till förväntningarna som bara bilens specifikationerna skapar. Den är rent ut sagt briljant att köra och erbjuder enorma doser körglädje, även växlarerna gärna hade fått vara kortare. Den är välbalanserad, lätthanterlig, och bjuder in till att köra timme in och timme ut med ett leende på läpparna.

4

★★★★☆

TOTAL POÄNG





9. BMW flyttar all motortillverkning ut ur Tyskland.

Av Patrik Lundin, Publicerad 2020-11-19, 09:54.

De tyska fabrikerna ska bygga elbilar – förbränningsmotortillverkning flyttas till England och Österrike.



Kommande elbilen BMW iX ska byggas i fabriken i Dingolfing.

BMW:s fabrik i hemstaden München bygger idag fyra-, sex-, åtta, och tolvcylingdriga motorer som används av alla BMW:s märken – BMW, Mini och Rolls-Royce. Nu meddelar dock BMW att Münchenfabriken ska ställas om för att istället bygga elbilar. Det gäller också BMW:s övriga fabriker i Tyskland.

– I slutet av 2022 så kommer alla tyska fabriker att bygga åtminstone en elbil, säger Milan Nedeljkovic, som sitter i BMW:s styrelse.

Tillverkningen av de större motorerna med åtta och tolv cylindrar kommer att flyttas till Hams Hall i England. Resterande motorer kommer att byggas i Österrikiska Steyr.

I samband med detta besked meddelade BMW att man ska investera totalt omkring 4 miljarder kronor (400 miljoner euro) i ombyggnationer fram till 2026.

Den nyligen presenterade elsuven [BMW iX kommer att byggas](#) i BMW:s fabrik i Dingolfing. Där kommer sedermera också eldrivna versioner av 5-serien och 7-serien att byggas, rapporterar [Automotive News](#).



[BMW iX — elektriskt flaggskepp med 500 hästar](#)



10. BMW:s svar på kritik kring iX: "OK, Boomer".

AV BOBBY GREEN 2020-11-18 KL 11:20.

Smart!



För en vecka sedan presenterade BMW den helt nya eldrivna suven iX. Man har tagit fram bilen för att folk vill ha såna här fordon, men trots detta fick modellen massiv kritik. Kanske har det att göra med att den ser ut som en förvuxen bäver som ingen människa någonsin vill ses framföra på upplysta gator? BMW tror dock inte att det är därför man fått all denna kritik, utan för att en del helt enkelt inte fattar att det här är vad folket vill ha. Så som svar på all kritik säger man helt enkelt **"OK, Boomer"**. Det är ett uttryck som blev poppis att slänga sig med för ett år sedan och fungerar typ som att säga "Jag hör vad du säger men jag skiter i det, eftersom du är en gamling". Boomer kommer från baby boomers-generationen och syftar på folk som föddes 10-20 år efter andra världskriget. Det här gänget ska alltså inte fatta någonting och därmed är deras åsikt inte så viktig. Men vilka är det egentligen som har pengar att köpa en sån här ny flådig BMW? Hrm...



[Det här är BMW iX](#)
[Den nya eldrivna suven](#)



11. Ny fabrik i Norge kan leverera batterier till Tesla.

Anders Nilsson 2020-11-19.

Ska kunna leverera batterier till Teslas fabrik i Tyskland.



Panasonic, Teslas batterileverantör, funderar på att öppna en fabrik i Norge tillsammans med Equinor och Norsk Hydro, i fabriken ska litiumbatterier produceras.

Batteri- och elbilsutvecklingen går allt snabbare och bilarna får allt längre räckvidd. Vi har tidigare skrivit om att 2024 kommer en [batteridrivna elbil kostar lite som en bil med förbränningsmotor](#). Panasonic, som är [Teslas](#) batterileverantör, funderar på att öppna en fabrik i Norge tillsammans med Equinor och Norsk Hydro. I fabriken ska litiumbatterier produceras, rapporterar [Automotive News Europe](#).

Fabriken skulle "baseras på Panasonics ledande teknik och riktar sig mot den europeiska marknaden för elfordon och annat som är tillämpningsbart" sade företaget i ett uttalande.

Fabriken skulle kunna leverera cylindriska batterier till Teslas första europeiska anläggning som ska öppna nästa sommar i närheten av Berlin.

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

Företagen ska kontakta biltillverkare och andra potentiella kunder i Europa samt relevanta myndigheter i Norge, men även på andra platser i världen. Enligt dem ska de presentera sina resultat i mitten av 2021.

– Vi förväntar oss att batteriproduktionen kommer växa snabbt som en lösning på världens största utmaning, klimatförändringarna, säger Arvid Moss, chef för energi och företagsutveckling på Hydro.

Norge är starkt beroende av sina intäkter från olja och gas. De tänker bli världens första land som avslutar försäljningen av fossildrivna bilar och har satt 2025 som deadline. Idag utgör cirka 60 procent av bilförsäljningen varje månad av renodlade elbilar.

LÄS ÄVEN: [Nu är Tesla självkörande – övervakas noga av myndigheter](#)

Relaterade artiklar



[Batteriet i Ford Kuga PHEV byts ut](#)



[Batteritorsk för Audi e-tron](#)



[Provkörd: Elbilen som ska byggas i Saab-fabriken](#)



[De största nyheterna från Tesla Battery Day](#)

12. Fords u-sväng: Kan tillverka egna battericeller.

2020-11-19 kl 11:33 John Edgren.

Avgående chefen såg inga fördelar i att tillverka bilarnas battericeller. Mindre än ett halvår senare gör efterträdaren en helomvändning. Fords vd Jim Farley säger nu att bolaget överväger en egen cellproduktion.



Så sent som i juli sade Fords tidigare vd Jim Hackett att det inte fanns några fördelar för bolaget i att ha en egen tillverkning av battericeller – men uttalandet gick stick i stäv med konkurrenternas beteende. För trenden är tydlig bland stora biltillverkare i Asien, USA och Europa.

Exempelvis berättade Volkswagen Group förra året att de dels lägger 900 miljoner euro på samarbetet med Northvolt kring en batterifabrik på 16 gigawattimmar i tyska Salzgitter. Detta tillsammans med en [investering på 100 miljoner euro](#) för att utveckla en egen expertis inom VW kring cellutveckling och -produktion.

Bland Fords konkurrenter på hemmamarknaden pekar trenden åt samma håll. Tesla har hämtat sina batterier från Panasonic men under biltillverkarens "Battery Day" gick Elon Musk ut med [planerna kring tillverkningen av en egenutvecklade cell](#) som är större, billigare och har högre kapacitet.

Fords klassiska opponent General Motors satsar redan stort på en egen produktion av battericeller, detta i samarbete med [LG Chem](#). I Lordstown, Ohio byggs nu den anläggning som ska tillverka GM:s så kallade Ultium-celler.

Jim Hacketts efterträdare verkar känna åt vilket håll vindarna blåser. Fords nya vd Jim Farley har nu bekräftat att han överväger att dra igång en egen produktion av battericeller, för att hänga med i en accelererande försäljning av elbilar.

– Vi diskuterar en celltillverkning. Jag tror att det är naturligt i och med att volymerna växer, säger Jim Farley till [Reuters](#).

Inom kort består Fords modellpalett av tre rena elbilar: Mustang Mach-E samt den batteridrivna versionen av Ford F-150 och bolagets van E-Transit. Till dem kommer dock en rad modeller med elektrifierade drivlinor.

13. Toyota Yaris misslyckas i undanmanöver: ”Inte acceptabelt”.

Publicerad 2020-11-18 kl 7:02, text Erik Söderholm.

VI BILÄGARE AVSLÖJAR.

Toyota har inlett en utredning efter att småbilen Yaris oväntat gått på breddsladd i Vi Bilägares älgtest.



FILM: <https://youtu.be/l6Dm0w8VNXU>

Ett av de tuffaste momenten som ingår i Vi Bilägares tester av nya bilar är undanmanöverprovet. Där simulerar vi en farlig situation som kan uppstå om till exempel en älg springer ut på vägen och föraren tvingas väja.

Ju högre ingångshastighet bilen klarar utan att få sladd, desto bättre.

De flesta bilar vi testar uppträder säkert och pålitligt – föraren kan helt enkelt lita på att bilen beter sig som förväntat, utan överraskningar. Men så är det inte med den helt nyutvecklade generationen av Toyota Yaris.

I vårt test av Toyota Yaris klarar sig modellen sämre än alla andra bilar i testet. Med en ingångshastighet på 60 km/tim – en hastighet som lämnat testkonkurrenterna oberörda – klarar visserligen Yaris att undvika den fiktiva älgen, barnet eller cyklisten, men när bilen sedan ska tillbaka ”på rätt sida vägen” uppstår problem.

Redan då finns en tendens till att bakvagnen vill bryta ut i sladd. Det är ett farligt beteende som en ovan förare kan få svårt att hantera.

Tafatt antisladdsystem

När hastigheten höjs förstärks beteendet. Strax över 70 km/tim krävs fullt motstyr för att kontrollera sladden. I en verklig trafiksituation riskerar bilen att antingen köra av vägen eller gå med sidan in mot mötande trafik.

För att ge föraren mer kontroll över situationen behöver antisladdsystemet ta ned hastigheten och begränsa sladden. Ingreppet från ESP-systemet beskrivs i testet som "tafatt" och testförarna är överens om att en familjebil inte får bete sig på det här sättet.

"Yaris kraftigt överstyrda beteende är inte acceptabelt i en modern personbil med antisladdsystem. Än så länge går det bara att spekulera i hur Yaris hade hanterat undanmanövern på vinterväg. Det vi kan konstatera är att sämre grepp minskar förarens marginaler att kontrollera och häva en sladd", blir domen i testet.

Testförarna skriver också:

"Än så länge går det bara att spekulera i hur Yaris hade hanterat undanmanövern på vinterväg. Det vi kan konstatera är att sämre grepp minskar förarens marginaler att kontrollera och häva en sladd."

"Tar resultatet på största allvar"

Toyota i Sverige har fått ta del av information om hur testet gjordes och vilka förutsättningar bilen hade. Så här svarar Erik Gustafsson, pr-chef på svenska Toyota, i ett mejlsvar till Vi Bilägare:

"Säkerheten är alltid högsta prioritet inom Toyota och vi vill försäkra våra kunder om att Yaris har utvecklats för att möta de allra högsta säkerhetsstandarderna och att modellen uppfyller samtliga lagstadgade tester. Därför tar vi Vi Bilägares testresultat på största allvar och vill nu arbeta nära tillsammans med Vi Bilägare för att inhämta mer information om testet som sådant så att vi bättre kan förstå resultatet."

Läs också: [Långresa i bullrig Toyota: "Jag får skrika till barnen"](#)

Relaterade artiklar:

[Toyota: 5 intressanta nyheter på ingång](#)

[Vätgas, hybriddrift och batterielbilar: "Vi har inga ursäkter att inte klara de nya utsläppsreglerna", säger försäljningschefen.](#)

[Toyota GR Yaris går att reservera – så mycket kostar den](#)

[Lockar med trecylindrig turbomotor på 261 hästar, manuell låda och fyrhjuldrift.](#)

[Nu börjar Toyota bygga "kompaktraketen" GR Yaris](#)

[De första köparna får sina bilar i november.](#)

[Toyota Yaris får toppbetyg i krocktest – nya "specialkudden" hyllas](#)

[Toyota har en smart lösning för att passagerarna inte ska "krocka" med varandra vid en olycka.](#)



14. Långtradare kontrollerade: 49 procent körde för fort.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2020-11-19, 13:10.

Tunga lastbilar med släp utmärker sig extremt vid en kontroll som gjorts av närmare fem tusen tunga fordon över hela landet. 49 procent körde för fort.



Det är Riksförbundet M Sverige som genomfört den riksomfattande kontrollen av tung trafik runt om i landet på riks- och europaväg. 4.437 tunga fordon kontrollerades.

Resultatet visar på mycket stora skillnader mellan olika typer av tung trafik. Av 262 kontrollerade bussar höll bara en buss för hög hastighet. Det är mindre än en halv procent.

Andelen lastbilar utan släp som körde för fort var 4,5 procent. Totalt kontrollerades 1.525 sådana fordon.

Resultatet för lastbilar med släp är dramatiskt sämre. 49 procent, 1.298 av 2.650, körde för fort. Det värsta exemplet var en lastbil på E18 utanför Västerås som körde 112 km/h, 22 km/h över lagstadgad hastighet.

– Alla skulle tjäna på att yrkestrafiken följer hastighetsgränserna. Miljöpåverkan blir mindre, bränsleförbrukningen lägre, slitaget på däck och bromsar minskar, trafikrytmen blir lugnare och då blir också trafiksäkerheten bättre, säger Caroline Drabe, vd Riksförbundet M Sverige.

[Därför stoppar polisen just dig!](#)

[Ny utsläppsstudie: Lastbilar är tio gånger bättre än personbilar med dieselmotor](#)

[Hamster kör Volvo-lastbil uppför livsfarlig väg](#)

[Volvos nya reklamfilm har farlig testförare: Sophie, 4 år](#)

[Superlastbilen från Scania](#)

[Scania lanserar sina första eldrivna lastbilar](#)

Klassiker

15. Ramblers märkliga Marlin.

Publicerad 2020-11-18 kl 7:12.

TEXT Mårten Carlsson.

FISKBIL

I mitten av sextioalet kunde den amerikanske bilköparen välja och vraka mellan hundratals modeller på marknaden - men ingen annan bil liknade Marlin.



Vad är en Marlin? Är det en Rambler eller en AMC? Eller en Ambassador, eller en Rambler Ambassador?

Är det en sportbil, muskelbil, familjebil, tvådörrars sedan eller en coupé? Fågel eller fisk eller mittemellan – eller allt på samma gång?

Under sextioalet så kom sportigare bilar med en helt ny karosstyp – fastback. Ford Mustang och Plymouth Barracuda var föregångarna och när de andra såg framgångarna gällde det att haka på tåget, AMC var inte sena med att hänga på.



Återigen så lyckas AMC (ja man undrar hur) skapa en bil som inte egentligen har någon motsvarighet nån annanstans. Redan i januari 1964 stod prototypen under namnet Tarpon klar på Detroitsualongen, den var baserad på den lilla American-modellen. Men i den fanns ingen V8 att få, det behövde man ju ha för att hävda sig.

Inom ett år var modellen fullt klar att börja säljas. Det säregna bakpartiet behöll man i stort sett oförändrat medan resten av bilen blev ett nummer större, man baserade den på Rambler Classic istället.





Där ingick en sexa på 232" och 145 hk, eller en V8 på 287" som gav 198 hk. Namnet ändrades också från en firre till en annan - Marlin - då den hade premiär i februari 1965

Marlin var ett nummer större än Barracuda och Mustang. Den var bland annat fullt sexsitsig, men till detta kom en relativt hög vikt och prisbild.

En Barracuda kostade \$2365 på gatan att matchas mot Marlinens \$2724.

Kanske orättvist att jämföra dom - Marlin var ingen pony-car. Det var en... ja, vad skall man kalla den? Fullsizeponycar?

Marlin vägde också över tvåhundra kilo mer än Både Barracudan och Mustangen.

Bakifrån sett har den ett enormt flyt i linjerna - djärvt och vågat sveper sig linjerna upp bildar ett rejält stort takparti. Fast framför det slutar allt - där tar den vanliga Rambler Classic vid.

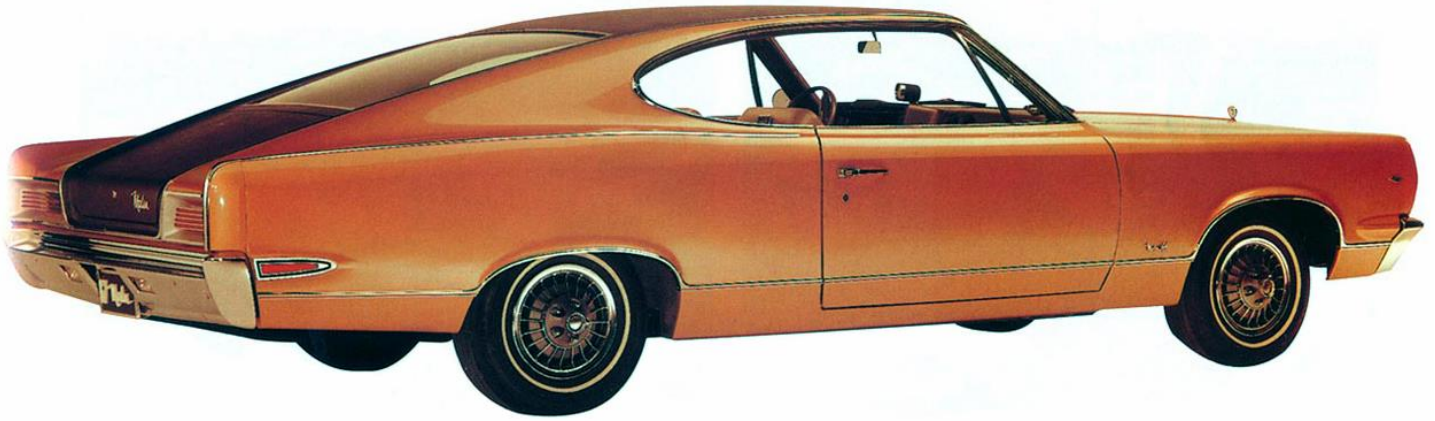
Ingen köpte en Rambler Classic för sin stora coolhetsfaktor, nej en prätig rejäl familjebil var vad det var - dessutom något ålderstigen vid den här tiden.

De enda förändringarna i främre änden på Marlin gentemot Classic var att man tog bort några bitar ur grillen.

AMC hade alltid setts som den där uppkomlingen i skuggan av 'The big three' och Marlinen fick ett rätt svalt emottagande.







Bara 10327 Marlins såldes som 1965 års modell, detta kom dock att vara toppnoteringen... Inför 1966 valde man att göra Marlin lite billigare. Den kostade nu \$500 mindre, men så var inte heller radio, styr och bromsservo längre standard.

Ny grill och avsaknaden av namet Rambler på karossen känner tecknar 66:orna.

Bara 4547 Marlins fann köpare av denna årgång.

1967 ändrades dock Marlinen drastiskt.

Rambler Classic togs ur tjänst efter 1966 och man började även fasa ut Ramblernamnet och kalla bilarna för AMC istället. ,

Marlin kom att flyttas över till Ambassadorfamiljen och blev då ännu ett nummer större. Den blev en aning lägre och bredare och hjulbasen sträcktes ut med två tum.

Marknadsföringen blev tydligare nu - detta skulle lanseras på allvar som en familjesportbil.

En del exteriöra attribut togs från den nya tuffare AMC Rebel, Ambassadorgrillen försågs med extra dimljus.

Trots större förändringar på bilen och en större vagn totalt gick bara priset upp \$40 till \$2766.

Succen uteblev fullkomligt - bara 2545 Ambassadorbaserade Marlins såldes. Av dom runt 400 med 199" sexan.

I Sverige såldes två Marlins nya.

För 1968 satsade man fullt ut på ponycardivisionen med Javelin och AMX. Dessa var betydligt mer potentare och mer rätt i tiden, och kom att sälja långt bättre än den underliga klumpfiskens Marlin.

Läs mer om:

[American Motors söder om Rio Grande.](#)

[I Mexiko byggde man både vanliga AMC-bilar och en helt egen modell. 1](#)

[Spjutet från Karmann](#)

[AMC Pacer & Gremlin: Cool Couple](#)

[Med röntgenblick hos AMC](#)

[Waynes World-bilen såld](#)



16. Experten om Lewis Hamilton: "Insatsen är enastående".

Anders Nilsson 2020-11-19.

Tangerade i helgen Michael Schumachers rekord.



Bytbil har talat med Janne Blomqvist om den regerande världsmästaren i Formel 1, Lewis Hamilton, och hans sju vinster i förarmästerskapet. Med den sjunde titeln tangerar han legendaren Michael Schumachers rekord.

I helgen blev det klart att britten och [Mercedes](#)-föraren [Lewis Hamilton tog sin sjunde världsmästartitel](#) i Formel 1 när han tog segern i Turkiets Grand Prix. Därmed tangerade han Michael Schumachers rekord över antal världsmästartitlar i Formel 1.

Det kanske inte var helt oväntat att Hamilton skulle bli världsmästare i år igen, menar Formel 1-kommentatorn och experten Janne Blomqvist.

– Det kändes som att det var klart rätt länge med den sjunde vm-titeln, nästan från och med när säsongen startade, när man väl såg hur bra Mercedesbilen var. Känslan är att han har varit världsmästare länge, säger Janne Blomqvist och fortsätter:

– Själva bedriften är enastående, den är svårt att uppnå, oavsett om man sitter i rätt material eller inte. Den konsekventa höga nivån han håller väldigt är bra gjort, sedan är sättet han säkrade världsmästartiteln på bra, nämligen att han tog titeln och vann racet.

De andra åren har det då och då krånglat till när Lewis Hamilton skulle knyta ihop säcken, men till slut har han ändå lyckats ta hem mästerskapstiteln. I helgens lopp i Turkiet startade Hamilton sexa och hade problem med däcktemperaturen och såg till en början lite vilsen ut.



– Jämfört med andra år är det skillnad på honom i år. Även om han säger att han inte tänker på Vm-titeln så gör han det, det är jag rätt säker på. Precis när det ska avgöras brukade det bli småkrångligt, men han lyckades till slut vinna, säger Jane Blomqvist och fortsätter:

– Den här gången var det krångligt i början eftersom bilen inte var förbered för dåligt grepp och dåligt väder i starten av loppet. Mercedes fick vänta på att banan torkade upp, samtidigt som teamet och han gjorde skickliga bedömningar, exempelvis att stanna ute på väldigt slitna intermediets som blev bättre och bättre, ju längre man körde med dem.

Janne Blomqvist menar att det är ytterst ovanligt att en förare lyckas ta så pass många världsmästartitlar som Lewis Hamilton nu har gjort.

– Att ta sju världsmästartitlar inträffar var 15 till 20 år. Sätter man den bedriften i perspektiv så inträffar det mellan två och tre gånger på en 100-årsperiod. Senaste gången någon lyckades med det, var Michael Schumacher 2004. Det är 16 år sedan, och innan dess hade det inte inträffat. Till nästa gång kan det dröja mellan 30 och 40 år, om det körs Formel 1 då, innan någon klarar av att ta sju titlar igen.

Argumentet att Lewis Hamilton har haft det bästa materialet håller inte, menar Janne Blomqvist. Alan Prost hade bästa bilen när han vann 1993, likaså Schumachers titlar i Ferrari. De som vinner har i allmänhet det bästa materialet säger han.

– Hamilton är enastående bra och blir bättre och bättre med åren. Det är få gånger han gör misstag eftersom han inte kör snabbare än vad han är kapabel till, och han lägstanivå är riktigt, riktigt hög. Den är nästan lika bra som hans högsta nivå.

Har han några svagheter?

– Jag bedömer att han inte har några uppenbara svagheter som är relaterat till hans förmåga. Han klarar av de flesta situationer, även i trafik och är även skicklig på att köra om. Jag ser inte att Hamilton har några svagheter, de har han polerat bort. Det var en period som man mentalitet var allt eller inget. Han var också lite slarvig, men det är borta nu. Han är mer eller mindre fläckfri.

Än så länge har Hamilton inte förlängt kontraktet med Mercedes. Därmed har det spekulerats om att britten eventuellt avslutar sin karriär och inte kommer vara på startgridden nästa år, när nästa Formel 1-säsong startar.



Janne Blomqvist är mångårig Formel 1-kommentator.

Slutar han nu, när han har tagit sin sjunde titel?

– Jag tror inte att han kommer sluta. Allt pekar på att han förlänger kontraktet med Mercedes. Jag tror att mycket fokus låg på att säkra sjunde titeln. Jag tror att det tog kraft och energi. Kontraktsförhandlingar är inte så lätta diskussioner. Det handlar om mycket pengar för både Hamilton och Mercedes. För Hamiltons del handlar pengarna inte så mycket om summan, utan personerna runtomkring. Det gäller att sätta en prisnivå som motsvarar värdet på hans varumärke. Var går brytpunkten och när är det läge att sätta stopp?

– Det finns en risk att Mercedes blir av med Hamilton, men det är ingen katastrof för dem. Mercedes vet vad de har, i form av bra material och Lewis vet hur bra han är. Att Lewis skulle gå till ett annat stall är osannolikt. Det är ingen annan som har råd med honom, och i så fall slutar han.

Störst sannolikhet är att Lewis Hamilton förlänger kontraktet och skriver på ett tvåårskontrakt. Därmed vinner han antagligen sin åttonde titel och kör sedan ytterligare ett år för att Mercedes ska få sina övriga önskemål, är Blomqvists analys.

– Lewis Hamilton har en stor plattform för sina budskap, både om de är kommersiella eller om det handlar om mänskliga rättigheter (Black lives Matter, reds anm). Han är verkligen djupsinnig jämfört med de andra förarna.

Hur kommer resten av säsongen vara?

– Som säsongen hittills i stort har varit. Det har varit uppenbart att Hamilton och Mercedes kommer vinna. De är helt enkelt för bra. Nu är i stället kampen i mittfältet och om tredjeplatsen i konstruktörs-VM, intressant. Nu hade Racing Point en grym helg som de inte riktigt kunde kapitalisera på. Sergio Perez hade en bra helg, medan Lance Stroll hade en mindre bra. De hade kunnat rycka i kampen om konstruktörs-VM om Lance Stroll hade hållit ihop det. Han är inte tillräckligt bra för det tyvärr, niondeplatsen speglar rätt väl hur bra han är. Både Renault och McLaren har bra möjligheter och nu verkar även Ferrari vara på gång.

– Lewis Hamilton brukar tagga ned ett tag när han har vunnit, och därför tror jag på ett par starka helger för Valtteri Bottas. Jag blir inte förvånad om han vinner två av de tre sista tävlingarna, och räddar sitt anseende som är lite skamfilat vid det här laget. Han har inte varit tillräckligt bra i år, förutom när han vann första tävlingen. Sedan har det även varit omständigheter, som ställt till det för honom. Han har inte varit på den nivån man ska vara med den typen av bil. Att få stryk med omkring 100 poäng är inte godkänt.

LÄS ÄVEN: [Formel 1-bil jagas av helikopter](#)

Relaterade artiklar:



[Lewis Hamilton ny världsmästare – tangerar Schumacher](#)



[F1-mästaren: Bilar är min största investering](#)



[Fredagsvideon: Kenny Bräcks alla vinster i Indycar](#)



[F1-mästarens smygtitt på nya hyperbilen](#)

17. Lewis Hamilton kommer att bli tidernas mest framgångsrika F1-förare.

Publicerad sön 15 nov 2020, uppdaterad tis 17 nov 2020 av Anna Andersson.

Lewis Hamilton har tangerat Michael Schumachers fantastiska rekord. Någonting ingen av oss trodde var möjligt. Allra minst han själv. Men han hade drömmen, han skakade av sig glåporden och jobbade igenom motgången. Den inre styrkan kommer att göra Lewis Hamilton till tidernas mest framgångsrika F1-förare. Troligen redan 2021.



Han har 94 segrar. Han har sju VM-titlar och han har fyra vunnit fyra av dem i rad. Ett makalöst facit och bortsett från det faktum att [Lewis Hamilton](#) ännu inte har skrivit på något kontrakt för 2021 finns det ingenting som talar för att segerserien ska brytas.

Nästa år är reglementet det samma, Formel 1 planerar för 23 lopp och det finns inte något team som kan hota Mercedes över en hel säsong. Det finns inte heller någon förare som kan hota Lewis Hamilton över så många lopp. Inte ens om de kör i samma överlägsna material.

Det är ingen utopi

Därför är det mäktiga resultatet åtta VM-titlar, fem av dem i rad och över 100 segrar ingen utopi. Om Lewis Hamilton bara kitar ner sitt namn på kontraktet och håller sig frisk är det snarare en självklarhet.

Vad är det då som hindrar honom från att skriva ett nytt kontrakt med Mercedes? Enligt de svar han har gett under hösten handlar det dels om Toto Wolff, Mercedes teamchef, som ännu inte har förlängt sitt avtal med Mercedes. Wolff sa dock under fredagen till tyska Sky att han kommer att ha tjänsten kvar under 2021.

Det är ett svar Lewis Hamilton vill ha innan han själv skriver under något avtal.

Vid sidan av samarbetet med Wolff finns det andra saker som betyder någonting för Hamilton och även om brittiska Daily Mail skriver att han förhandlar med Mercedes om ett treårskontrakt som skulle ge honom 1,5 miljarder kronor är det knappast pengarna som har prioritet. I stället handlar om andra saker som är viktiga för Lewis Hamilton. Saker som struktur, kontraktslängd, hans tid, hans engagemang i politiska frågor och vad som händer efter karriären.

Lewis Hamilton har hunnit fylla 35 år och sedan han 2017 raderade samtliga partybilder från sin Instagram-profil har han skapat en helt ny profil. Hans 20 miljoner följare ska inspireras av ett starkt intresse för människors lika värde, för miljön och för omställningen till e-bilar. Han har under året tydligt sympatiserat med rörelsen "Black Lives Matter" och startat ett eget team i Extreme E, det mästerskap där elektriska SUV från och med 2021 tävlar på några av de platser som drabbats hårdast av klimatförändringarna. Den agendan vill han skydda och utveckla framöver.

Burit med sig den inställningen

Givetvis vill han allra helst göra det i kombination med Formel 1 där han skapat sig en position som gör att han kan bli mer framgångsrik än någon av de förare som tävlat före honom och så länge han fortfarande är på jakt lär han att fortsätta tävla. Den dagen då han jagat färdigt, då han uppnått allt det som han har strävat efter är det mycket möjligt att racingen inte längre har första prioritet.

Ända sedan julen 1991, då han fick en go-kart av sin pappa, har racingen varit en given del av hans liv. Han har alltid jagat sin dröm, oavsett vad omvärlden har sagt eller gjort. Som ende svarte föraren i startfältet fick han kämpa mot så mycket mer än sina konkurrenter på banan, han fick kämpa för att bli erkänd och för att ens ha råd att fortsätta tävla. Hans pappa hade periodvis fyra jobb för att kunna finansiera sonens intresse och Lewis sov på soffan. De skapade drömmen om Formel 1 tillsammans, stod emot glåporden, hånskratten och skämten, de slog tillbaka med resultaten på banan och fortsatte att fokusera.

Den inställningen har britten burit med sig under hela sin karriär och det är förmodligen den, som efter 14 år i Formel 1, fortfarande driver honom framåt. Han arbetar hårt, pratar aldrig någonsin om vilka mål han har, om vilka rekord han drömmer om att slå eller om att bli bäst.

Han pratar enbart om att ge allt i varje race, de rekord han har slagit och om hur förvånad han blir när han har lyckats. Han är så fokuserad att ta bit för bit på sin väg mot framgång. På att jaga det som den lille pojken aldrig trodde var möjligt. Det som ingen trodde var möjligt.

I år har han tangerat Michael Schumachers rekord på sju VM-titlar.

Ge det ett år till och Lewis Hamilton lär vara den mest framgångsrike förare i Formel 1:s historia.

Racinghistoriens största – från och Agostini till Sutures

Giacomo Agostini, 78, Italien

- Han är tidernas mest framgångsrika mc-förare med 15 VM-titlar, han avslutade den aktiva karriären år 1977 och testade 1978 på att köra EM i Formel 2, men utan framgång. Han fick också testa att köra F1, 1979 deltog han i Gran Premio Dino Ferrari, ett F1-lopp som inte ingick i VM, och han slutade tia. Han blev varvad av vinnaren Niki Lauda.

Mario Andretti, 80, USA

- Han vann fyra titlar i IndyCar och en VM-titel i F1. Han är den enda föraren som vunnit Indianapolis 500, Daytona 500 och VM i Formel 1. Han är den enda föraren som vunnit race i NASCAR Sprint Cup Series, F1 och ett Indy 500. Han är vid sidan av Dan Gurney den enda föraren som vunnit race i Formel One, Indy Car, World Sportscar Championship och NASCAR. En amerikansk racinglegendar. Avslutade proffskarriären 1994.

Mick Doohan, 55, Australien

- Fem år i rad, från 1994 till 1998 vann han fem VM-titlar i roadracing, 500 cc. 1999 bröt han höger ben på träningen till säsongens tredje lopp, samma år avslutade han karriären. På 137 VM-starter tog han 54 segrar, 95 pallplatser och 58 pole positions.

A.J Foyt, 85, USA

- "Super Tex" är en av tidernas bästa racerförare alla kategorier. Han är den enda föraren att vinna Indianapolis 500 (4 segrar), Daytona 500, 24-timmarsloppet i Daytona och 24-timmarsloppet i Le Mans. Han har sju segrar i IndyCar. Scott Dixon, som vann årets mästerskap, har sex titlar.

Lewis Hamilton, 35, Storbritannien

- Sju VM-titlar i Formel 1, 9X segrar. Även om han inte har något kontrakt för 2021 känns det som om han kör minst ett år till. Inte ens Hamilton pratar aldrig om rekord, förrän efter det att han har slagit dem och inte ens han lär tacka nej till åtta VM-titlar och över 100 segrar i F1.

Marc Marquez, 27, Spanien

- Spanjoren har kört in åtta VM-titlar i roadracing, sex av dem i motoGP. I år skadade han sig under inledningen av säsongen och han kommer inte att göra någon comeback före 2021.

Richard Petty, 83, USA

- "The King" vann NASCAR Winston Cup Series sju gånger, lika många som Dale Earnhardt och Jimmie Johnson. Han vann 200 race under sin karriär, han vann Daytona 500 sju gånger och 1967 vann han 27 lopp, tio av dem i rad. Sett till statistiken är han sen förare som varit mest framgångsrik i NASCAR:s historia. Han tävlade under fem decennier.

Valentino Rossi, 41, Italien

- Sedan 1996 har han tävlat i VM i roadracing, han har vunnit nio VM-titlar och gjort 406 starter i motoGP, vunnit 115 lopp och tagit 235 pallplatser. Doktorn har även skrivit på ett kontrakt för 2021.

Michael Schumacher, 52, Tyskland

- Han vann två VM-titlar med Benetton under 1990-talet, därefter fem i rad med Ferrari mellan år 2000 och 2004. Schumacher satte rekord som ingen trodde skulle vara möjliga att slå – nu har snart Hamilton raderat ut dem alla. 2002 är en säsong för Schumis alla fans att minnas, då tog han en pallplats i vart och ett av de 17 loppen. Han avslutade karriären hos Ferrari 2006, återvände till Mercedes 2010 och lade av 2012. 2013 skadade han sig svårt i en skidolycka.

John Surtees, född 1934 – död 2017, Storbritannien.

- Den ende föraren som har vunnit VM på både två och fyra hjul. Han vann sju VM-titlar inom mc-sporten, en VM-titel i F1 (1964),

Fotnot: Sportbladets Anna Andersson har valt tio legendarer som tävlat i racing på bana, på två och fyra hjul. De presenteras här utan inbördes rankning eftersom det är omöjligt att jämföra de olika klasserna och mästerskapen med varandra. Nu ligger de i bokstavsordning.

SLUT