



Bentley 4 ½ Litre Tourer Vanden Plas 1929

1. Northvolt och Volvo bygger batterifabrik i Göteborg
2. Mercedes satsar på solid state-batterier i elbilar
3. Skadligt att förbjuda bensin- och dieslbilar
4. Aston Martin elektrifierar flottan från 2026
5. Så här kan Apples bil se ut
6. Dacia Duster har nu sålts i över två miljoner exemplar
7. Unik Volvo med gasturbindrift säljs på auktion
8. Tesla Supercharger öppnas för andra elbilar i Norge och Frankrike
9. Tesla återkallar över 800 000 fordon i USA
10. Så blir nya Koenigsegg-fabriken
11. 90-årig epok över för GM
12. 100 år sedan Ford köpte Lincoln idag
13. Scania fälls för kartellbildning
14. Microlino utlovar produktionsstart i mars
15. Här kör trafikskolan Volvo 940
16. Grattis Prowler
17. Ikonisk Måsvinge-Mercedes såld för rekordsumma
18. Startskottet för Nürburgring
19. Familjen Solberg vann Nations Cup för Norge
20. Loeb plockade svensk efter svensk på väg mot segern



1. Northvolt och Volvo bygger batterifabrik i Göteborg.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-02-09, 10:26.

Många orter var med och tävlade, men nu är det bestämt: miljardfabriken hamnar i Göteborg.



Volvo Cars och Northvolts nya batterifabrik ska byggas i Göteborg. Det meddelade de båda företagen i ett pressmeddelande på fredagsmorgonen. Tillsammans investerar man 30 miljarder kronor i projektet, som ska leverera batterier till Volvos och Polestars kommande elbilar och skapa 3.000 nya jobb.

Volvo Cars och Northvolt meddelade redan i somras att de [via ett gemensamt samriskföretag](#) skulle investera i en ny batterifabrik. Sedan dess har flera städer både i och utanför Sverige övervägts som byggplatser, bland annat Skövde, Sundsvall/Timrå, Norrköping och Belgiska Gent där Volvo även har en bilfabrik.

Nu är det bestämt att fabriken ska byggas på Hisingen i Göteborg, på en tomt som ligger i direkt anslutning till Torslandafabriken. Att batterierna byggs på samma plats som bilarna har uppenbara logistiska fördelar, liksom närheten till Göteborgs hamn. Volvo Cars och Northvolts samriskföretag har också [ett batteriutvecklingscenter på gång i staden](#).

Men Northvolt hade en lång lista med andra krav på de städer som tävlade om investeringen, vilka inte minst inkluderade tillgången på grön energi. Detta anser sig Göteborgs stad ha en lösning på. Ett annat krav var att godkännandeprocessen skulle gå snabbt, och att bygget skulle kunna påbörjas redan i september i år.

Under 2023 ska batteriproduktionen starta i liten skala, och tre år senare ska fabriken vara färdigbyggd. Då ska den kunna tillverka batterier med en kapacitet motsvarande 50 gigawattimmar årligen – tillräckligt för en halv miljon bilar. Den före detta Tesla-höjdaren Adrian Clarke har utsetts till chef för fabriken.

På fredagsförmiddagen gratulerade statsminister Magdalena Andersson Göteborg till nyheten.

– Det betyder jättemycket för tillväxten i Göteborg och kommer så klart göra att många människor kommer kunna få schyssta jobb med bra villkor. Så det här kommer betyda mycket, för hela Västsverige så klart, sa hon till Göteborgsposten.

Enligt Volvo kommer den nya fabriken bli en av de största av sitt slag i Europa. Och det kommer att behövas – Volvo Cars har som målsättning att enbart sälja rena elbilar från och med 2030. Redan 2025 ska hälften vara elbilar och den andra hälften laddhybrider.



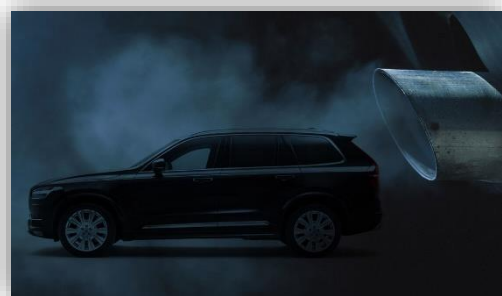
Volvos elbil prisdumpas – lika billig som MG.



Volvo trotsar miljöloftet – återinför smutsiga bränslevärmare.



Volvo Cars och Northvolt öppnar gemensamt utvecklingscenter i Göteborg.



Volvos nya bilar släpper ut betydligt mer än genomsnittet.

2. Mercedes satsar på solid state-batterier i elbilar.

Publicerad 2022-02-09 19:08.

Text Maria Dahlin.

Första fordonen med tekniken dyker upp "om några år".



Biltillverkaren Mercedes har skrivit under ett samarbetsavtal med taiwanesiska batteritillverkaren ProLogium. Syftet är att tillsammans utveckla solid state-batterier.

De första testfordonen från Mercedes utrustade med batterier från ProLogium kommer "inom några år", enligt ett gemensamt uttalande från företagen, och under andra halvan av detta årtionde kommer tekniken att kunna byggas in i personbilar. Markus Schäfer, teknikchef och styrelsemedlem i Mercedes-Benz, säger i ett uttalande att han tror att räckvidd och effektivitet är de nya riktmärkena för elbilar:

– Solid state-teknologin hjälper till att minska batteristorlek och vikt. Vi samarbetar med företag som ProLogium för att försäkra oss om att Mercedes fortsätter att bryta ny mark i bilsektorn – till våra kunders fördel, säger han.

ProLogium säger sig vara första batteriföretag att massproducera litiumkeramiska solid state-batterier och i slutet av 2022 ska deras gigawattfabrik i Taiwan stå färdig, redo att leverera batterier från och med 2023. Investeringen från Mercedes ska förutom att gynna utvecklingen av batteriteknik också ge stöd åt ProLogiums planer om att etablera produktionskapacitet i Europa.

Solid state-batterier använder till skillnad från dagens konventionella batterier en fast elektrolyt istället för flytande. Jämfört med dagens litiumjonbattericeller kan solid state-batterier nästan fördubbla räckvidden, enligt Mercedes och ProLogium.



MER FRÅN VI BILÄGARE:



Fisker överger nya solid state-batterier för elbilar.



Nissans nya solid state-batteri kapar laddtiden.



BMW:s elbilar får ny och bättre batteriteknik.



Genombrott för ny batteriteknik – ger längre räckvidd.

3. BMW: Skadligt att förbjuda bensin- och dieslbilar.

Publicerad 2022-02-09 kl 7:55 (uppdaterad 2022-02-09 kl 9:35). Text Erik Söderholm.

BMW-chefen Oliver Zipse har tidigare sagt att företaget är "redo om förbränningsmotorerna förbjuds".



Att förbjuda nya bensin- och dieslbilar utan att ha någon vettig plan är ett misstag som inte hjälper klimatet, tycker BMW-chefen Oliver Zipse.

Men trots att BMW var tidigt ute med elbilar och nu har lanserat flera nya modeller tror inte Oliver Zipse att ett förbud är rätt väg att gå. Enligt honom vore det "dumt och tanklöst" att införa den typen av förbud globalt.

– Elbilar är visserligen det segment som ökar snabbast på marknaden i dag. Men det största marknadssegmentet i absoluta tal i Tyskland är bilar med förbränningsmotorer, och även i Europa och världen över, sa han på en konferens tidigare i veckan, enligt [Automobilwoche](#).

"Hjälper inte klimatet"

Enligt Oliver Zipse går det inte att förbjuda något utan att ha en vettig plan, och att förbjuda nya förbränningsbilar i Tyskland eller Europa samtidigt som andra viktiga marknader inte kommit lika långt i omställningen till eldrift tror han är ett misstag.

– Det skulle vara skadligt att helt enkelt ge upp en teknik där vår position då istället går till andra. Det hjälper inte klimatet eller någon annan.

Tidigare i år kom beskedet att BMW utvecklar en [helt ny generation förbränningsmotorer](#), även sex- och åttacylindriga motorer.

– Vi behöver toppmoderna förbränningsmotorer under några år för att minska koldioxidutsläppen i personbilsklassen globalt på ett effektivt sätt, har utvecklingschefen Frank Weber sagt.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



BMW: Vi behöver nya motorer för att kapa utsläppen.



”Vi är redo om förbränningsmotorerna förbjuds”.



BMW:s storstädning: Hälften av alla motorer försvinner.

4. Aston Martin elektrifierar flottan från 2026.

AV BOBBY GREEN.

2022-02-09 KL 14:30.

Säg hej då till V12:an.



Rapide E

2026 kommer Aston Martin sluta sälja modeller utan elektrisk hjälp. Alla från och med detta år kommer alltså att elektrifieras i någon form - mildhybrid, hybrid, laddhybrid eller bara el. Lawrence Stroll som är chairman för Aston Martin Lagonda är övertygad att 100 procent av Aston Martins kunder vill ha en elbil.

Men det är ju några år kvar och man hinner ha lite kul innan dess - exempelvis som med nyligen presenterade [DBX707](#) som har jättekraftfull V8:a och nya [Vantage V12](#) som är på gång. Detta lär dock bli sista sången för denna typ av motor, striktare avgaskrav är på väg och det är lite halvjobbigt att få en sug-vinkeltolva att passera dessa.

DBX ryktas komma som laddhybrid 2024 i samband med att den får sig en facelift. En laddhybrid som är närmare i tiden är dock superbilen Valhalla som förutom den dubbel-turbomatade V8:an får två stycken elmotorer under skalet. Den väntas gå i produktion någon gång nästa år.



Elektrisk Aston Martin och Lagonda skjuts upp till 2025.



Några tittar på Aston Martin Valhalla.



Aston Martin DB6 med eldrift?



Bobby Green

5. Patent avslöjat – så här kan Apples bil se ut.

PUBLICERAT 03/02/2022 AV MATHS NILSSON.

Under flera år har det ryktats att Apple utvecklar en ny bil. Nu avslöjas Apples patent på hur delar av bilen ska se ut. Den får ett tak helt i glas som går att dimma.

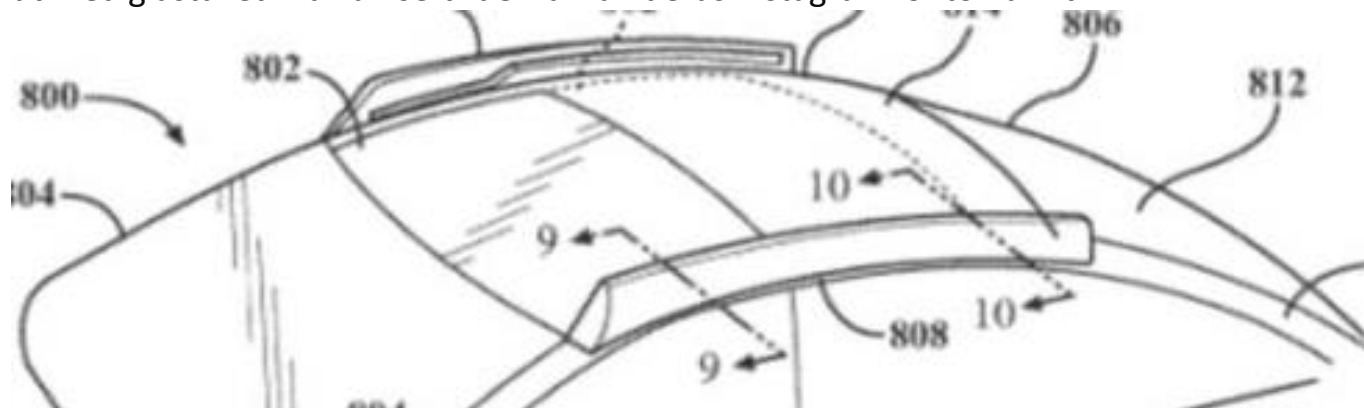


Apples bilprojekt har fått ryktena att gå under flera år. Under en period spekulerades det i att bilen var nedlagd, men förra året började Apple anställa ingenjörer igen och den tidigare chefen för iWatch, Kevin Lynch, tog över projektet. Bland annat har flera ingenjörer från Tesla värvats till Apple.

[Nu avslöjar tidningen Motortrend](#) Apples patentansökan med delar av bilens teknik. Ett patent som Apple har sökt har beviljats av US Patent and Trademark Office på ett glastak som går att dimma, med vad som verkar vara en ny solglasteknik för bilar.

Apples nya teknik låter föraren och passagerarna ändra genomskinligheten i taket. Bilen verkar ha en hel glaskupa där det går att öppna fönster och takluckan.

Tekniken med dimningsbara fönster är inte ny, men har inte tidigare kombinerats med ett helt glastak. Utifrån patentet har [Vanarama](#) tagit fram skisser på hur bilen skulle kunna se ut med glastaket. Du kan se bilderna från deras Instagramkonto härintill.



En ritningarna som lämnats in till US Patent Office.

Feber

6. Dacia Duster har nu sålts i över två miljoner exemplar.

AV BOBBY GREEN 2022-02-09 KL 19:30.

En "no bullshit"-bil.



FILM: <https://youtu.be/PNpjrV0Cpgg>.

Nu passerar Dacia en milstolpe med crossover-modellen Duster då man har passerat två miljoner sålda exemplar. Bilen började säljas 2010 och går idag att få tag på i 60 olika länder. I Sverige har det sedan lanseringen sålts nästan 20.000 stycken, av dessa är 60 procent den fyrhjulsdrivna versionen med dieselmotor.

I en undersökning som Dacia har gjort om varför folk köper en Duster svarade 56 procent att det var på grund av priset. Här kostar bilen från 164.400 kronor.





Dacia Duster får ett ansiktslyft.



Bigster Concept är Dacias kommande flaggskepps-SUVSka lanseras 2025.



Tut i luren! Dacia har nu funnits i Europa i 15 år.



BOBBY GREEN



7. Unik Volvo med gasturbindrift säljs på auktion.

Av Magnus Kvandal.

Publicerad 2022-02-09, 16:44, uppdaterad 2022-02-09, 01:28.

Den till synes allmogliga gamla bilen är en helt unik laddhybrid med en gasturbin under huven.



Att en 30 år gammal [Volvo 850](#) dyker upp bland Bonhams auktionsobjekt är ovanligt. Men trots sitt allmogliga yttre är det en ytterst ovanlig bil som nu säljs av det anrika auktionsföretaget i Paris. Det här är nämligen en testmula för vad Volvo hoppades skulle vara framtidens drivlina på tidigt 1990-tal.

Laddbara bilar kan tyckas vara ett relativt nytt fenomen, men faktum är att Volvo experimenterade med tekniken redan då. Konzeptbilen ECC, som visades upp 1992, hade en diesel driven gasturbin under huven som drev en generator för att ladda bilens batteri under körning. När bilen var parkerad kunde den laddas i ett vanligt vägguttag. Hjulen, i sin tur, drevs av en elmotor och föraren kunde välja mellan att bara köra på eldrift eller att ha gasturbinen igång för att ladda batteriet.

ECC stod för Environmental Concept Car, och det hela var ett försök att hitta mer miljövänliga alternativ till bensin- och dieselmotorer.

Volvo testade och utvecklade tekniken i de bilar som fanns till hands, nämligen 850-modellen – och det är en av de testbilarna som nu har dykt upp till försäljning. Att den här typen av testmular någonsin hamnar i privat ägo är väldigt ovanligt, och den här bilen är förmodligen den enda av sitt slag i världen.



Volvos konceptbil ECC från 1992.



GALLERIER: +14 BILDER

Enligt Bonhams såldes bilen i Italien till någon som var involverad i utvecklingen av gasturbintekniken. Sedan dess ska den ha spenderat merparten av sitt liv i Sverige. Den är sparsamt använd, med endast 400 mil på mätaren.

Gasturbinbilar blev aldrig någon succé, trots att Volvo experimenterat med tekniken sedan 1960-talet. Volvos senare hybridsystem använde i stället konventionella förbränningsmotorer, vilket är den teknik som används i dag.

Hybridprototypen säljs utan reserverat pris, men Bonhams värderar bilen till mellan 600.000 och 800.000 kronor. [Se annonsen här](#).

Volvon såldes utan reservationspris och när auktionen avslutades den tredje februari så klubbades den för motsvarande 645 034 kronor. Här är en [länk](#) till auktionen.



Volvo 850 – en spännande historia och revolutionerande epok.



Unikt fynd: Saab 96 GL V4 Super – sista årsmodellen med 7 km på mätaren!



Del 1: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept.



Del 2: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept.



Magnus Kvandal



8. Tesla Supercharger öppnas för andra elbilar i Norge och Frankrike.

Av Wiggo Björck.

Publicerad 2022-02-02 kl12:56.

Först Nederländerna, nu Norge och Frankrike. Ännu fler av Teslas laddstationer öppnas nu för andra elbilar. Så ser prisbilden ut.



Teslas försöksverksamhet med att [öppna sina Supercharger-laddstationer för andra elbilar](#) utökas. Nu har den amerikanska elbillstillverkaren även öppnat upp ett antal stationer i vårt grannland Norge och Frankrike.

Det var i november som Tesla öppnade upp tio stationer i Nederländerna för elbilsägare i landet. För att starta och betala för laddningen behöver de som kör andra elbilar ladda ned Teslas mobilapp. Någon ["plug & charge"](#) är det alltså inte tal om.

I Norge har 15 stationer med totalt 305 V2- och [V3-laddstolpar](#) öppnats för "icke-Teslor" från vissa länder. I Frankrike rör det sig också om 15 stationer, men vi har ingen uppgift om hur många stolpar det gäller.

Tyvärr är bilsemestrande svenskar som inte kör Tesla fortsatt portade från Supercharger-stolparna. De nu totalt 40 "öppna" stationerna är bara det för elbiler från Nederländerna, Frankrike, Norge och Tyskland. Det gäller också att ha en elbil med [CCS-laddkontakt](#) – förare av exempelvis [Nissan Leaf](#) (som har en chademo-kontakt) kan alltså inte ladda på Tesla Supercharger.

Abonnemang ger lägre kWh-pris

Priserna varierar mellan olika stationer men enligt norska Motor är prispåslaget för elbilar som inte kör Tesla ungefär 60 procent. Vill man betala samma pris per kWh som Teslaägarna behövs ett abonnemang som kostar 129 norska kronor (135 svenska) per månad.

För att undvika trängsel tillkommer sedan tidigare en straffavgift på 10 kronor per minut om man står kvar inkopplad med en fullt laddad bil. Den avgiften gäller även Teslaförare.

Stationerna som öppnats i Norge ska dock vara några av de största i landet, noterar sajten tek.no. De har med andra ord mycket ledig kapacitet som Tesla uppger att de "vill dela med sig av".

Skulle trängsel uppstå under exempelvis semestertider är det inte uteslutet att Tesla väljer att tidvis "låsa" Superchargerstationerna och göra dem exklusiva för Teslägare igen. På [sin sajt](#) skriver Tesla att man "kommer att övervaka varje station noga och lyssna på vad kunderna berättar om sina upplevelser".



Nu öppnas Tesla Superchargers för alla elbilar – i Nederländerna.



Tesla Supercharger V3 kan få ännu högre effekt – V4 "snart" på gång.



Ionity tar efter Tesla – introducerar plug & charge-teknik.



Så ska Tesla öppna upp Superchargernätverket för andra märken.

9. Tesla återkallar över 800 000 fordon i USA.

Av Ola Söderlund 4 Februari, 2022.

På torsdagen tvingades Tesla återkalla över 800 000 fordon i USA på grund av haltande teknik med säkerhetsbältena.



På torsdagen tvingades Tesla återkalla över 800 000 fordon i USA på grund av haltande teknik med säkerhetsbältena.

Enligt [NBC News](#) återkallar den amerikanska elbilsjätten Tesla 817 000 fordon på hemmaplan i USA, vilket uppges vara en av de största tillbakadragandena av fordon någonsin i företagets historia.

Orsaken är att ljudtekniken för att föraren inte spänt fast sig med säkerhetsbälte när bilen startar inte fungerar.

De Teslamodeller som berörs är Model S sedan och Model X SUV (2021 och 2022), Model 3 sedan (2017-2022) och Model Y SUV (2020-2022).

Tesla har lovat lösa problemet med sina säkerhetsbälten i de ovan nämnda bilmodellerna genom en uppgradering av mjukvaran.

Felet upptäcktes i Sydkorea

Det är National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA, som utfärdat dokumentet som tvingar Tesla att återkalla bilarna med motiveringen att förarna annars riskerar att skadas vid en krasch då inga signaler hörs om säkerhetsbältet lossnat.

Det var Sydkoreas biltestnings- och forskningsinstitut som den 6 januari upptäckte att tekniken med Teslabilarnas säkerhetsbälten var ur funktion.

Sedan 2013 har Tesla, enligt NBC News, sålt drygt en miljon fordon i USA.

Tidigare i veckan meddelade National Highway Traffic Safety Administration att Tesla måste återkalla nästan 54 000 bilar och stadsjeepar på grund av att programvaran i fullt självkörande-systemet inte fungerar vid stoppskyltar, bilarna fortsätter att rulla.

Också detta har Tesla lovat att åtgärda genom en programuppdatering.

NHTSA utreder även Tesla med anledning av de krascher som fordon utrustade med fullt självkörande-system varit inblandade i.

10. Så blir nya Koenigsegg-fabriken.

PUBLICERAD: 04 FEB 2022, KL 15:35.

Koenigsegg expanderar med byggnationen av helt nya lokaler vid den gamla flygflottiljen F10 i Ängelholm. Så här kommer det att se ut.



Under hösten 2021 meddelade [Koenigsegg](#) att de planerar en [större utbyggnad av fabriken i Ängelholm](#). I samarbete med Peab och Peko Fastighets AB ska marken vid Valhall Park bli platsen för den nya fabriken. Enligt Koenigsegg är det den exakta platsen där stridsflygplanen stod parkerade under den verksamma tiden av F10-flygflottiljen. Exakt när den nya anläggningen ska stå klar meddelar de inte i nuläget men när den står färdig kommer Koenigseggs totala lokalyta omfatta över 30 000 kvadratmeter. Inräknat de befintliga anläggningarna med bland annat fyra flyghangarer, kontorsbyggnad och den anläggning som etablerades under förra året som sträcker sig över 11 000 kvadratmeter.







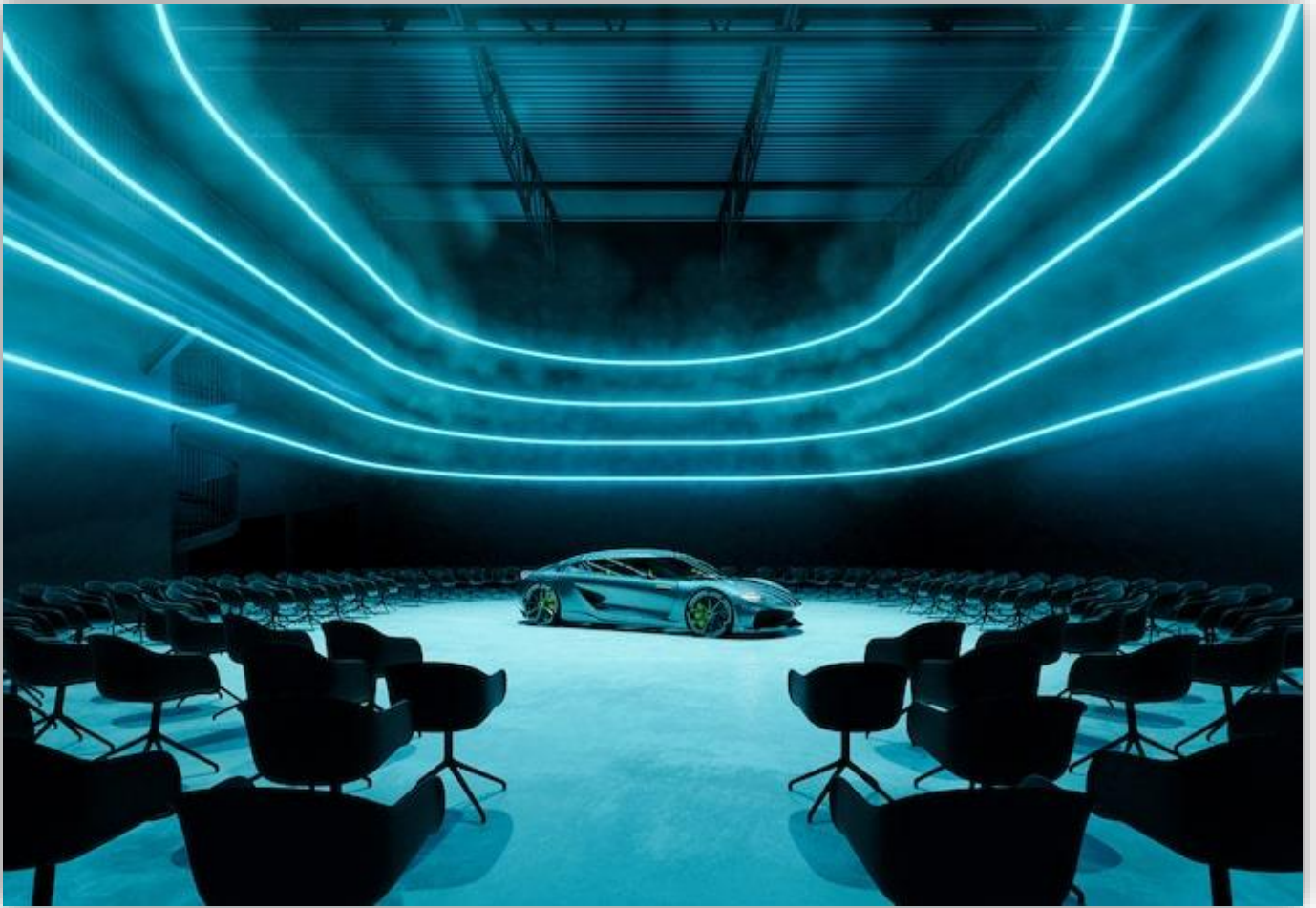
Utformningen av den nya anläggningen har enligt Koenigsegg inspirerats av den drag-spelsliknande designen hos gamla svenska fabriker. De så kallade sågtaken var tidigare vanligt förekommande på fabriksbyggnader för att maximera yta och ge stort insläpp av dagsljus.

Här kommer bland annat produktionen och utvecklingen av [Koenigsegg Gemera](#) att ske men i anläggningen finns även plats för andra lokaler. Som bland annat butiksdela, kundlounge, kontor, showroom och ett event center, samt lagerlokaler och förmonteringshallar. Utanför fabriken har Koenigsegg även planer på att anlägga en ny testbana och bygga en campus-liknande miljö med saker som uteservering, gym och trädkojor. Man ska även ha ett upplevelsecentrum där både nuvarande och tidigare modeller ska stå utställda.

Utbyggnaden betyder också att Koenigsegg behöver utöka personalstyrkan och ska därför rekrytera cirka 100 ingenjörer och 150 produktionsanställda till våren 2023. Något som betyder att Koenigsegg totala personalstyrka kommer att landa på nästan 800 personer.

– När jag ser tillbaka på där vi började för 27 år sedan, är det otroligt att tänka på resan vi har haft. Vår expansion betonar vår relevans för då, nu och framtiden, där vi är inriktade på att leverera banbrytande mobilitetsteknologi och våra handgjorda ultimata fordon, säger Christian von Koenigsegg.





Robin Törnros

11. 90-årig epok över för GM – Toyota störst i USA.

PUBLICERAD: 03 FEB 2022, KL 16:23 AV ERIK WEDBERG.

General Motors är inte längre det bäst säljande märket på hemmamarknaden USA. För första gången på 90 år har ett annat märke tagit över förstaplatsen.



GM har varit störst i USA under många, många år. Men nu har det tagit stopp.

General Motors sålde omkring 2,2 miljoner bilar i USA i fjol, vilket är en rejäl minskning från 2020 då man sålde drygt 2,5 miljoner bilar. GM:s tillbakagång innebar att ett annat märke knep förstaplatsen på försäljningslistan, för första gången sedan 1931 då GM sprang förbi värsta konkurrenten Ford.

Toyota ökade sin USA-försäljning med tio procent till totalt 2,3 miljoner bilar och kan därmed utropa sig till 2021 års största märke i USA. Det är främst hybridmodellerna som har gått starkt framåt, och [Toyota](#) har inte drabbats lika hårt av [komponentbristen](#) som många av sina konkurrenter eftersom man efter 2011 års tsunami byggde upp ett lager för att klara eventuella kriser. Den totala bilförsäljningen i USA 2021 ökade med cirka två procent jämfört med året innan. Den enskilt mest sålda personbilen är [Toyota Camry](#), vilket den har varit de senaste 20 åren.

Det är första gången ett utländskt märke blir störst på den amerikanska marknaden, där den stora Detroit-trion (GM, Ford, Chrysler) delade på omkring 90 procent av försäljningen under stora delar av 1960-talet.

Det här är inte första gången GM tvingas lämna över en ledartröja till Toyota. [År 2008 gick Toyota om GM som världens största biltillverkare](#), en titel GM prenumererat på under 77 år.

Feber

12. 100 år sedan Ford köpte Lincoln idag.

AV BOBBY GREEN 2022-02-09 KL 14:00.

Tut i luren!



Avtalet skrivs under.

FILM: <https://youtu.be/7dHo-6yE8QA>.

Den 4 februari 1922 skrev Henry Ford under avtalet om att köpa [Lincoln Motor Company](#). Detta efter att hans fru Clara och hans son Edsel uppmanat honom att genomföra köpet. Detta är alltså idag 100 år sedan vilket givetvis är värt att uppmärksamma.

Lincoln grundades 1917 av Henry Leland och hans son Wilfred. Henry var med och grundade Cadillac men lämnade företaget när det uppstod dispyt kring tillverkningen under kriget. Namnet tog han från Abraham Lincoln. Efter kriget började Lincoln att tillverka bilar efter att ha byggt motorer till flygplan. En inte helt enkel uppgift och konkursen närmade sig. Då klev Ford in och köpte hela rasket för åtta miljoner dollar. Edsel Ford tog över spakarna och chefade fram tills att han gick bort 1943. Hans ambitioner löd "Father made the most popular cars in the world; I want to make the best." Lincolns fokus har alltid varit design och lyx och det är något man håller fast vid än idag.



13. Scania fälls för kartellbildning – döms till miljardböter.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-02-09, 12:28.

EU-domstolen slår fast att Scania ingått i en kartell som hållit priserna uppe och försenat införandet av miljöteknik.



Scania döms att betala böter på omkring 9 miljarder kronor (881 miljoner euro) för att ha ingått en kartell med andra lastbilstillverkare under 14 års tid.

Mellan 1997 och 2004 skedde möten mellan lastbilsföretagen på företagsledningsnivå, ofta i samband med mässor. Efter 2004 sköttes kartellen av ett tyskt dotterbolag genom elektronisk kommunikation.

Det olagliga samarbetet har enligt domen både gällt priser och tidpunkter för övergången från miljöstandarden Euro 3 till Euro 4.

EU-kommissionen dömde 2016 Volvo, Renault, Daimler, DAF, Iveco och Scania till sammanlagt 36,5 miljarder kronor i böter. MAN deltog också i kartellen, men slapp böter eftersom de avslöjade kartellen för kommissionen.

Scania accepterade inte böterna och överklagade till EU-domstolen som nu kommit till samma slutsats som EU-kommissionen i skuldfrågan.

Scania fortsätter att neka till anklagelserna och har möjlighet att överklaga.

– Genom hela denna process i alla år har Scania tillbakavisat alla anklagelser, säger Scantias presschef Erik Bratthall till [SVT Nyheter Södertälje](#).

Scania har, enligt sin årsredovisning, reserverat pengar för att betala bötesbeloppet.



Superlastbilen från Scania.



64-tons el-lastbil från Scania rullar i Norr- och Västerbotten.



Scania lanserar sina första eldrivna lastbilar.



Se den superproffsiga föraren sladda med lastbilen.



Scania-konsult fick fängelse för spioneri åt Ryssland.



14. Microlino utlovar produktionsstart i mars.

Av Patrick Ekstrand.

PUBLICERAD: 2022-02-02.

Efter flera förseningar ska nu produktionen av Microlino komma i gång. Den schweiziska mikrobilen, som gjorde premiär på motormässan i Genève redan 2016, ska byggas av en fabrik i Italien och produktionen uppges börja i mars.



FILM: https://youtu.be/2zJldRga_Vk.

Företagets förra prognos var att serietillverkningen skulle ha börjat redan förra året, men säger nu att de – precis som de flesta andra tillverkare – har varit drabbade av komponentbrist med ledtider på upp till 50 veckor.

Det senaste budet är att de första bilarna ska levereras till kunder i Schweiz redan i april och onlinekonfiguratoren, där kunder kan välja mellan olika batteripaket och färgalternativ, ska vara i drift under februari. Till en början är den bara öppen för kunder i Schweiz.

Instegsmodellen med en räckvidd på 95 kilometer ska kosta 12.500 euro, men det är oklart när den kommer ut på marknaden. Initialt ska 500 bilar i "Pioneer Series" byggas.

I september hade företaget omkring 24.000 reservationer. Förhandsintresset är visserligen inte lika stort som för Tesla Model 3, men det skulle ändå krävas tio Ölandsbroar på 6.072 meter vardera för att ställa upp 24.000 Microlino i rad. Detta trots att bilen bara mäter 2.519 millimeter.

Bilen är så kort att framdörren verkligen sitter framtill – och ja, designen är "inspirerad" av kultbilen BMW Isetta.



Det finns tre batteripaket att välja mellan: 6, 10,5 och 14 kWh och med det största uppges räckvidden vara 230 kilometer. En av anledningarna bakom den snåla energiförbrukningen är den låga vikten – versionen med "monsterbatteriet" kommer bara upp i 535 kilo.

Med den enda dörren framtill finns förstås ingen "frunk" och själva bagageutrymmet är inte särskilt rymligt.

Den låga vikten bidrar också till att Microlino formellt inte klassas som en personbil. Precis som Renault Twizy hamnar den i fordonsklassen L7e, men två personer kan i alla fall färdas i den i upp till 90 kilometer i timmen utan att utsättas för väder och vind. Eller rättare sagt "två personer och tre ölbackar" om man ska tro marknadsföringen.





15. Här kör trafikskolan Volvo 940: "Bra för trafiksäkerheten".

Av Elias Medelberg. Publicerad 2022-01-20 15:37, Uppdaterad 2022-02-09, 11:34.

En trafikskola i norska Lillehammer har nyligen köpt in en Volvo 940 Turbo och sedan den 27 år gamla Volvosedanen påbörjat sin tjänstgöring har den blivit omåttligt populär.



(Montage) Innan du kommenterar: Nej, det här är mycket riktigt en Volvo 745 GLT och inte en 944 Turbo, men i Volvo Cars bildarkiv saknas tyvärr bilder på 940:s bakdel.

– **Bland de bilintresserade** ungdomarna vi träffar så är det två saker som gäller, gamla Mercedes och Volvo. Det är vad ungdomarna vill ha, säger Ole Martin Pedersen, lärare på Felgen Trafikskole till norska [NRK](#).

Förutom att förgylla upplevelsen för eleverna är tanken att de ska bli bättre bilförare. Ole Martin Pedersen menar att det är bra att ha kört en äldre bil utan alla säkerhetssystem som finns i moderna bilar.

Det gäller framför allt i och med att många förstabilar i regel har ett par år på nacken. Hoppet från körskolebilen blir annars väldigt stort.

– All statistik pekar på att bra utbildning resulterar i färre olyckor. Första året med körkort är risken som störst att man blir inblandad i en olycka. Vi hoppas eleverna ska kunna känna sig säkrare bakom ratten från dag ett, säger Ole Martin Pedersen.

Den norska trafiksäkerhetsorganisationen Trygg Trafikk är inne på samma spår. Man behöver anpassa sin körstil när man kör en äldre bil och ta det mer försiktigt, menar Marianne Solbraa på organisationen till NRK.

De båda får medhåll av Mattias Lavik som är elev på körskolan. Han påpekar särskilt att backstarter var väldigt annorlunda i Volvon, som saknar antispinn. Det gäller att vara varsam för att undvika hjulspinn. Han säger samtidigt att hans första bil lär bli en äldre vagn, mest troligt en Volvo.

Trafikskoleläraren är själv mycket stolt över sin Volvo 940 Turbo.

– **Vi har nya och fina bilar** i vår bilpark, men den här glänser verkligen. Och det är den du ser när du kommer till parkeringen! Säger Ole Martin Pedersen till NRK.

Klassiker

16. Grattis Prowler!

Publicerad 2022-02-09 7:17. TEXT Mårten Carlsson.

En av nittiotalets galnaste bilar fyller 25 år. Plymouth Prowler var en fabriksbyggd hot rod!



Plymouth Prowler Woodward Edition 2000

När man sätter en hot rodder som chef över designavdelningen så kan man vänta sig att det händer häftiga grejer.

Tom Cale var ansvarig för att bilar som Dodge Viper, PT Cruiser och Prowler blev till.

Plymouth Prowler började som en conceptbil 1993. Det var dock Syd Mead som höll i pennan mesta tiden under Prowlers tillblivelse. Men det var Tom Cale som såg till att den sattes i produktion.

I toppen av näringskedjan hos Chrysler vid den här tiden satt Bob Lutz. Han var van vid att ta till radikala grepp så han var inte svårövertalad.

År 1997 förbluffade man bilvärlden med att sätta Prowler i produktion - i stort sett helt oförändrad från conceptbilen.

Vad man fick var en modern hot rod i lyxförpackning. Till skillnad från den råa avskalade Vipern fanns här elhissar, centrallås, air condition, dubbla airbags, läderklädda säten med mera. Prislappen var 38.300 dollar.

Det här var en nackvridare, den mest uppsendeväckande bilen du kunde köpa då.

På klassiskt hot rodmanér satt det små hjul fram och stora bak. Fram 17" fälgar med 225/45 däck - bak 20 tummare skodda med rejäla sulor som mätte 295/40.

Vad som inte var lika mycket hot rod var motorn, och den slog kritikerna ner på direkt. En V6 på 3,5 liter. Vafalls? en V6:a i en bil som fulkomligt skriker efter en V8!



Men motorvalet var inte så dumt ändå. V6:an var det kraftigaste Chrysler hade i lager då och den lämnade 215 hästar. Det räckte att skjutsa den nätta Prowlern som bara vägde drygt 1.200 kilo från 0 till 100 på 7,2 sekunder. För 1999 skruvade man upp effekten till 253 hästar och 0-100 sprinten gick på sex sekunder.

Effekten tog vägen genom en transaxel till en automatlåda vid bakaxeln. Den kunde växlas både manuellt och automatiskt.

Plymouth Prowler skulle inte vara den opolerade best som Dodge Viper var. Det här var trots sitt råa yttre en civiliserad bil som skulle gå att brukas. Men en sak begränsade det - bagageutrymmet var inte mycket att hurra för.

Men för ungefär 5.000 dollar extra kunde man få en matchande släpvagn!

En annan egendomlig omständighet var att man valde att sälja den under Plymouths flagg. Dom hade inte gjort något som kan ens beskrivas som närheten av häftigt sedan 1972...

Dessutom höll man vid den här tiden på att knuffa Plymouth mot ättestupan, märket var schemalagt för att läggas ner inom kort.

Eller kanske just därför - att ge märket en sista ärofylld återupprättelse, att gå ut med flaggan i topp. Prowler var den definitiva imagebilen att göra detta med.

Imagebil - det här var det mest radikala du kunde köpa på gatan 1997. Men det fanns en annan agenda med Prowler än att vara den häftigaste bilen i stan.

Plymouth Prowler var en experimentbil. Den var byggd mestadels i aluminium och kompositmaterial. Två typer av material som var helt nya för Chrysler att använda då. Så att sätta den galna bilen i produktion var för att lära sig hantera processen med och runt dessa nymodiga material.

Första året hann man bara göra 457 bilar, alla lackerade i Prowler purple metallic. Inga Prowlers gjordes som 1998 års modell. Istället kom man 1999 med den starkare motorn och fler färgval som Prowler yellow, Prowler red, Prowler silver och så vidare.

Den gick även att få tvåfärgad i ett par specialupplagor.

Woodward edition kom i svart/rött samt Black tie edition i svart/silver.

I sittbrunnen ser det till största delen ut som en vanlig bil - förutom det lackade, färgmatchande instrumentklustret. I mitten givetvis så som mätarna oftast satt på trettioårsbilar - dom som man gjorde hot rods av.

Så kom millenieskiftet och Plymouth försvann in i historieböckerna. Prowler fick nu Chryslers emblem i fronten, men inte så länge för 2002 var det avtackning för den fabriksbyggda hot roden.

Räkneverket stannade på 11702 bilar - av dom hade man gjort 3170 under Chryslers namn. Prislappen hade ökat lite under åren. 2002 kostade en Prowler 44 635 dollar.



Plymouth Prowler 1997–2002

Man hade ju gjort en del specialupplagor av Prowler - sista bilen blev också en. Prowler Conner Avenue edition - döpt efter fabriken där den tillverkades, gjordes i ett enda exemplar. Lackad i en specialkulör kallad High Voltage blue pearl coat.

Den gick direkt ut från fabriken till auktion hos Christies - där sålde man den allra sista Prowlern för den helt otroliga summan 175 000 dollar!



Plymouth Prowler Mulholland Edition 2001

17. Ikonisk Måsvinge-Mercedes såld för rekordsumma.

PUBLICERAT 04/02/2022 AV MATHS NILSSON.

En Mercedes 300 SL har sålts för rekordsumman 60 miljoner kronor på auktion. Det är fyra gånger så mycket som för en vanlig måsvinge men det handlar om en väldigt speciell bil.



Bilen kan vid en snabb anblick tyckas var identisk med en vanlig Mercedes 300 SL Måsvinge som kostar 15 miljoner kronor.

Men hemligheten till rekordpriset döljer sig under bilens lackering. Det handlar om en 300 SL från 1955 av lättviktstyp **gjord helt i aluminium**. Det tillverkades endast 29 exemplar.

Mercedes-Benz bytte ut den vanliga stålkarossen mot aluminium och glasrutorna mot plexiglas. På så sätt sparades 95 kg in från tjänstevikten för att bilen skulle bli snabbare på racerbanorna. I dag är de insparade kilona dyrare än guld.

Lättviktsbilarna hade också en starkare motor med vassare kamaxel och högre kompression. Bilen hade också ventilerade trumbromsar och andra fjädrar och stötdämpare.

Mercedes 300 SL är en av de populäraste bilarna bland samlare och förtrollar bilentusiaster i hela världen.

Bilen visades första gången 1954 på New York International Motor Sports Show. De smäckra formerna och måsvingedörrarna förtrollade publiken. Modellen har korats till århundradets sportbil och designen är både tidlös och elegant.

Långt innan Tesla hade 300 SL dolda dörrhandtag som skapade en obruten sidolinje. Måsvingedörrarna öppnas med en liten stång som hoppar ut från dörren – ett mekaniskt underverk från 1950-talet. Måsvingeörren flyter upp till sitt helt öppna läge, med hjälp av fjädrar som har precis rätt motvikt.



18. Startskottet för Nürburgring: Kejsaren blev förnedrad av italienaren.

Av Jens Trulsson, Publicerad 2021-09-24 kl15:00.

"Det gröna helvetet", eller Nürburgring, är världens mest omtalade och mytomspunna bana. Det är också den svåraste att bemästra. En 94-åring som aldrig varit piggare. Här får du lära dig historien om banan alla bildårar känner till.



Fundera ett ögonblick på vad det innebär att bygga en 22,8 kilometer lång bana längs med en bergsrygg, över en dalgång, genom en stad sedan upp genom en annan dalgång, över en flod och upp på en ny bergsrygg innan man kommer ut på platån.

Lägg därtill att man samtidigt, i andra änden, bygger en bana till på 7,7 kilometer som slingrar sig uppför en bergssida, bort till en dalgång för att sedan vända tillbaka och kopplas ihop med den andra bansträckningen. Tänk också att banan går genom tjock skog och att det är i mitten av 20-talet, 1920-talet.

Den tyska kejsaren Wilhelm II tyckte inte om att se sin inhemska bilindustri förnedrad av en italienare i en Fiat i sitt första Kaiserpreis-race 1907. På frågan hur detta kunde ske fick han till svar att de tyska tillverkarna saknade en egen bana att testa och utveckla sina bilar på.

Med kejsarligt godkännande började man smida fantastiska planer på en världsrekordbana nära staden Adenau i Eifelbergen. Men första världskriget kom emellan och lade sordin på projektet.

Gatracings var fortsatt populärt på 20-talet och den tyska allmänna bilklubben (ADAC) började med sina Eifelrennen redan 1922. ADAC:s ordförande, Otto Kreuz, återupptog planerna på att bygga en bana i Eifel att ha dessa race på eftersom de befintliga vägarna inte höll någon vidare standard.

Otto Kreuz fick med sig borgmästaren i Köln, Konrad Adenauer, som gillade idén på ett gigantiskt byggprojekt i ett krigshärjat och sårat Tyskland med massarbetslöshet och plågat av ekonomisk utarmning.



2 500 arbetare jobbade med projektet.



Originalbanan med Südschleife i bakgrunden.

Några år senare, i september 1925 togs det första spadtaget och runt 2 500 arbetare jobbade året runt i två års tid med detta enorma projekt. Arkitekten bakom bansträckningen var en herre vid namn Hans Weidenbrück. Han använde sig av området runt Nürnburgs slott för att skapa en bana som skulle utmana både människa och maskin till max.

Banan skiljdes åt från det allmänna vägnätet men skulle ändå behålla drag av en vanlig väg. Faktiskt lät man delar av banan följa redan existerande vägar, framför allt från Hatzenbach till Adenauer Forst och stora delar av Sydslingan. Andra sträckningar var helt nya, som Breidscheid till Hedwigshöhe.



Borgen Nürburg står på 678 meters höjd på en grund av vulkanisk basalt.



Mercedes W125 designades av Rudolf Uhlenhaut till 1937 års säsong.

Nord- och Sydslingan var två separata banor som var sammankopplade och kunde göras till en enda lång bansträckning på 30,5 kilometer. I mitten fanns något som i folkmun kallades för "betongslingan" och kunde utgöra en egen kortbana. Både Nord- och Sydslingan användes flitigt för racing fram till 1931.

Därefter användes Sydslingan mest som testbana medan Nordslingan fick fortsatt förtroende som racingbana. Man konstruerade också Steilstrecke som förbinder Klostertal med Hohe Acht, för att kunna testa bilars stigningsförmåga. Med en lutning på upp till 27 grader utgjorde den en stor utmaning.

Banan byggdes i fyra olika sektioner och det var Nordslingan som stod klar först. 18 juni 1927 öppnades den för racing och först ut var ett motorcykelrace. Den 17 juli välkomnade banan sitt första Grand Prix och segern togs av Otto Merz i en Mercedes S.



Den mest berömda sektionen av Nordslingan heter Karrousel och det var Rudolf Caracciola som 1933 började med att doppa sitt vänstra framhjul i diket utanför betongen för att hjälpa sin bil att smita snabbare genom böjen. Två sekunder per varv tjänade han.

Snart kopierade alla racingförare Caracciolas linje och efter några år belade man hela diket med betong.

1951 var året då Formel 1 först gästade Nordslingan och banan var åter tillbaka på världskartan efter andra världskrigets fasor och förstörelse. Ända fram till slutet på 1960-talet behöll man banans karaktär med smala häckar och trädkantade kurvor men röster började att höjas om säkerheten. 1967 byggde man chikanen i Hohenrain för att dämpa hastigheten något efter högfartfartsbonanzan längs med Döttinger-Höhe.



Gamla start- och målsträckan innan Hohenrain-chikanen byggdes.



I 35 år hade Stefan Bellof rekordet på Nordslingen med sin Porsche 956.



Sent 1960-tal och F1-bilarna är på väg in i startkurvan.

Efter Formel 1-bojkotten 1970 började man att göra ordentliga ändringar längs med Nordslingan. Skyddsräcken sattes upp och man gjorde även plats för små avåkningszoner på många ställen. Hoppen vid Kesselchen och Brunnchen jämnades ut och många träd fällades för att förbättra sikten vid viktiga platser.

Trots en hel del modifieringar av banan var det alldeles för många olyckor och 1981 hade verkligheten kommit ikapp ägarna, och man beslöt sig för att ta ett nytt grepp. Då historien och betydelsen av Nordslingan var alldeles för viktig beslöt man att offra Sydslingan till förmån för ett modernt bankomplex som i dag kallas Grand Prix-slingan.

1983 var sista året man körde 1 000-kilometersracet på Nordslingan. Det var även då som den unge talangen Stefan Bellof för alltid skrev in sig i historieböckerna med sin rekordtid 6.11,13 i en Porsche 956. Samma år passade man även på att ta bort en del hopp i diverse kurvor och att bredda Aremberg och Brunnchen samt att fortsätta arbetet med att avlägsna buskar och häckar och ersätta dem med skyddsräcken.

1984 hade den nya Grand Prix-sträckan premiär. Förbättringsarbetet har aldrig avtagit utan bara minskat lite i omfång. 1998 byggdes den entré till Nordslingan längs med Döttinger-Höhe som finns än i dag. 2000 tillkom den nya paddocken på GP-slingan för att kunna tillgodose de 200+ tävlingsekipage som årligen ansluter sig till 24-timmarsstävlingen. 2002 byggdes Mercedes-komplexet och följande år gjordes chikanen om efter önskemål från Michael Schumacher (som också betalade för den).

Under vintern 2018/19 har det största förändringsarbetet på Nordslingan i modern tid genomförts. Man har grävt upp och jämnat ut stora delar av banan samt asfalterat om hela sträckan.

Nürburgring är idag mer populär än någonsin tidigare och det är inte konstigt alls egentligen. Det finns de som inte förstår lockelsen med Ringen och tycker att den är överskattad och irrelevant. Människor som säger sådant har aldrig varit där.

19. Familjen Solberg vann Nations Cup för Norge.

Publicerad 05 FEB 2022, KL 17:17 av Jan-Erik Berggren.

Petter Solberg sa redan före Nations Cup att det viktigaste var att besegra Sverige. Och så blev det. Norge besegrade sedan både Team Nordic och en spännande final över överraskningen USA. – Det är så fantastiskt att få göra det här tillsammans med Oliver, jublade Petter Solberg efter sin andra seger i Nations Cup.



Familjen Solberg vann Nations Cup i Race of Champions med Oliver och Petter Solberg. Första gången far och son vann tävlingen.

Oliver Solberg tillhörde förhandsfavoriterna inför Race of Champions. Men Oliver störcdes något av att missa viktig träning i två av de fyra bilarna som användes under tävlingen.

Men tillsammans med pappa Petter Solberg lyckades Oliver ta sig förbi flera tuffa motståndare. Speciellt racet mellan Oliver och Mattias Ekström i mötet mellan Sverige och Norge var laddat så att det kändes långt bortom isbanan vid Piteå havsbad.

Med Sverige, Frankrike och Norge på den ena sidan lottningen var de flestas tips att någon i den här trion skulle få möta Tyskland i finalen. Men duon Sebastian Vettel och Mick Schumacher fick överraskande tufft motstånd av USA. Nederlagstippade Jimmy Johnson och Colton Herta, utan erfarenhet på snö och is, lärde sig snabbt och såg till att först besegra Tyskland och sedan även Finland, med Mika Häkkinen och Emma Kimiläinen.

Banan kortades till hälften på grund av att fredagens storm tryckte in vatten över isen vilket betydde att minsta misstag, minsta slag i snövallen kostade mycket tid. Flera förare brottades med de bakhjulsdrivna Porsche Cayman-bilarna som behövde en varsam gasfot för att ta sig runt hårnålarna.

Efter segern över Finland var USA klara för final mot Norge. Det skulle bli en promenadsger för familjen Solberg men Jimmy Johnson överraskande genom att besegra Oliver Solberg i Cayman-heatet. Solberg var lite för försiktig.

Därmed var det upp till pappa Petter Solberg att säkra segern genom att besegra Colton Herta i en rallycross-Ford.

Petter och Oliver jublade efter tävlingen och för första gången fick far och son vinna Nations Cup. Petter Solberg menade att han hämtat inspiration från kompisen Sebastien Loeb's seger i Monte Carlo.

– Jag såg att Loeb vann i Monte och tänkte att det kan väl inte vara så svårt att vinna. Men det är så klart extra roligt att få göra det här tillsammans med Petter.

Teknikens Värld var delaktig i Norges seger då vi var passagerare i Oliver's viktiga seger över Timmy Hansen i mötet mellan Norge och Sverige.

Oliver Solberg jublade efter segern men gav Jimmy Johnson beröm för hur hanterade Porsche Cayman i finalmötet.

– Jag vann över Johan Kristoffersson i Porschen och var riktigt nöjd för jag vet hur snabb han är. Sen fick jag stryk av Jimmy, verkligen imponerande körning, jag tror han var snabbast av alla i den bilen.

Petter Solberg pekade ut segern över Sverige i första omgången som en nyckel till segern.

– Jag vann över Mattias Ekström och det var riktigt skönt efter allt som hänt genom åren. Och Oliver körde stabilt, efter den segern kändes det som att vi skulle kunna gå hela vägen.

Timmy Hansen satt i en av de två svenska bilarna och var besviken över förlusten men gratulerade Norge.

– Det var kul att träffa Oliver igen efter att vi inte setts under några år. Det var tufft och vi gav dem en match. Lite synd att jag inte fick köra någon av rallycross-bilarna, men så är det, sa Timmy som tävlade för Sverige tillsammans med Mattias Ekström.

– Vi får ändå vara stolta över vår insats, vi var nära att slå Norge som vann hela tävlingen. Det är en ära att bara vara med och tävla mot alla de här fantastiska förarna.

Förarna i Race of Champions 2022

Tyskland: Sebastian Vettel och Mick Schumacher

Finland: Mika Häkkinen och Emma Kimiläinen

Frankrike: Didier Auriol och Sebastien Loeb

USA: Colton Herta och Jimmy Johnson

Storbritannien: David Coulthard och Jamie Chadwick

Sverige: Mattias Ekström och Timmy Hansen

Norden: Johan Kristoffersson och Tom Kristensen

Norge: Petter Solberg och Oliver Solberg

Sydamerika: Helio Castroneves och Benito Guerra

e-ROC: Jarno Opmeer och Lukas Blakeley

Bilarna i ROC

Porsche Cayman GT4 Clubsport

Kommentar: 425 hästkrafter och bakhjulsdrift med breda däck med dubb blir en utmaning för flera förare.

RX Supercar Lites

Kommentar: En välkänd bil sedan tio år. Varit med i ROC sedan 2017. 330 hästkrafter och utan turbo så det gäller att hålla varv på motorn.

RXe

Kommentar: Elbil med 335 hästkrafter och 510 Nm. Debuterar i ROC. Många förare's favoritbil.

Polaris Pro XP

Kommentar: 181 hästkrafter men bara 814 kg. Inget vidare bil i snöstormen men rolig att köra. Debut i ROC.

20. Loeb plockade svensk efter svensk på väg mot segern.

PUBLICERAD: 06 FEB 2022, KL 15:57.

PITEÅ. Norrmännen försökte upprepa framgången i Nations Cup. Svenskarna bet ihop och gav allt, inte minst Mattias Ekström som nådde semifinalen. Till och med danske Tom Kristensen försökte rädda ansiktet på oss som ska vara bäst på snö och is. Men ingen var snabbare än Sebastien Loeb i Race of Champions i Piteå.



Andraplats i Dakar, seger i VM-rallyt i Monte-Carlo och nu en övertygande seger i Race of Champions. Det går inte att klaga på Sebastien Loeb's start på året.

Loeb blev rena svenskdödaren i tävlingen efter att först ha petat undan det norska hotet, Petter Solberg. Segern över Oliver Solberg grundlades i Porsche-bilen som Loeb bemästrade bäst.

– Jag var lite för försiktig på första varvet och kunde inte hämta tillbaka det, kommenterade Oliver Solberg.

Med familjen Solberg ute ur tävlingen började Loeb ta sig an resten av svenskängnet. Johan Kristoffersson och Ekström möttes i en gastkramande kvartsfinal som avgjordes med hundradelar av en sekund. Kristoffersson hade då redan petat bort Timmy Hansen.

I semifinalen möttes Mattias Ekström och Sebastien Loeb i tre heat. Efter en seger var kunde Loeb säkra finalplatsen efter att Mattias Ekström gjort ett misstag.

– Jag slog i snövallen lite två gånger och det går inte om man vill besegra Loeb. Men jag är inte besviken, jag lyckades komma till semifinal. När man är så nära vill man förstås vinna men vi får försöka nästa gång, sa Ekström som vunnit Race of Champion två gånger.

Vettel fick enklare lottning

På den andra halvan av lottningen hade Sebastien Vettel en relativt enkel resa mot finalen. Landsmannen Mick Schumacher förlorade överraskande i första omgången mot Jamie Chadwick. Även Nascar-stjärnan Jimmy Johnson, Indycarförare Colton Herta och danske tom Kristensen försökte men lyckades inte ta Vettels plats i finalen. Närmast kom Kristensen som fick ett stopp i sitt heat mot Vettel.

– Lite synd att det blev så, men någon av oss måste köra final och låta oss slaktas, skratade Vettel som förstod att det skulle bli tufft att vinna över Loeb på snö och is.

Men finalen blev spännande. Loeb vann de två inledande mötena och var på väg mot en säker 3-0-seger när han slog i en snövall och fick stopp. Vettel passade på och reducerade till 1-2 men hade sen inte mycket att sätta emot i de svårkörda Polaris-bilarna.

Segern var Loeb's fjärde i Race of Champion. Loeb fyller 48 år i slutet av februari och verkar i bättre form än någonsin.

– Jag blev lite mer säker i bilen efter varje heat. Det var lite skrämmande att se lottningen i morse och att möta Petter direkt. Men självförtroendet kom efterhand. Jag kände mig lite dum när jag satt fast i snövallen i finalen, sa Loeb efter sin fjärde seger i tävlingen.

– Jag får vara nöjd med att som 47-åring fortfarande kunna vara med och kämpa mot de här duktiga och yngre förarna.

Sebastien Vettel gratulerade Loeb till segern och tackade arrangören för en fin helg.

– Jag gillar norden med naturen och när jag får lite mer tid kommer jag säkert att utforska mer, sa Vettel.



Jan-Erik Berggren

SLUT