



Oldsmobile Toronado 1973.

1. Produktionsstart för Koenigseggs nya monster.
2. Koenigseggs nya prototyp fångad på bild.
3. Lynk & Co 03+ Cyan Edition.
4. Ännu en Tesla har krockat med polisbil.
5. Självkörande Toyota e-Palette körde på synskadad.
6. Fortfarande krångligt att betala för snabbladdning.
7. OKQ8 inför kortbetalning vid nya snabbladdarna.
8. 480 kW ultrasnabbladdare som laddar 0–80 procent på 8 minuter.
9. Opel bekräftar elektrisk Astra.
10. Så lite kostar nya Skoda Fabia.
11. Kia Ceed SW PHEV var Sveriges populäraste laddhybrid i augusti.
12. Bensinpriset rekordhøgt.
13. Världens kanske snyggaste elmoppe nu i Sverige.
14. Etanol vs gummi.
15. Flera bilar sprejades och punkterades i protest.
16. Polisens nya metod ska avslöja kriminella i trafikkontroller.
17. Mercedes-Benz SLS AMG.
18. Fem Volvomodeller du aldrig fick chansen att köpa!
19. Renaultfabrikens personautomobiler.
20. Kimi Räikkönen avslutar karriären i Formel 1.



1. Produktionsstart för Koenigseggs nya monster.

Anders Nilsson 2021-09-04.

Femliters twinturbo V8-motor • 1 280/1 600 hästkrafter.



Koenigsegg Jesko.

I mitten av förra månaden visades en förserie av Koenigseggs nya toppmodell upp. Nu verkar det som att den snart ska börja produceras.

[I mitten av juli visade Koenigsegg upp en förserie av nya Koenigsegg Jesko.](#) Det var en tydlig signal om att den svenska supersportbilstillverkaren var redo för att serietillverka sin nya modell som det länge har pratats om.

Koenigsegg ska tillverka två versioner av Jesko: Jesko Attack som har mycket downforce, medan Jesko Absolut riktar in sig på mer toppfart och ska klara av hastigheter runt 482 km/h.

Nu rapporterar [The Supercarblog](#), som har talat med anonyma källor, att produktionen av Jesko Attack samt Jesko Absolut har startat på fabriken i Ängelholm.

Båda versionerna har en femliters twinturbo V8-motor som levererar 1 280 hästkrafter om bilen tankas med vanlig bensin. Tankas den däremot med E85, går effekten upp till hiskeliga 1 600 hästar. Kraften går via den nioväxlade LST-lådan. Tekniken tillåter Jesko att sömlöst hoppa över växlar, exempelvis från sjunde, till fjärde växeln.

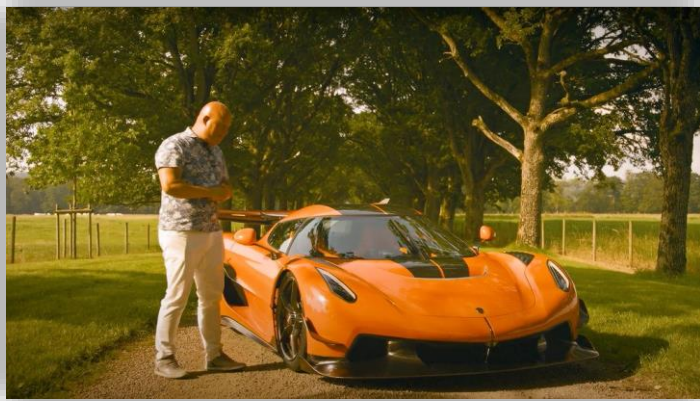
Enligt publikationen så tar det cirka åtta veckor att montera ihop en Jesko. Därmed borde fordonen rulla ut från fabriken någonstans mellan i slutet av oktober och i början av november i år. De första kundleveranserna ska enligt Koenigsegg själva genomföras i början av nästa år.

Och om du är intresserad av att köpa en av bilarna kan du glömma det, alla 125 exemplar är redan slutsålda.

Relaterade artiklar:



Koenigsegg Jesko redo för serietillverkning.



Video: Koenigsegg Jesko visas upp av Christian von Koenigsegg själv.



Här är Koenigseggs drömbil – i rent guld och kolfiber.



Koenigsegg Jesko Absolut - redo för takeoff.



2. Koenigseggs nya prototyp fångad på bild.

Anders Nilsson.

2021-09-04.

1 700 hästkrafter • 3 500 Nm • Toppfart över 400 km/h.



Koenigsegg Gemera.

Det har pratats mycket om Koenigsegg Jesko på sistone, men inte lika mycket om Gemera. Dock verkar det även röra på sig gällande den fyrsitsiga modellen. Nu har nämligen en prototyp fångats på bild.

När bilsalongen i Geneve ställdes in i mars 2020 på grund av covid-19-pandemin [valde Koenigsegg trots detta att visa upp två nya olika modeller](#): Koenigsegg Jesko och Gemera. [En förserie av den förstnämnda modellen visades upp i juli](#) och ska snart börja serieproduceras.

Om Gemera har det varit tystare. Nu har dock en prototyp fångats på bild av Instagramkontot Theofficespotter. Prototypen körde enligt uppgift en kort tur runt fabriken i Trollhättan och körde på eldrift.

Gemera har en ny sorts motor, en tvåliters trecylindrig motor med Twinturbo. Effekten kommer vara på 600 hästkrafter, vilket är sig självt är imponerade från en så pass liten motor. Dock kompletteras den med tre elmotorer, en fram och två bak. Tillsammans blir systemeffekten 1 700 hästkrafter och 3 500 Nm i vridmoment. Den svenska supersportbilstillverkaren påstår att 0-100 km/h kommer gå på 1,9 sekunder. Toppfarten är över 400 km/h.

MOTORNYTT

Gemera kommer även ha en monocoock i kolfiber och kommer väga 1 880 kilo. Dessutom har bilen styrning på alla fyra hjul, plus torque vectoring.

Totalt kommer 300 exemplar av byggas. Vi får se när produktionen av bilarna startar. [Expressen](#) har tidigare uppgivit att prislappen ligger på 1,7 miljoner dollar, motsvarande 17,3 miljoner svenska kronor.

Relaterade artiklar:



[Koenigseggen som inspireras av Bugatti Chiron Sport.](#)



[Filmen: Koenigsegg testkör nya hyperbilen Jesko.](#)



[Superbilen Hennessey Venom F5 toppar över 500 km/h.](#)



[Klassisk modell görs om till elbil](#)



3. Lynk & Co 03+ Cyan Edition – hyllningen till svenska raceteamet.

Av Joakim Dyredand.

Publicerad 2021-09-04, 11:05

Svenska Cyan Racing fortsätter att skörda framgångar i FIA World Touring Car Cup, WTCR. Nu firas det med en specialmodell av Lynk & Co 03 – en arvtagare till Volvo S60 Polestar.



Vi kanske ska börja med den tråkiga delen av nyheten. Lynk & Co 03+ Cyan Edition, som precis har premiärvisats på Chengdu Motor Show, kommer inte att säljas i Sverige. Faktum är att modellen bara är aktuell för Kina, den absolut största marknaden för 03. I Sverige får vi hålla till godo med 01.

03+ Cyan Edition kommer klädd i den välkända Cyan Racing-kulören, som vi känner igen från Volvo S60/V60. Dessutom noteras Cyan Racing-emblem, modellunika fälgar, bromsar från Akebono, justerbara dämpare från Bilstein, frontsplitter i kolfiber, justerbar bakvinge, nya framstolar samt att effekt/vrid har skruvats upp till 265 hk/380 Nm.

"Det gläder oss att våra framgångar i World Touring firas på detta vis och att vårt motorsportprogram fortsätter att lyfta försäljningen av gatbilarna från Lynk & Co", säger Christian Dahl, ägare och grundare till Cyan Racing.

Och det har verkligen gått enormt bra för teamet med bas i Mölndal. Det har blivit tre VM-titlar från 2019 till 2020 (två teamtitlar, en förartitel) och halvvägs in i årets säsong leder man mästerskapet – i båda kategorier.

Trots att 03 inte säljs i Sverige kan du se tävlingsbilen här hemma i [STCC](#), där den rattas av veteranen Mattias Andersson (med det egna teamet MA GP).





Volvo S60 och V60 Polestar med 367 hästar – snabbast någonsin.



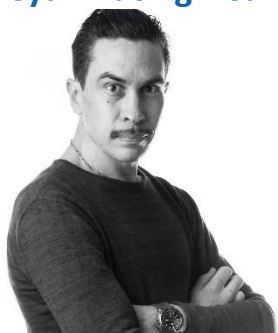
Lynk & Co 03 på startlinjen i årets STCC.



Första bilderna på nya Lynk & Co 03.



Cyan Racing visar Lynk & Co 03 WTCR-racebil som följs av 500 hk gatmodell.



Joakim Dyredand

4. Ännu en Tesla har krockat med polisbil.

Publicerad 2021-09-04 kl 14:50 (uppdaterad 2021-09-04 kl 14:55).

Text Erik Söderholm.

Utredning igång.



*Teslas Autopilotsystem utreds just nu för olyckor med utryckningsfordon.
Under helgen skedde ytterligare en olycka.*

Tidigare i augusti körde amerikanska myndigheten NHTSA igång en [utredning av flera trafikolyckor som inträffat](#) med Teslas system Autopilot.

Beslutet togs efter att flera Teslabilar krockat nattetid med stillastående utryckningsfordon, till exempel polisbilar, på olika olycksplatser. Sedan januari 2018 ska elva olyckor ha inträffat där 17 personer skadats och en person omkommit.

Under lördagen skedde ännu en liknande olycka, skriver [AP](#). En Tesla med Autopilotsystemet aktiverat körde in i en polisbil som stannat för att hjälpa en annan bilist i Florida.
Lindriga skador

Polisbilen hade blinkande blåljus aktiverat och blev påkörd på vänster sida. Teslaföraren och mannen som satt i bilen som fått stopp vid sidan av vägen skadades lindrigt. Polismanen blev inte skadad.
Tesla har inte kommenterat händelsen.

I samband med att NHTSA startade utredningen påminde myndigheten i ett uttalande om att det än så länge inte finns några bilar till salu som är helt självkörande.
”Som med all utrustning i bilar måste förarna använda systemen korrekt och ansvarsfullt.”

5. Självkörande Toyota e-Palette körde på synskadad.

AV WILLE WILHELMSSON.

2021-09-04 KL 12:30.

Nu slutar Toyota köra minibussarna i OS-byn Tokyo.



FILM: https://youtu.be/_goYFntHrvE.

I slutet av förra veckan körde en Toyota e-Palette på en synskadad paralympier när denne höll på att gå över en korsning i OS-byn i Tokyo.

Det ledde till att Toyota nu pausar körningarna med sina självkörande minibussar i OS-byn. Det var den synskadade japanen Aramitsu Kitazono som blev påkörd och han ska ha fått skärsår och blåmärken efter att minibussen kolliderade med honom, något som gjorde att han fick dra sig ur Paralympics judotävlingar. Det hela ledde även till att Toyotas styrelseordförande Akio Toyoda gick ut med ett uttalande där han bland annat sa:

– Vi är väldigt ledsna över att olyckan har gjort många oroliga. Ett fordon är starkare än en person, så jag var uppenbarligen orolig för hur de var. Det visar att självkörande fordon ännu inte är realistiska för vanliga vägar.

Toyota släppte även följande uttalande efter olyckan:

" Vi kommer att genomföra vår egen grundliga undersökning av orsaken till olyckan, och vi kommer att fortsätta att samordna nära med Tokyos organisationskommitté för olympiska och paralympiska spelen för att säkerställa att vi förhindrar att några incidenter inträffar i framtiden."

Här ovanför kan ni kolla in ett inslag från nyhetsbyrån Reuters om olyckan i OS-byn.



Toyota e-Palette ska transportera OS-deltagare.
Eldrivna minibussar till OS-byn i Tokyo.



CES2018 Pizza Hut visar en självkörande budbil.
Som även gräddar pizzorna.



Wille Wilhelmsson

6. Fortfarande krångligt att betala för snabbladdning – trots Ygemans löfte.

Publicerad 2021-09-04 kl 15:50 (uppdaterad 2021-09-04 17:31).

Nu kan det bli aktuellt med lagstiftning för att förenkla processen.



Att ladda elbilar vid offentliga laddstationer är ofta komplicerat. Det finns en mängd olika aktörer som har olika betallosningar och abonnemang, vilket gör att man som elbilist ofta behöver en mängd olika kort, appar och RFID-taggar. Dessutom tar aktörerna ofta betalt på olika sätt – några tar betalt per levererad kilowattimme, andra per laddad minut.

Lösningar för att standardisera detta och göra det mindre komplicerat har diskuterats länge, men ännu har inte mycket hänt.

I augusti 2020 bjöd energiminister Anders Ygeman in till ett möte med inblandade företag för att diskutera frågan och hitta lösningar. Han sa då att han hoppades på att en lösning skulle vara på plats i början av 2021 – men så har det inte blivit.

I somras meddelade två aktörer, Eon och Vattenfall Incharge, att ett laddkort från ett av företagen skulle fungera på det andra och vice versa, men i övrigt har inte mycket hänt.

Nu kan det bli aktuellt att lagstifta bort problemet. Anders Ygeman säger till tidningen [Dagens Industri](#) att han inte utesluter svensk lagstiftning, men att det hade varit bättre om det kom på plats en EU-standard.

Ett förslag till lösning är att det ska gå att betala med vanliga betalkort vid laddstationerna, precis som vid obemannade bensinstationer. En annan lösning är att laddstolplarna kommunicerar direkt med bilen och att ägaren får en faktura för laddningen i efterhand. Det är den lösning Tesla har haft sedan starten.

Tjänsten Plugsurfing erbjuder sedan flera år en lösning där de ger tillgång till en mängd olika laddstationer i Europa via en och samma app. För det tar de dock ut en extra avgift. De samarbetar också med flera biltillverkare, bland andra Porsche och Volvo.



Magnus Kvandal

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Inga nya snabbladdare – trots ett år med stödpengar.



Detaljerna: Så ska Teslas laddare bli tillgängliga för alla.



Här kan Sveriges nya elbilsaddare hamna.



Löftet: Ska öppna snabbladdarna för alla.



7. OKQ8 inför kortbetalning vid nya snabbladdarna.

Av Wiggo Björck, Publicerad 2021-09-04, 12:30.

I september ska OKQ8 börja bygga snabbladdare vid sina bemannade mackar. Nu meddelar bolaget att det kommer gå att betala med ett vanligt betalkort vid samtliga.



Det var i vintras som [OKQ8 avslöjade](#) att de ska börja bygga vad man kallar för "Sveriges största nätverk med supersnabbladdare". Företaget har satt som mål att ha 800 laddpunkter fördelade på alla sina bemannade stationer i landet 2026.

Redan då, i december, lovade drivmedelsbolaget att upprätta ett betalningsätt som "inte ska skilja sig nämnvärt" från vanlig tankning för de nya snabbladdarna, utan att ge några fler detaljer. Idag, tisdag, blev det till slut klart: Laddstolparna kommer att ha både vanliga kortläsare och appbetalning.

– Vi vill säkerställa en väl fungerande laddinfrastruktur för alla, till ett konkurrenskraftigt pris. Genom att sätta upp kortterminaler möjliggör vi för kunden att på ett enkelt sätt betala direkt vid laddstolpen, säger Karin Hellgren, kommunikationschef på OKQ8, i ett uttalande.

Förutom bankkort kommer det även gå att betala vid stolparna med ett laddkort från OKQ8 eller med appen OKQ8 Elbilsaddning. "Oavsett betalningsform tillkommer ingen extra kostnad för kund", skriver företaget i ett pressmeddelande.

Terminalerna kommer att kunna ta emot Visa- och Mastercard-kort från början och OKQ8:s företagskunder ska också kunna beställa ett drivmedelskort. Drivmedelsbolaget meddelar också att man har som "förhoppning" att kunna erbjuda betalning direkt vid stolpen med alla OKQ8-kort under första halvåret 2022.

I linje med regeringens önskemål

Regeringen vill sedan tidigare att branschen ska göra det enklare att betala för elbilsladdning. I augusti i fjol kallade energi- och digitaliseringsminister Anders Ygeman därför branschen och flera intresseorganisationer [till ett rundabordsamtal](#) om att införa en enhetlig betallösning istället för den uppsjö av laddappar och RFID-brickor som används idag.

En av slutsatserna då var att deltagarna skulle arbeta fram en gemensamt förslag för en enhetlig betallösning, något som vi ännu inte fått se något av. Däremot inledde [Eon och Vattenfall ett samarbete](#) i juni som gör det möjligt att betala vid det ena företagets laddstolpe med den andras app och vice versa.

OKQ8:s införande av kortbetalning i dag får sägas ligga i linje med Anders Ygemans och regeringens tidigare önskemål om en enhetligare betallösning.

– Om fler svenskar ska välja el kräver det att vi samarbetar för att stärka laddinfrastrukturen och göra det enkelt att ladda. Det är en stor uppgift som kräver att så många aktörer som möjligt bidrar. Vår önskan är att säkerställa en laddinfrastruktur som alla har tillgång till, och där du enkelt kan betala efter förbrukning direkt vid stolpen – med eller utan specifika laddkort, säger Karin Hellgren i ett uttalande.

Åtta stationer i höst

OKQ8 ska som ett första steg i sin satsning installera snabbladdare på åtta av sina stationer i landet under hösten 2021:

- Sollentuna (Emblavägen)
- Örebro (Västhagagatan)
- Hägersten (Kontrollvägen)
- Tystberga (Sillekrog södergående)
- Ödeshög (Liljekonvaljsvägen)
- Kungsbacka (Energigatan)
- Huskvarna (Grännavägen)
- Bäckebo (Transportgatan)

De nya snabbladdarna kommer att ha två laddpunkter vardera som endast ska kunna användas av elbilar, "eftersom hybridbilar kräver en speciell kontakt", enligt företaget. Det lär betyda att de kommer använda EU:s CCS-standard – laddeffekten blir nämligen 150 kW DC.

Under 2022 planerar OKQ8 att utöka sitt nätverk med ytterligare drygt 30 stationer i landet. Fram tills 2026 planerar man att tillsammans med danska Q8 upprätta totalt minst 400 stationer med 1.100 laddpunkter i Sverige och Danmark.

Tröga tillståndsprocesser stoppar nya snabbladdare: "Inte bra alls".

Så ska Tesla öppna upp Superchargernätverket för andra märken.

Snabbladdningsdjungeln.

Klart: Eon och Vattenfall i nytt samarbete om snabbladdning.



Wiggo Björck



8. GAC Aion visar 480 kW ultrasnabbladdare.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2021-09-04, 17:20, uppdaterad 2021-09-04, 18:49.

Kinesiska GAC Aion visade nyligen att deras elsuv V med grafenbatterier kan snabbladdas extremt fort. Nu lanserar man en egen ultrasnabbladdare som ska göra det möjligt i praktiken.



Kinesiska GAC Motors elbilmärke Aion visade nyligen upp en [uppdaterad version av sin suvmodell V med grafenbatterier](#). De nya batterierna ska tåla extremt höga laddeffekter utan att offra någon livslängd, enligt tillverkaren.

Under en demonstration laddades den uppdaterade modellen med en faktor om 6C, eller sex gånger batteriets kapacitet, **något som möjliggör en laddtid 0–80 procent på endast 8 minuter och 30–80 procent på 5 minuter.**

Det är förstas bara möjligt "ute i verkligheten" där laddinfrastrukturen medger det. Här i Europa är det idag laddnätverket Ionity som kan skryta med att ha marknadens kraftfullaste snabbladdare. Men inte ens med Ionitys 350 kW "ultrasnabbladdare" från svensk-schweiziska ABB är en så pass rask laddtid uppnåelig idag.

Snarare krävs det en laddare med en maxeffekt på hela 480 kW, och just en sådan har nu GAC Aion visat upp, rapporterar sajten [CnEVPost](#). Den heter passande nog A480 och uppnår sin effekt vid en spänning på 880 volt. Den maximala strömstyrka är på 560 ampere.

Företaget meddelar även att de nu ska bygga 2.000 stationer med A480-laddare i Kina fram till 2025. Den första sägs redan stå färdig i hemstaden Guangzhou (GAC står för Guangzhou Automobile Group Co.).

GAC Motors är ingen ny spelare på bilmarknaden (företaget införlivades 2007) och man tillverkar idag över 2 miljoner bilar om året. Man har dock till skillnad från inhemska konkurrenter som SAIC ([MG](#), [Maxus](#), med flera), [DFSK](#), [Xpeng](#) och [Nio](#) ännu inte kommunicerat några planer att ge sig in på den europeiska marknaden.



Elsuven GAC Aion V uppdateras – grafenbatterier och extremsnabb laddning.



Alrik: The times they are a-chinese.



BYD Dolphin – Billiga kompaktselbilen med 800 volt.



Wiggo Björck



9. Opel bekräftar elektrisk Astra.

Anders Nilsson 2021-09-04.

Opels tredje elbilsmodell.



Nya Opel Astra.

Tidigare i somras visades laddhybridversionen av Opel Astra upp. Nu bekräftar den tyska biltillverkaren att de lanserar en renodlad elbilsversion.

[Opel](#) har bekräftat att de kommer lansera en batteridriven [Opel Astra](#), dock först 2023. Det blir den tyska biltillverkarens tredje renodlade elbil efter Corsa-e och Mokka-e. Opel säljer även sedan tidigare elektriska skåpbilar.

I juli meddelade Opel att de ska bli ett renodlat elbilmärke från och med 2028. Då visades dessutom bensin-, diesel- och [laddhybridversionen av Opel Astra upp](#). I september kan kunderna välja mellan en 1,2-liters trecylindrig bensinmotor, en 1,5-liters fyrcylindrig diesel, samt två hybridversioner, en med 222 eller 148 hästkrafter.

LÄS MER: [Jättekoncernen satsar på vätgashybrider](#)

Anledningen till att kunderna har så många valmöjligheter, är att Astran på ett bättre sätt ska kunna konkurrera mot [Volkswagen Golf](#), som också finns som laddhybrid. Som elbil kommer Opeln i stället konkurrera mot [Volkswagen ID.3](#).

Versionerna med förbränningsmotorerna baseras på EMP2-plattformen som delas med [Peugeot 308](#). Dock är plattformen inte anpassad för enbart elbilar, så det spekuleras i att Astran i stället kommer använda sig av e-VMP arkitekturen, samma som kommande [Peugeot 3008](#) ska använda sig av.

Relaterade artiklar:



Då kommer Peugeot 308 som elbil.



Nya Opel Astra lanseras som laddhybrid.



Tillbaka till framtiden med Opel Manta GSe ElektroMOD.



Ferrari bekräftar kommande elbil.



10. Så lite kostar nya Skoda Fabia.

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2021-09-04, 10:43.

Nästa år kommer en ny generation Skoda Fabia, men redan nu är ett svenskt pris klart.



Den fjärde generationen Skoda Fabia bygger på en ny och större plattform. Den nuvarande versionen av Fabia lanserades redan 2014. Eftersom [Volkswagen lagt ner Polo i Sverige](#) kan Fabia sägas ersätta även denna.

Nya Skoda Fabia är i grunden en nedskalad Octavia, så det finns tekniska förutsättningar för både laddhybrid- och hybridversioner. Men Skoda anser att det blir för dyrt att elektrifiera. Lågt pris är ett starkt säljargument för Fabia-serien.

I motorrummet kommer bara bensinmotorer att hitta ner. I det här segmentet är inte diesel så efterfrågat. Bensinmotorerna är tre- eller fyrcylindriga. Den minsta motorn görs med eller utan turbo, men i Sverige tycks bara turboversionen komma.

De trecylindriga motorerna har som mest 110 hästkrafter och ur den större fyran kläms 150 hästar fram genom en sjustegad DSG-automatväxellåda.

Nya Skoda Fabia är 11 cm längre än föregångaren, vilket ger 411 cm i längd. Hjulbasen är 256 cm. Längden gör att lastutrymmet sväller med 50 liter till 380 liter under insynsskyddet – det är mycket för klassen.

Många funktioner känns igen från Octavia, bland annat en 9,2 tum stor pekskärm. Det finns även mindre skärmar om du vill spara en slant.



Naturligtvis finns en rad assistanssystem i nya Fabia, bland annat filkörningshjälp, skyltavläsning, adaptiv farthållare, parkeringsassistans och döda-vinkel-varning.

Det är ännu inte klart om det kommer en ny kombiversion. Den har sålt bra i Sverige, men inte internationellt sett. Om det kommer en kombi så blir det tidigast 2023.

Först ut i Sverige är **Fabia Hatchback Style** med **1.0 TSI 110 hk DSG** (automatväxlad). Grundpriset är 219.900 kronor inklusive moms. Det kommer också att finnas möjlighet att privatleasa bilen.





11. Kia Ceed SW PHEV var Sveriges populäraste laddhybrid i augusti.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2021-09-04, 16:19.

Försäljningen av tjänstebilar har tvärnitat på grund av höjd förmånsskatt. Därför ser vi nu en ny herre på tapplan i registreringsstatistiken.



De tidigare storsäljarna, laddhybriderna Volvo XC60 och S/V60, har tappat rejält i försäljning om vi jämför antalet nyregistreringar i augusti förra året mot samma månad i år. Förklaringen är att förmånsskatten höjts vid flera tillfällen under det gångna året. [Den stora knäcken kom den 1 juli i år.](#)

Försäljningen till privatpersoner är dock fortsatt stark och stimuleras av ett ökat utbud av elbilar och laddhybrider.

– Ökningen av laddbara fordon sker hos privatkunder, mycket drivet av attraktiva produkt lanseringar. Dämpningen av laddbara fordon hos företagskunderna har däremot uppkommit, som förväntat, på grund av de förändrade förmånsreglerna, säger Jessica Alenius.



Kia har både laddhybrider och elbilar som attraherar privatköparna. Laddhybriden [Kia Ceed SW PHEV](#) toppar registreringen av laddbara bilar i augusti. [I juli var Kia e-Niro i topp.](#)

Kia ligger även i topp när det gäller det totala antalet registrerade personbilar. Kia Niro som säljs som elbil, laddhybrid och enbart med förbränningsmotor toppar med 911 registrerade bilar i augusti.

Grafik: [Cardrop.com](#)

Modelltoppen: Laddbara personbilar

	MÄRKE / MODELL	TYP	AUG 2021	AUG 2020
1	KIA CEED SW	Laddhybrid	605	443
2	VOLVO XC60	Laddhybrid	202	751
3	VOLVO S/V60	Laddhybrid	168	293
4	VW ID.4	El	553	0
5	KIA E-NIRO	El	731	358
6	TESLA MODEL 3	El	97	235
7	TOYOTA RAV4	Laddhybrid	269	147
8	VOLVO XC40	Laddhybrid	153	279
9	KIA NIRO	Laddhybrid	204	627
10	MG ZS EV	El	465	0

Modelltoppen: Personbilar

	MÄRKE / MODELL	AUG 21	AUG 20
1	KIA NIRO	991	1.222
2	KIA CEED	909	726
3	TOYOTA RAV 4	682	876
4	TOYOTA COROLLA	526	972
5	VW ID.4	553	0
6	MG ZS EV	465	0
7	VOLVO XC40	460	742
8	FORD KUGA	405	170
9	DACIA DUSTER	401	88
10	VOLVO XC60	397	1.012



Magnus Fröderberg

12. Bensinpriset rekordhøgt – økat med øver 30 procent.

PUBLICERAD: 26 AUG 2021, KL 17:30.

Det har aldrig varit så dyrt att tanka bilen med bensin eller diesel i Sverige som det är nu. En liter bensin kostar i dag 16,64 kronor och en liter diesel 17,67 kronor.



Världsmarknadspriset på olja har fortsatt att stiga och ar orsaken till prisøkningen. Enligt TT har literpriset på bensin højts med 15 øre till 16,64 kronor och literpriset på diesel med 10 øre till 17,67 kronor vid bemannade mackar.

Under det senaste året har priset på en liter 95-oktanig bensin økat med mer än 30 procent. Førra sommaren låg priset på runt 12 kronor, jamført med øver 15 kronor i dag. En førklaring till detta ar covid-19.

När pandemin slog till under fjolåret sjønk den internationella efterfregan og med den sjønk priserna på olja og bensin. Pandemin håller nu på att så småningom avta, vilket har inneburit att efterfregan har økat og råvarupriserna darfør gått upp som en raket.



Tim Dahlbacka



13. Världens kanske snyggaste elmoppe nu i Sverige.

AV ROGER ÅBERG.

2021-09-04 KL 11:15.

Det här är Garelli Ciclone Scout.



FILM: <https://youtu.be/FvFzOZSVi74>.

Elmoppar är bra saker, men det finns inte så många som är speciellt vackra. Nu är dock klassiska märket Garelli tillbaka med en retromodell som man kallar för Ciclone Scout och nu finns den i Sverige!

Det handlar om en EU-moppe som alltså går i 45 km/h. Motorn kommer från Bosch och levererar 2 kW och 120 Nm vilket ska vara tillräckligt för att dra upp den på bakhjulet. Det finns tre effektlägen beroende på hur hetsigt du vill köra. Batteriet är från Samsung och sitter under sadeln och är på 2 kWh/48V. Det är löstagbart så att det går att ta in men väger 13 kilo så man får lite styrketräning på vägen upp i lägenheten. Räckvidden ska vara mellan 7 och 12 mil beroende på hur du kör. Farthållare finns om du kör längre sträckor.

Ramen är av aluminium och den har ställbar monoshock-fjädring.

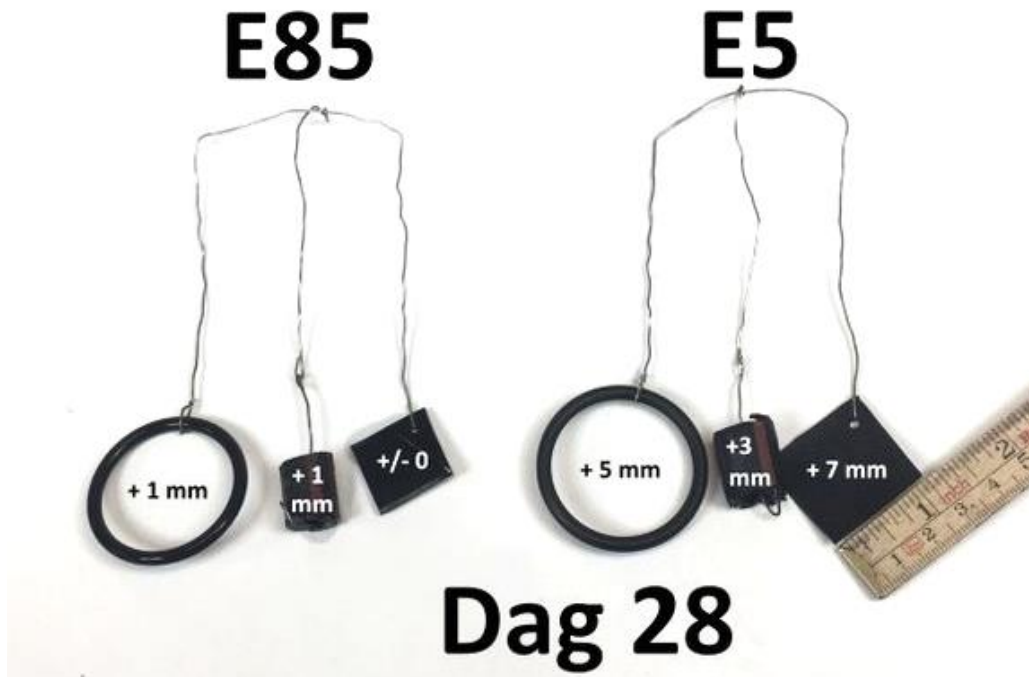
Men framförallt så är den larvigt snygg. Tycker jag i alla fall. Förutom den gröna så finns det en svart, en röd och en med ren aluminium att välja mellan. Prislappen ligger på 37.500 kronor. Försäljningen i Sverige har precis dragit igång så vill du ha en får du just nu maila till info@garage53.se och prata med Jens.



14. Etanol vs gummi - dag 28.

PUBLICERAD 2021-09-04, 16:58. Text Jim Lundberg.

Efter 28 dagar i badet har det stabiliserat sig. Det enda som har hänt jämfört med föregående vecka (dag 21) är att o-ringarna verkar ha krympt 1 mm vardera. De är lite svåra att mäta upp så mer exakt än så blir det inte.



Då har vi kommit till dag 28 och härmed knyter vi ihop säcken då det inte händer något mer dramtiskt i våra burkar. Möjligtvis att o-ringarna i bägge burkarna har krympt 1 mm vardera sedan dag 21. De är lite svårt att mäta upp dem. Övriga gummidetaljer ligger på samma nivå sedan förra kontrollen.

Anmärkningsvärt är att den fyrkantiga biten från en cykelslang inte reagerat alls på E85 under den månad den legat i badet. Eftersom den inte räknas som bränslebeständig trodde jag att även den skulle reagera något på E85 - men icke. Tyvärr så vet jag inte vilken typ av gummi den är gjord av. Förr var det butyl - nu vet jag inte.

Att o-ringarna har krympt något kan bero på att varje gång burkarna öppnas så puffar det till och lättflyktiga ämnen smiter ut. Det innebär då att förutsättningarna förändras för våra gummidetaljer då vissa ämnen inte finns kvar i samma mängd som på dag 1.

I och med det så avbryter vi det lite trubbiga experimentet och våra gummidetaljer får komma ut i friska luften.

Men - en sak till ska vi kolla. Om en vecka ska vi se om de har återgått till sin ursprungliga storlek och vi ska också dragtesta bägge o-ringarna för att se när de brister.

Så det blir ett avsnitt till.

Så här stora var detaljerna från början:

O-ringen: 38 mm (ytter).

Bensinslangen: 13 mm.

Cykelslangen: 21 x 21 mm.

15. Flera bilar sprejades och punkterades i protest.

Publicerad 2021-09-04 15:14 (uppdaterad 2021-09-04 kl 15:15).

Ordet "klimatet" har sprejats på flera bilar i Malmö under helgen.



Under natten mot söndagen blev flera bilar som stod parkerade i Malmö vandaliserade. Bilarna bland annat sprejats med röd färg och fått däcken sönderskurna.

Två Land Rover Defender har fått vänster framhjul punkterat och texten "Klimatet!" skrivet över fönsterrutorna på vänster sida. Även en Volvo XC60, en Range Rover Sport och en Tesla ska ha sprejats, och i fallet med Teslan stod även ordet "Batteri" på den främre bagageluckan, uppger [Kvällsposten](#).

– **Det är samma** sak på samtliga bilar. Det är samma färg och samma budskap och tillvägagångssätt, säger Evelina Olsson, presstalesperson på polisen, till [Sveriges Radio](#).



Erik Söderholm

Läs också:



Polisens uppmaning: Hjälp oss hitta "seriereparen".

16. Polisens nya metod ska avslöja kriminella i trafikkontroller.

Publicerad 2021-09-04 kl 15:16 (uppdaterad 2021-09-04 kl 15:17).

Polisen har ett nytt sätt att hitta kriminella i trafiken som hämtats från USA. Men metoden väcker frågor om att polisen har förutfattade meningar.



I vissa delar av Sverige ska polisen använda en ny metod för att hitta kriminella gängmedlemmar. Det går ut på att utnyttja vanliga nyheterhetskontroller vid vägarna, något som [SVT](#) rapporterat om.

Polisen i patrullbilar ska utbildas i att känna igen så kallade "avvikande beteenden". Det kan till exempel handla om hur föraren kör och om passagerarna försöker gömma något eller tittar bort. Även en dyr eller snabb bil kan väcka polisens varningsklockor, särskilt om den inte ägs av föraren.

Metoden kallas profilering och hämtas från USA. Enligt Maria Rosander, som utbildar poliserna i region Mitt, handlar det inte om att profilera personer efter kön, ras eller bakgrund, utan om att hitta körsätt och beteenden som på något sätt "avviker" från normen.

– Trafikarbetet har länge varit inriktat på hastighet eller nykterhet. Det kanske inte alltid är så populärt hos polisen internt. Men med det här arbets sättet vill vi hitta ingångar till annan brottslighet som kan förekomma i trafiken vid sidan av hastighet och nykterhet, säger hon i en intervju med Vi Bilägare.

– **Vi har till viss del** jobbat med den här modellen förut men vi har inte satt ord på det. Vi lägger ihop flera pusselbitar, det är ett nytt sätt att tänka och jobbar vi aktivt i trafikmiljön kommer det ge oss goda resultat. Vi ser att det fungerar. Jag tror vår region kommer hitta mycket med profilering när det gäller till exempel stöldligor och personer med kriminella kopplingar.



Maria Rosander utbildar poliserna i region Mitt i det nya arbetssättet.

Som exempel nämner Maria Rosander bilar som kör för fort, gör fula omkörningar – kanske på fel sida, kör forcerat eller struntar i stopplikten. Det kan också handla om förare som håller i mobiltelefonen, ligger för nära bilen framför, har missat besiktningsperioden eller har ett trasigt bakljus.

– Ofta är beteendet i trafiken och hastigheten en ingångsport till annan brottslighet. Helt plötsligt har det som först bara var hastighetsöverträdelse och kort avstånd till framförvarande bil, eller en förare utan bälte som kör en bil med obetalda p-skulder som kan misstänkas ägas av en bilmålvakt, kanske resulterat i att vi hittat ytterligare brott när bilen stoppas och kontrolleras.

Maria Rosander säger att hon som polis "har betalt för att ställa obekväma frågor".

– Varför är bilen inte besiktigad eller skattad? Skulder på bilen och trasiga lampor kan tyda på visst slarv och att man inte har koll på situationen. Vi ska vara nyfikna i trafiken för där färdas alla, även kriminella.

Profilering har använts av polisen i USA, något som kritiserats hårt från olika håll när det används på fel sätt. Maria Rosander vill vara tydlig med att ras, kön och bakgrund inte har med profileringen att göra.

– Vi får stoppa vem som helst i trafiken. Vi struntar egentligen i vem som kör, det är beteendet och körsättet i kombination med bilens skick som vi tittar på. Allt handlar om en sammantagen bedömning där föraren själv ofta är den som väckt polisens uppmärksamhet. Vi kommer säkert få kritik i vissa fall men stannar vi någon har vi nästan alltid en anledning.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Polisen vet inte hur nya systemet får användas.



Första bilderna: Här är polisens nya vapen mot fartsyndarna.



När polisen körde Porsche: "Försök inte komma ikapp!"

17. Mercedes-Benz SLS AMG.

Av Gran Turismo - 15/12/2019.

Den moderna Måsvingen fick bara knappa fem år på sig att leva som nybil. Men dess karisma och teknik kommer att ge den ett långt liv som entusiastbil och så småningom samlarobjekt.



Kommer Mercedes moderna måsvinge SLS, som i dagarna byggs i sina sista exemplar, att bli ett bra investeringsobjekt för framtiden? I denna artikel ska vi försöka reda ut den frågan och komma fram till ett relevant svar.

Att det är en rasande kompetent bil råder det ingen som helst tvekan om. De som i förstone avfärdade bilen som en ren showstopper vars enda kvaliteter var dess utstrålning och historiska band bakåt till 1950-talets 300 SL hade grundligen och gruvligen fel.

Faktum är att det har byggts få så karismatiska och samtidigt effektiva sportvagnar som SLS AMG de senaste 20 åren – alldeles oavsett prisklass. Ska man likna den vid något, så är det en Dodge Viper – fast byggd av tyskar och fullmatad med den senaste tillgängliga 2000-talstekniken.

När SLS AMG presenterades hösten 2009 väckte den berättigad uppståndelse, inte minst för sina dörrar, men den såg väldigt stor och otymplig ut. Därför var det en stor överraskning när den ett par år senare, i AMG-byggd GT3-version direkt visade sig vara en vinnarbil på racerbanorna.



Förklaringen fanns i bilens specifikationer, för den som ville borra ner sig i siffrorna. För det första är den byggd i lättmetall (både spaceframe och kaross) som ger en anständig vikt, även om man har svårt att påstå att 1,6 ton körklar vikt är lätt i ordets verkliga bemärkelse. Det intressanta kommer när man tittar närmare på viktfördelningen, som har en svag övervikt bakåt tack vare motorns långt tillbakaskjutna placering under den långa huven, och transaxel med koppling och växellåda placerade vid bakaxeln. Inte unikt på något sett, men börjar man dessutom att titta på var rollcentrum finns kan man konstatera att bilen har en riktigt låg tyngdpunkt. Motorn är inte bara placerad långt bak, utan också lågt nere i motorrummet tack vare torrsump som eliminerar behovet av ett stort oljetråg (och som bieffekt gör den okänslig för stora sidokrafter vid bankörning med slicks).

Placera hela geometrin i ett extremt bredbent chassi med långt axelavstånd så kan man förutse rejäl kurvkapacitet, särskilt när det går riktigt fort. Och till skillnad från i många – teoretiskt minst lika effektiva – mittmotorvagnar med drivningen bakom föraren ger mitt/frontmotorkonceptet med förarplatsen långt bak över bakhjulen en suverän kontroll och så förutsägbara köregenskaper att bilen kan köras fort av de flesta. Så trots att SLS framstår som ett monster är den ganska snäll att köra.

När nu den allra sista versionen, som logiskt nog har döpts till just "Final Edition" byggs i 350 exemplar, är det sorg hos alla bilentusiaster som älskar AMG:s köttiga V8-maskin på 6,2 liters volym. Det är den sista potenta sugmotorn som kommer från Mercedes flitiga trimmarsmedja i Affalterbach utanför Stuttgart. Få, om ens någon motor för gatbruk lämnar så mäktiga intryck – både när det gäller sången och gången. Den som inte förstår hur man kan falla i trance inför en Ottomotor har varken hört eller känt på detta magnifika slagverk.

Ibland kan upplevelsen av motorn kompromissas en smula när den kopplas till en konventionell automatlåda, men här är den länkad via transaxeln till en sjuväxlad dubbelkopplingslåda med hela registret från mjuk till snabb och stenhård växling.



Mercedes vände sig till aluminiumspecialisterna Magna Steyr i Österrike för att bygga de kompletta ramarna och karosserna som levereras färdiga till AMG. Coupékarossen väger 241 kilo, och dörrarna 18 kilo vardera. Den öppna Roadstervarianten som kom ett år efter Coupén är faktiskt 40 kilo tyngre, eftersom den har förstärkts ordentligt i golv och trösklar.

Med närmare 5 000 bilar utlevererade bara under de första två produktionsåren 2010–11 måste Mercedesledningen ha pustat ut ordentligt, med den trögsålda SLR McLaren i färskt minne. SLS var byggd med betydligt större serier i tankarna, och kostade i regionerna av vad Porsche tog för sin 997 GT2 och Ferrari för sin 599, alltså runt två miljoner kronor.

Specialversioner högt och lågt brukar vara en tydlig indikation på att försäljningen går trögt, men AMG radade trots motsatsen upp nyheter varje produktionsår; 2011 var det Roadstern, 2012 den lite vassare GT (parallellt med racebilen GT3) och 2013 Black Series och E-Cell. Den senare är en renodlad elversion med fyra motorer och en samlad effekt av inte mindre än 751 hästar, vilket med marginal gör den till den starkaste av alla SLS-versioner. Den extra batterivikten dämpar dock fartresurserna rejält, och bilen är långsammare än den 180 hästar svagare basversionen med förbränningsmotor. Om det är detta faktum eller en ovilja från Mercedes sida att släppa ut bilen till vanliga konsumenter som ligger bakom det mycket blygsamma antalet byggda bilar är inte känt. Prislappen på runt fyra miljoner lär väl också hjälpa till att skrämja bort köparna, och det är rimligt att tro att Mercedes bara har tänkt E-Cell som en reklampelare för vad man är kapabel till.

Fabriken har varit ovillig att tala tillverkningsiffror för SLS, men en kvalificerad gissning är att det totala antalet, alla versioner inräknade, kommer att hålla sig strax under 10 000 exemplar när den sista bilen rullar av bandet senare i vår. Det är en respektabel siffra för en så dyr bil, men egentligen är det lite besynnerligt att man inte låter den hänga med ett tag till eftersom den fortfarande har ett gott rykte bland fortåkande finsmakare där ute. Knappt fem år är en kort avskrivningstid för detta avancerade projekt, som dessutom inte får någon direkt efterföljare.

Vilket tar oss till grundfrågan: Kan du köpa den som en placering? Original-måsvingen och dess roadstersyster byggdes i för tiden imponerande antal, tillsammans i över 3 000 exemplar, betydligt mer än alla dåtidens italienska exklusiviteter, men blev ändå en fantastisk investering för alla som höll ut ett 30-tal år.

Det är ett perspektiv du måste ha även på en SLS-investering om den ska bära frukt. Och om du tänker köpa, vänta helst i femtio år tills priserna har bottnat. Och välj en GT eller Black Series om du ska vara riktigt säker. Eller varför inte en E-Cell, eller en GT3. Men då måste den ha en bra tävlingshistoria i bagaget.

Klassiker

18. Fem Volvomodeller du aldrig fick chansen att köpa!

Publicerad 2021-09-04 kl 10:25. TEXT Fredrik Nyblad.

En svensk bil säljs väl alltid i Sverige? Nej, faktiskt inte. Här är fem Volvomodeller som inte marknadsförts i Sverige.



1. Volvo PV 444 California

När exporten till USA tog fart 1956 så kom det speciella California-utförandet med gräddvit kaross och inredning i gult och svart. De amerikanska köparna fick Sportmotorn B14A med dubbla SU-förgasare och 70 hk. Amerikanska tullregler hade gjort modellen dyrare att sälja i USA om den motorn också hade funnits här. Så även om svenska PV-köpare kunde välja en PV 444LS i kaliforniskt vitt så var motorn bara på 51 hk.



2. Volvo 164E 1975

Sommaren 1974 var slutet här för 140-serien och det borde det också ha varit för 164. Nu kom ju den nya 240/260. Men Volvo hade inte haft möjlighet att hinna få den nya V6:an anpassad till de amerikanska utsläppsreglerna. Så istället fick 164E fortsätta att säljas i USA. Från vindrutan och bakåt var bilen i princip en 264. Den hade de nya stolarna med nackskydd av gallertyp och mitt under modellåret fick 164E de nya stora bakljusen från 264. Standardutrustningen var riklig med elfönsterhissar fram, automatlåda, radioantenn i vindrutan och AC. Först i slutet av augusti 1975 tillverkades de sista exemplaren.



3. Volvo 262

Kombinationen av V6 och tvådörrarskaross ansåg Volvo bara behövdes på den nordamerikanska marknaden. Som årsmodell 1976 kom 262 GL utrustad med elfönsterhissar, taklucka och snobbringar på fälgarna. Inte ens i alla amerikanska broschyrer fanns den med på bild. Efter två år lades modellen ner då coupén 262C var i antågande. Då hade 3 329 exemplar byggts.



4. Volvo 242 Turbo

Som årsmodell 1981 kom fyrdörrarssedanen 244 Turbo men i USA fanns Turbon också som tvådörrarsmodell. Det var dock inte bara dörrar som Turbon tappade där, 28 hästkrafter försvann på grund av kravet på katalytisk avgasrening. Från 1983 fanns en sats med laddluftkylare i R-sportsortimentet och från december 1983 standardmonterades den i amerikanska 240 Turbo och modellen kallades nu Turbo Plus. Även om intercoolern även såldes i Sverige var den här främst tänkt för tävlingsbilar.



5. Volvo 780 med turbo

Att 780 blev en lyckad design är svårt att säga emot. Och vem vill inte ha den lyxiga inredningen med läder och ädelträ? För att ha tillverkats i så få exemplar så fanns 780 med förvånansvärt många olika motorer. Tyvärr så såldes inte de roligaste i Sverige! Till årsmodell 1989 kom den turboladdade fyran B230FT på 160 hk och i USA såldes den med ett Turbo Plus-kit som standard och då gav motorn 190 hk. Allra hårigast var B204GT-motorn som fanns i Italien och några andra europeiska länder. Det var en fyrcylindrig 16-ventilsmotor med turbo och 200 hk.

Renaultfabrikens personautomobiler.

Renault är på sammagång en av Europas äldsta och största fabriker. Den daterar sig från år 1899 och var den första, som använde sig av kardandrivning på sina vagnar. Fabriken var också den första, som framställde en verkligt användbar droska, ty den var både driftsäker och billig i drift. Renault-droskorna utgjorde för övrigt under många år ett inslag i den parisiska gatubilden, som nog sent skall glömmas. Men Renault-droskorna vunno också insteg i andra länder och voro bl. a. i Köpenhamn under många år i avgjord majoritet.

Fabriken tillverkar i likhet med de flesta andra stora europeiska automobilfabriker utom personvagnar även lastvagnar, men dessutom framställas också traktorer, marinmotorer, flygmotorer etc.

Personvagnar byggas av en mängd olika typer. Räknas alla karosserityperna kommer man upp till flera 10-tal, och chassiernas antal är icke mindre än 11 stycken. Dessa äro emellertid av fyra huvudtyper, av vilka två äro försedda med 4-cylindriga och två med 6-cylindriga motorer. Cylindrarna äro i förra fallet av dimensionerna 58 X 90 och 70 X 120 mm. samt i det senare 85 X 140 och 110 X 160 mm. Alla vagnstorlekar framställas sålunda, från den lilla billiga »var mans»-vagnen med en cylindervolym på under 1 liter (noga räknat 951 kbcm.) till den mycket kraftiga sportvagnen, vars motor utvecklar över 100 hkr och som är mäktig sina 150 km. i timmen på landsväg. Priserna variera också avsevärt i det att ett »naket» chassi av den största typen kostar fem gånger så mycket som en komplett vagn av den minsta.

Den minsta vagnen, som är på 6 franska »skattehästar» — motorn utvecklar ungefär 18 bromsade hkr — är en liten nätt och trevlig vagn, som trots sin likenhet har kommit till en avsevärd användning för olika ändamål. Av täckta vagnar finns icke mindre än fyra olika typer, nämligen sedan, landaulett, kupé och cabriolet. De tre förstnämnda rymma 4 personer och den sistnämnda 2. Endast en öppen vagn finnes, och den rymmer 4 personer. Vad driftkostnaderna för denna beträffar, torde de vara lägre än för någon annan 4-sitsig vagn, och den har på goda vägar kunnat tillryggalägga ända till 1½ svensk mil på *en* liter bensen.

På den närmast större typen, 10/35 hkr., förekomma alldeles samma såväl täckta som öppna karosserier som på det mindre chassiet. Denna vagn har i stor utsträckning tagits i ansprång som droska, mycket beroende på dess mycket låga bensinkonsumtionen. I vanliga fall ligger denna nämligen *under* 1 liter per mil.

Båda dessa vagnar erbjuda till sin konstruktion en del olikheter mot den vedertagna. Sålunda är kylaren placerad bakom motorn, växellådan är sammanbyggd med kardanaxeln, och fjädringen av bakvagnen utgöres av en enda tvärs över vagnen gående halveliptisk fjäder. Tack vare att kraftöverföringen samlats i så att säga ett enda aggregat kan tillsyn eller justering av såväl bakaxeln som växellådan ske sedan blott ett fåtal muttrar lossas.

MOTORNYTT

Den tredje vagnen i ordningen, som är på 18/50 hkr., lämpar sig särdeles väl som täckt vagn i stad och har rymliga sittplatser för 6 personer. Den största typen utvecklar icke mindre än 100 hkr och har gjort sig känd som en av kontinentens snabbaste sportvagnar. Med den har för övrigt nyligen satts flera hastighetsrekord i det att den dels under en tid av 24 timmar kört en distans av 3 157 km, vilket gör åtskilligt över 130 km. i timmen, dels vid ett annat tillfälle under en tid av 20 timmar körts med en hastighet av över 150 km. Typen i fråga innehar för övrigt en hel del rekord på avstånd varierande mellan 500 och 3 000 km.

RENAULT

franskt kvalitets-
märke.

Generalagenter:

H. A. - B. URANIA

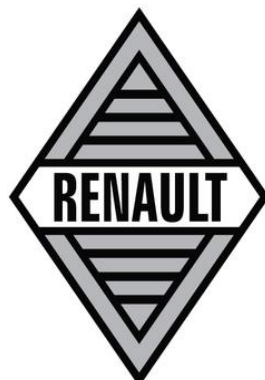
Tel. 95 63

Birger Jarlsgatan 37, Stockholm

Norr 145 28



Renault Type KZ 1922-27.





20. Kimi Räikkönen avslutar karriären i Formel 1.

1 september, 2021, kl. 19:56

Det var det. Så startar Kimi Räikkönen dagens instagraminlägg. Han meddelar att karriären i Formel 1 är över. – Detta är min sista säsong i Formel 1. Det är ett beslut jag tog redan i vintras, skriver han.



Kimi Räikkönens instagram den 1.9 2021

Den finländske F1-föraren startade sin karriär redan 2001. Han fyller 42 år i oktober och han vann en VM-titel med Ferrari 2007.

Men efter 20 år lämnar han Alfa Romeo och han lämnar Formel 1.

– Det var inget enkelt beslut, men efter den här säsongen är det dags att göra nya saker, [skriver han](#).

– Även om säsongen fortfarande pågår vill jag tacka min familj, alla mina stall, alla som har varit inblandade i min racingkarriär och framförallt alla fans som har hejat på mig under den här långa tiden.

Världsmästare som kört mer än 340 lopp

Kimi Räikkönen är en legendar inom Formel 1 och den här gången verkar det som om han lämnar F1 för gått. Han har kört 341 F1-lopp, tävlat för team som Sauber, McLaren, Ferrari, Lotus, Ferrari igen och slutligen Alfa Romeo. Han har vunnit 21 lopp och en VM-titel. Under den här tiden har han också gjort en avstickare till Rally-VM under två säsonger.

Kimi Räikkönen kommer att vara väldigt saknad. Av fans, medtävlare, medarbetare och även av media.

Vad han ska göra istället för Formel 1 berättar han inte. Kanske är det dags att tillbringa mer tid med familjen, hustrun Minttu och barnen Robin och Rianna.

– Tiden i Formel 1 avslutas, men det finns mycket mer i livet som jag vill upptäcka och njuta av. Vi ses!, skriver han.



Nu lägger han av – snart 42 år gammal.

Kimi Räikkönen lämnar Formel 1

Detta betyder att Alfa Romeo har minst en förarplats ledig till nästa säsong. Det hetaste tipset är att Valtteri Bottas tar över efter sin landsman.

Mercedes stallchef Toto Wolff meddelade i dag att beslutet om vem som ska köra intill Lewis Hamilton redan är fattat och det mesta talar för att det blir George Russell.

Racefans.net skrev tidigare i dag att även Antonio Giovanazzi väntas lämna Alfa Romeo och att det schweiziska teamet nästa år kör med Nick de Vries (mästare i Formula E) och Bottas, medan Williams ersätter Russell med Alex Albon.

Red Bulls teamchef Christian Horner sa i helgen att de letar efter en F1-plats till Albon. Eftersom Williams VD Jost Capito har ett bra förhållande till Red Bull efter sin tid med Volkswagen i WRC anses den vägen möjlig.

Jag gick igenom förarkarusellen förra veckan. Den är nu uppdaterad och [du hittar den här](#).

I dagens tidigare inlägg kunde du läsa en guide inför helgens deltävling i Nederländerna och även om tävlingsledaren Michael Masi som erkänner att man aldrig borde ha startat kvalet då Lando Norris kraschade. [Du läser det här](#).

SLUT