



Goggomobil t700

- 1. Förbränningsmotorer snart förbjudna i EU men Koenigsegg kan gasa vidare**
- 2. Peugeot 208 är Europas populäraste bilmodell**
- 3. Vinfast bygger eget laddnätverk med Eon**
- 4. Nios 1 000 km-batteri kostar lika mycket som en Tesla**
- 5. Volkswagen visar uppdaterad Atlas för Nordamerika**
- 6. Volvo Cars systemärke lanserar Panda en otroligt billig fyrsitsig elbil**
- 7. Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro**
- 8. Mercedes-Maybach lanserar lyxbil för miljömedvetna**
- 9. Nya Maserati GranTurismo**
- 10. Praga släpper ny motorcykel**
- 11. Renault och Volvo Lastvagnar kan samarbete kring liten eldriven skåpbil**
- 12. Ram 1500 REV är tuff konkurrent till Ford F-150 Lightning**
- 13. Chevrolet Caprice var tystare än Rolls-Royce och billigare än Mercedes**
- 14. Goggomobil**
- 15. Grattis Talbot Matra Rancho**
- 16. Karriärsbästa för Solberg**



1. Förbränningsmotorer snart förbjudna i EU men Koenigsegg kan gasa vidare

Av Alrik Söderlind.

Publicerad 2023-02-15, 11:00.

2035 ska den sista nya bilen med förbränningsmotor säljas – det har nu EU-parlamentet klubbat igenom. Men det finns undantag. Och redan om två år kommer ett förslag som kan sätta väldigt hård press på tillverkarna. Kanske kommer det att slå extra hårt mot de kinesiska batteritillverkarna?



Efter många turer genom EU:s olika instanser har nu det omtvistade nyförsäljningsförbudet mot bilar med förbränningsmotorer röstats igenom av EU-parlamentet.

Beslutet att det ska vara slutsålt av nya bilar som släpper ut koldioxid togs redan i höstas, men nu har det slutgiltigt klubbats igenom av Europaparlamentet. I omröstningen blev det 340 röster för och 279 mot med 21 frånvarande ledamöter.

Det betyder att det bara är 12 år kvar för de stora tillverkarna att sälja bensin- och dieslbilar i Europa.

Mindre tillverkare som säljer under 1 000 bilar per år kommer dock slippa undan, vilket betyder att exempelvis Koenigsegg kan fortsätta att sälja sina hyperportbilar med V8-motorer om man vill och håller sig under 1 000 bilar per år.



Lågvolymsstillverkare som Koenigsegg kommer att undantas från EU-förbudet.

Fram till 2035 kommer dessutom utsläppskraven för bilar att skärpas med 55 procent jämfört med 2021 års nivåer, men är du en tillverkare som säljer mellan 1 000 och 10 000 bilar, eller 1 000 till 22 000 lastbilar slipper du vara med på den åtstramningsresan.

Miljömärkning av bilar på gång

Ännu mer intressant är kanske att EU redan om två år lär lägga fram ett förslag om att tillverkarna måste börja redovisa **livscykelanalyser (LCA) för koldioxidutsläpp** för alla bilmodeller – en sorts miljömärkning som exempelvis Polestar argumenterat för. På så vis ska bilköparen kunna se vilka tillverkare som producerar klimatsmartast, och elbilar med mindre batteripaket kommer sannolikt vara en fördel.

För lågprismärken som inte har ställt om sin produktion till förnyelsebar energi och inte har råd att exempelvis köpa stål som producerats med mindre klimatpåverkan kommer siffrorna förmodligen inte se så bra ut.

För de kinesiska batteritillverkarna som nyttjar mycket kolkraft kommer det här också vara mindre bra.

Tillverkare som köper batterier av **svenska Northvolt** lär däremot "tjäna" på det här eftersom elektriciteten i Sverige till största del kommer från förnyelsebara energikällor och det här lär komma att påverka i vilka länder som nya batterifabriker byggs. Premium bland biltillverkarna lär alltså betyda lägre livscykelutsläppen – se där ett argument för dyrare bilar.

2026 ska därtill EU ta fram en ny mätmetod för att **beräkna bilarnas utsläpp vid verklig körning**, och det är denna metod som ska ligga till grund för tillverkarnas genomsnittliga utsläpp. Räkna med att den blir tuffare än dagens metod.



Helt klart: EU förbjuder nya bensin- och dieslbilar 2035



Northvolt ska använda träkol i batteritillverkningen



Studie: Elbilen är alltid grönare än förbränningsbilen



Nya beslutet som gör att EU kan övervaka din bil – om du tillåter det



Alrik Söderlind



2. Peugeot 208 är Europas populäraste bil

Av redaktören bytbil.com 2023-02-13.

Över 6 000 fler sålda bilan än tvåan från Dacia.



Ingen bilmodell sålde mer i Europa förra året än Peugeot 208, enligt analysföretaget Jato Dynamics. Det betyder att Volkswagen Golf petats ned från tronen för första gången sedan 2007. Trots ett tapp är Volkswagen dock fortfarande största märket i Europa, med god marginal.

Det var alltså 15 år sedan som Volkswagen Golf inte var den mest sålda bilen i Europa. Då var det Peugeot 207 som var den mest sålda bilen.

Nu är det återigen en Peugeot-bil som sitter högst upp på den tronen. Med 206 816 sålda exemplar (en ökning med fem procent jämfört med 2021) blev Peugeot 208 etta på listan.

Dacia Sandero blev tvåa, Volkswagen T-Roc trea och Fiat/Abarth 500 var den fjärde mest sålda bilen. Volkswagen Golf, som tappade 14 procent i försäljning jämfört med året dessförinnan, kom först på femteplatsen (se topp tio-listan längre ned i artikeln).

Volkswagen störst

Volkswagen som märke är fortfarande störst i Europa, med ett relativt stort avstånd ned till tvåan. I fjol såldes 1 198 926 bilar från Volkswagen. Detta var förvisso en minskning med sex procent jämfört med 2021.

Ändå är det långt ner till tvåan Toyota som sålde 766 227 bilar, vilket var en ökning med åtta procent. Som [Bytbil nyligen rapporterat](#) är dock Toyota det största märket i världen, med drygt två miljoner fler bilar sålda i fjol än just Volkswagen som är tvåa globalt. Vidare på topp fem-listan över Europas bäst säljande märken hittas Mercedes, BMW och Peugeot.

Europas mest sålda bilar 2022:

1. Peugeot 208: 206 816 bilar sålda (en ökning med 5 procent jämfört med 2021)
2. Dacia Sandero: 200 550 (+1%)
3. Volkswagen T-Roc: 181 153 (-3%)
4. Fiat/Abarth 500: 179 863 (+3%)
5. Volkswagen Golf: 177 2013 (-14%)
6. Toyota Yaris: 175 713 (-4%)
7. Opel/Vauxhall Corsa: 164 358 (-9%)
8. Hyundai Tucson: 150 803 (+1%)
9. Dacia Duster: 149 648 (+2%)
10. Renault Clio: 143 561 (-27%)

Bilmärkena med flest nyregistreringar i Europa 2022:

1. Volkswagen: 1 198 926 sålda bilar (en minskning med sex procent jämfört med 2021)
2. Toyota: 766 227 (+8%)
3. Mercedes: 647 880 (+1%)
4. BMW: 646 526 (-5%)
5. Peugeot: 623 825 (-15%)
6. Audi: 614 276 (+3%)
7. Renault: 584 804 (-14%)
8. Ford: 548 045 (-1%)
9. Skoda: 538 003 (-9%)
10. Kia: 537 508 (+7%)

Källa: [Jato Dynamics](#)

Relaterade artiklar**Köpguide Peugeot 308 2008-2013****Årets bil – här är finalisterna****Här är Europas bäst säljande bil****Volvo petat från toppen – bland privatköpare**

3. Klart: Vinfast bygger eget laddnätverk med Eon

Publicerad 2023-02-10 kl 9:35. Text Erik Söderholm.

Vietnamesiska uppstickaren Vinfast ska "göra en Tesla" genom att bygga ett eget laddnätverk. Först ut blir Tyskland, Nederländerna och Frankrike.



Tesla har gjort en stor sak av märkets egna snabbladdare. Även om många av dem numera är öppna för andra märken har Tesla ett stort försprång jämfört med andra tillverkare.

Men i framtiden kanske det inte bara är Tesla som kommer ha egna snabbladdare längs europeiska vägar. Vietnamesiska utmanaren Vinfast, som redan öppnat flera visningslokaler runt om i Europa, har liknande planer.

Vinfast ska till en början bygga egen laddinfrastruktur i Tyskland, Frankrike och Nederländerna tillsammans med energibolaget Eon.

I första fasen planeras omkring 200 laddpunkter i de tre länderna med en effekt på upp till 150 kW. Men alla blir inte så snabba. Laddarna hamnar både vid företagets serviceverkstäder och på andra platser, men det är oklart om de blir öppna för alla märken.

"Det gemensamma målet är att göra e-mobilitet enkelt och tillgängligt för kunderna", skriver bolagen i ett pressmeddelande.

Läs också:



Vinfasts Europalansering försenad av chipprist

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Siktar på Europa – med egna batteripaket



Ännu ett bilmärke på ingång: "Elbilar utan snicksnack"



Chef för svenska BMW – nu säljer han vietnamesiska elbilar



Erik Söderholm

4. Nios 1 000 km-batteri kostar lika mycket som en Tesla

Av Marcus Berggren 14 Februari, 2023.

I samband med ett fysiskt event som Nio anordnat i kinesiska Changzhou berättade grundaren, Qin Lihong, att märkets 150 kWh-batteri som utlovar en räckvidd på 1000 kilometer kommer att kosta ungefär en halv miljon kronor.



Nio satser stenhårt på batteribytesstationer.

Batteriet visades upp för första gången i samband med lanseringen av flaggskeppet Nio ET7 som visades upp den 9 januari 2021 i Kina. Det rapporterar [kinesiska CNEvPost](#).

Räckvidden på det enorma batteriet sägs vara 1 000 kilometer enligt den mycket optimistiska NEDC-körcykeln, övergick till WLTP i Europa runt 2019.

Inte enligt plan

Nio berättade att det nya megabatteriet skulle dyka upp under fjärde kvartalet 2022, men så blev alltså inte fallet. Kineserna meddelade i slutet av förra året att det nya batteriet var kraftigt försenat.

Exakt när batteriet dyker upp i Sverige återstår att se.

I dagsläget kan man få sin Nio med ett 100 kWh-batteri i Sverige, något som kostar 2 999 kronor i månaden om man prenumerar på batteriet, medan det kostar 240 000 kronor att köpa.

Vissa källor uppskattar att 150 kWh-batteriet kommer att kosta cirka dubbla – 6 000 kronor i månaden att prenumerar på eller 480 000 kronor.

Nio har många lösa trådar

Utöver batteriförseningen är det en rad områden som ET7-kunder känner att den kinesiska flaggskeppsmodellen kan förbättras.

Bland annat rapporteras det att komforten i baksätet måste bli bättre, att det måste finnas möjlighet att fälla sätena, och att sätena börjar bukta.

Samtliga tillkortakommanden kommer att tas itu med påstår Qin Lihong.



ET7 har siktet inställt på de stora tyska lyxsedanerna.

Dunderduo

En kombination av Nios batteribytesstationer och ett 150 kWh-batteri skulle vara oerhört fördelaktigt för de Nio-kunder som vill köra riktigt långt och snabbt med sin elbil.

Ett så stort batteri kombinerat med snabbladdning innebär dock att batteribytesstationerna också blir mindre konkurrenskraftiga.

Fortsättningsvis är ett batteri på 150 kWh väldigt dåligt för miljön, något som går emot Nios hållbarhetsfilosofi.

Läs även: [Nio – kinesiska lögner, glädjekalkyler \(och bilar\).](#)

Läs även: [Nio byter 6 000 batterier – per dag.](#)

Läs även: [Recension av Nio ET7.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

Teknikens Värld

5. Volkswagen visar uppdaterad Atlas för Nordamerika

PUBLICERAD: 10 FEB 2023, KL 15:42.

Nya större motorer var länge receptet när bilmodeller skulle uppdateras. Men när Volkswagen på bilsalongen i Chicago visar nya familjesuven Atlas och Atlas Cross Sport är den stora nyheten att V6-motorn ersätts med en fyrcylindrig motor med turbo. Nya Atlas får också fräschare inredning och mer standardutrustning.



Volkswagens stora familjesuv **Atlas**, med tre stolsrader, är populär i USA. VW säljer också femsitsiga Atlas Cross Sport i Nordamerika och uppdaterade Atlas var en stor nyhet när bilsalongen i Chicago öppnade i veckan.

Volkswagen avslöjade att Atlas ska elektrifieras i slutet av 2020-talet och 2026 kommer den sista generationen Atlas med förbränningsmotor.

Den fyrcylindriga motorn med turbo levererar 272 hästkrafter och kraften fördelas med hjälp av en åttastegad automatlåda. Motorn väntas få lägre förbrukning än den utgående V6:an. Framhjulsdrift blir standard med fyrhjulsdraft som tillval. Trots en mindre motor till volym kan Atlas fortfarande klara en dragvikt på drygt 2,2 ton vilket är viktigt för amerikanska bilköpare.

På utsidan får de två modellerna var ny sin design på grillen, ljuslist som löper över grillen samt nya lyktor. Adaptiva strålkastare blir standard.



Jan-Erik Berggren



6. Volvos systemmärke lanserar Panda – otroligt billig 4-sitsig elbil

PUBLICERAT 10/02/2023 AV MATHS NILSSON.

Volvos systemmärke Geely har nu lanserat en fyrsitsig elektrisk minibil med mycket liten prislapp. Nya Geely Panda har en toppfart på 100 km/h och tar dig 12 mil på en laddning för en lägre månadskostnad än SL-kortet.



Elektriska minibilar blir allt mer populärare, framförallt i Kina. Volvos systemmärke Geely släpper nu en skapelse på hemmamarknaden som ger söt design och elektrisk mobilitet till lågpris. Geely Panda kostar under 60 000 kronor, uppger Carnewschina.

Trots bilens mycket kompakta yttre finns det plats för fyra åkande, även om baksätet i första hand är tänkt för barn. Geely Panda finns redan nu ute hos återförsäljaren och det här exemplaret finns utställt i en Geelybutik. Enligt Geely har designen inspirerats av en panda, strålkastarna är ögonen och hjulen är klorna.

Geely Panda har bakhjulsdrift och en elmotor på bakaxeln på 27 hästkrafter. Batteriet på 9,6 kWh är mindre än i de flesta laddhybrider, men bilen kommer ändå 12 mil. Toppfarten stannar vid 100 km/h. För den som behöver mer drag och längre räckvidd finns en dyrare version med 41 hästkrafter och 20 mils räckvidd. Vikten sannar på 715 kilo, så Geely Panda är en av marknadens lättaste elbilar.

Månadskostnaden för en Geely Panda blir lägre än för ett SL-kort, även om du lånar till nästan hela köpesumman på 60 000 kronor. Det blir dessutom pengar över till att ladda ström för daglig pendling på cirka 7 mil.

Det är lätt att förstå varför elektriska minibilar blivit trendigt i Kina, med tanke på hur prisvärda de här. Geely Panda får konkurrera med bilar som Wuling Mini EV, Chery QQ Ice Cream och BAW Yanbao. Vi hoppas få se några av dem i Europa, för gamla Renault Twizy utan dörrar är rätt dragig på vintern.

7. Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro – laddbar suv med mycket charm

Publicerat 10 FEB 2023. Text och foto: Christian Nilsson.

Kanske är en laddbar suv den perfekta familjebilen för dig? Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro S tronic erbjuder många fördelar och väldigt få negativa sidor. Q5 är till och med prisvärd i sitt segment!



LÄSTID: 6 MIN

- Därför ska du slå till: Snygg familjebil med premiumkänsla.
- Detta bara älskar man: Rolig att köra, prisvärd.
- Men detta är uselt: Inte alls så pigg som 367 hk säger.

Elbilarna har fått mycket fokus de senaste två åren. Men elbil passar inte alla – framför allt inte de som saknar möjlighet att ladda hemma.

Då är laddhybriderna ett bra alternativ. Kombinationen av förbränningsmotor och elmotor brukar kännas kraftfull och för jobbspendlarna går det oftast att köra enbart på el, vilket blir billigt (speciellt om man kan ladda gratis på jobbet).

En annan fördel med laddhybrider är att de har samma låga fordonsskatt som elbilar, 360 kronor per år. De som kan köra sin laddhybrid som tjänstebil kan också glädja sig åt ett relativt lågt förmånsvärde.

Den här gången ska vi skärskåda en laddhybrid med det långa modellnamnet Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro S tronic. Q5:an är välbekant för de flesta då den funnits på marknaden i 15 år. Utrymmena räcker till för de flesta familjer och i det här fallet ger Q5:an 367 hk och en elektrisk räckvidd på 61 kilometer.

Kanske är Q5:an precis rätt bil för dig? Häng med i texten så ska vi bena ut för- och nackdelar med Sportback 55 TFSI e quattro.



*Sportback innebär en sluttande taklinje.
Mer snyggt än praktiskt. Men ibland får det snygga styra.*

Två versioner laddbar Q5

I den lilla exklusiva premiumligan konkurrerar Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro med andra suvmodeller som BMW X3 xDrive 30e, Mercedes GLC e 4Matic och Volvo XC60 Twin Engine – som också är laddhybrider.

Det är en tuff liga där alla presterar på en hög nivå. Vilket också avspeglar sig i ett relativt högt pris, Audi Q5 Sportback laddhybrid har grundpriset 687 300 kronor. Men kan man finansiera en bilmodell på den här nivån så får man också väldigt mycket för pengarna.

Vi kan på goda grunder anta att den absoluta merparten av alla Audi Q5 55 TFSI e quattro beställs av företag, och blir förmånsbilar. Känns prislappen för hög så kan man alltså vänta 3 år tills de här bilarna kommer ut i begagnathallarna.

En snabb sökning hos Blocket visar ett 40-tal begagnade Audi Q5 TFSI e quattro, från årsmodell 2020 och med priser från 500 000 kronor.

Då ska man känna till att laddhybriden finns i två versioner, Q5 50 (299 hk) och Q5 55 (367 hk). Skillnaden är bland annat en starkare elmotor, högre effekt i förbränningsmotorn och bättre basutrustning i 55:an (S Line). De två första årsmodellerna (2019–2020) hade ett batteripaket på 14,1 kWh, men från årsmodell 2021 uppgraderades det till 17,9 kWh.

Mer snygg än praktisk

Den modell vi provkör har tilläggsnamnet Sportback, vilket innebär en sluttande taklinje. En "suvcoupé", om man så vill.

Taklinjen stjälar tyvärr en del utrymme för de långa i baksätet. Är man 175 centimeter så finns det ingen marginal kvar till innertaket. För de som är längre än så funkar Sportback bara under kortare resor. Vill man få plats med en stor hund, som vi brukar använda vid testerna, så blir det också trångt med utrymmet längst bak.

Bakåtvända barnstolar får plats i baksätet utan att behöva skjuta fram framstolarna. Behöver man större utrymmen så är Audi Q7 ett bättre val.



Så här ser den "vanliga" Q5 ut, utan tillägget Sportback. Ger bättre takhöjd i baksätet.

Fram sitter man mycket bra och den upplevda kvalitetskänslan är hög. Precis som man förväntar sig av Audi. Fina material och bra känsla i alla reglage, som vi gillar. Elbilar är oftast mycket mer spartanska med (nästan) alla funktioner styrda via pekskärmen. Just den här bilen var utrustad med "Miljöbelysning" vilket ger lyxig och ombonad känsla.

Ett annat område som är bra hos Audi Q5 är infotainmentsystemet. De som kört en modern Audi känner igen sig direkt och vi upplevde inga buggar eller fel under de två veckor vi testade bilen.

Testbilen var utrustad med "Audi Virtuellt cockpit" (4 400 kr) vilket bland annat ger stora möjligheter att ändra och justera vad som visas på instrumentpanelen framför ratten. Snygg och användbar funktion.

Bekväm och trygg

Köregenskaperna hos Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro ligger helt i linje med förväntningarna. Styrkänslan är godkänd, men ganska vag och med hög servoverkan, vilket förtar en del.

Bilen är dock kul att köra men Q5:an är givetvis ingen sportbil. Vilket är helt omöjligt med en högbyggd bil med tjänstevikt på nästan 2,3 ton.

Den adaptiva luftfjädringen (20 800 kr) gör ett utmärkt jobb och ger både trygghet och en fin komfort. Då ingår också nivåreglering.

Ska man klaga på något så är det att bilen blir lite lätt stötig över ojämnheter i lägre hastigheter. Men det är ett litet minus.

Var är alla hästarna?

Förbränningsmotorn och elmotorn samarbetar helt sömlöst. Kör man lite försiktigt så behövs inte förbränningsmotorn, annat än vid kraftig acceleration.

Den sammanlagda systemeffekten – bensinmotor och elmotor – anges till 367 hk. Men var Audi gömt de hästarna vet vi inte, speciellt inte när man kommit upp i landsvägsfart.

Toppeffekten räcker absolut till och bidrar till den "roliga" känslan. Men hade vi behövt gissa toppeffekt, utan att veta, så skulle 300 hk bli svaret.

Den 7-stegade automatlådan är en så kallad dubbelkopplingslåda. Energieffektiv, men inte så sportig om man behöver växla snabbt. Då gillar vi Audis automat med 8 växlar mycket bättre.



Snyggt med hög kvalitetskänsla, som man förväntar sig i en Audi.

Drar inget – eller normalt

Kan man verkligen pendla elektriskt? Ja, om du inte bor allt för långt från arbetsplatsen. Räkna med 3 eller i bästa fall 4 miles elektrisk räckvidd vid kall väderlek i Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro. 1 mil extra när det är varmt.

Sedan startar förbränningsmotorn och då drar den lika mycket bensen som en SUV i samma klass. Mixen av körsträckor avgör därför väldigt mycket hur förbrukningen blir. En stor fördel är att den här modellen har värmepump som standard, vilket innebär att bensinmotorn inte behöver starta för att värma upp kupén.

Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro har en "ombordladdare" på 7,4 kW. Eftersom batteriet är relativt måttligt – jämfört med en elbil – laddar man fullt via laddbox på cirka 2,5 timmar.

En laddbox för hemmet, inkopplad med 3-fas och 400V, brukar ge kring 11 kW. Det räcker alltså till med marginal för Q5 55 TFSI e. Har man bara 230V behövs det cirka 8 timmar. Att ladda från ett vanligt vägguttag är inget vi rekommenderar, i längden blir komponenterna slitna och det kan resultera i varmgång – i värsta fall brand.

Dags att summera

Som ni redan märkt finns det inte mycket att anmärka på hos Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro. Den vanliga karossen (utan Sportback) ger bättre utrymmen bak, men ibland är det kul att falla för det flärdfulla.

Under det här året, 2023, kommer många laddhybrider ut på begagnatmarknaden. Priserna på begagnat är av allt att döma på väg ner – därför kan det vara rätt tillfälle att slå till på en laddhybrid.



Audi Virtual Cockpit är en bildskärm som huvudinstrument, framför ratten.

Premiumkänslan ligger på topp hos Audi Q5, den motsvarar förväntningarna på alla områden.

Vill man lägga lite extra pengar för en mellanklass suv i premiumligan är Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro ett mycket bra val – som ny eller begagnad!



Här är skärmen ändrad till att fokusera på energiförbrukning och elektrisk räckvidd.



Audi Q5 är en mellanstor suv med bagagevolym på 455/1365 liter.

TEKNISKA DATA

Audi Q5 Sportback 55 TFSI e quattro S tronic 2021

Motor: Rak fyra, turbo, bensin. 1

984 cm³. Effekt bensinmotor 265 hk (195 kW) vid 5250 – 6500 rpm, 370 Nm vid 1600 – 4500 rpm. Effekt elmotor: 143 hk (105 kW), 350 Nm. Sammanlagd systemeffekt: 367 hk (270 kW), 500 Nm. Sjuväxlad automatlåda, fyrhjulsdraft.

Mått: Längd/bredd/höjd 4 689/1 893/1 605 millimeter. Axelavstånd 2824 millimeter. Tjänstevikt 2 276 kilo. Bagagevolym VDA 455/1 365 liter. Max dragvikt 2 000 kilo. Däckdimension 255/45-R20. Batteristorlek 17,9 kWh (14,4 netto).

Prestanda: 0–100 km/h 5,3 sekunder. Toppfart 239 km/h. Bränsleförbrukning 1,8 – 2,0 l/100 km (WLTP). CO₂-utsläpp 42–45 g/km. Elektrisk räckvidd: 61 kilometer (WLTP).

Pris: Grundpris 687 300 kronor. Pris för denna bil: 904 600 kronor. Då ingår bland annat adaptiv luftfjädring (20 800 kr), panoramaglastak (19 100 kr), MMI-navigation plus (28 200 kr), Matrix LED-strålkastare (24 800 kr), Oled-bakljus (15 800 kr), Bang & Olufsen 3D Sound System (14 300 kr), Assistanspaket Tour (17 800 kr) och 20-tumsfälgar (10 000 kr).



8. Mercedes-Maybach lanserar lyxbil för miljömedvetna

Av Marcus Berggren 12 Februari, 2023.

Segmentet för elektrifierade baksättesbilar är fortsatt magert men för de baksättespassagerare som vill kunna glida fram på el har segmentet växt med ännu en kandidat.



Mercedes-Maybach S 580 e är märkets första laddhybrid.

Nu har självaste Mercedes-Maybach gett sig in i matchen med S 580 e.

Baksättesbilar är alltså bilar där det är baksättespassagerarna som står i centrum. BMW lanserade nyligen **nya 7-serien** – som i Sverige finns i form av en laddhybrid och en helt elektrisk modell – som med sina 5,4 meter sannerligen har utformats med baksätet som prioritet.

Även **Audi A8 L** finns som laddhybrid, samt icke-Maybach-versionen av S-klass. Även **stora Range Rover** går att kombinera med ett baksättespaket och elektrifiering.

Mercedes-Maybach är det lyxigaste märket har att erbjuda

Maybach-beteckningen återupplivades 2015 som alltså ska vara det lyxigaste som det sydtyska märket erbjuder.

Sist ut är alltså märkets första laddhybrid, S 580 e, som kombinerar en rak sexa på 367 hästkrafter och 500 newtonmeter med en elmotor på 150 hästkrafter och 440 newtonmeter vilket ger en total systemeffekt på 510 hästkrafter och 750 newtonmeter.

Det resulterar i en sprint till 100 kilometer i timmen på 5,1 sekunder och vidare till en begränsad toppfart på 250. På ren el kan Mercedes-Maybach S 580 e köra 140 kilometer i timmen.

Räckvidd och laddning

Mercedes-Maybach S 580 e stoltserar med hela 100 kilometers elektrisk räckvidd, att jämföra med BMW 750e som har 87 kilometer.

S 580 e går att ladda upp till 60 kilowatt vilket innebär full laddning på 30 minuter.

Priserna har ännu inte kommunicerats för den svenska marknaden men ordinarie Mercedes-Maybach S 580 börjar på 1 980 000 kronor.

En helt elektrisk Mercedes-Maybach väntas dyka upp senare i år.



Mercedes-Maybach S-klass kan fås med ett baksäte som heter duga.



Exakt när Mercedes-Maybach S 580 e kommer till Sverige är oklart.

Läs även: [Provkörning av Range Rover laddhybrid.](#)

Läs även: [Provkörning av BMW i7.](#)

Läs även: [Recension av Audi A8 L.](#)

Läs även: [Recension av Mercedes S-klass.](#)

Läs även: [Recension av Mercedes-Maybach S 650.](#)



Marcus Berggren

Motorjournalist. Chefredaktör på Högsta Växeln. Föredrar tygsäten framför läder. Testat över 1 000 bilar. Drömmer om att köra jorden runt i en Toyota Land Cruiser eller Fiat Panda 4x4.

9. Nya Maserati GranTurismo

Av Andreas Bergman.

13 Februari, 2023.

Bristfällig men älskvärd.



Som enda svenska media provkörde vi nya Maserati GranTurismo på plats i Italien.

Maserati är enligt oss ett av världens sexigaste bilmärken, trots många historiska snedsteg. Dessa snedsteg har inneburit att de passionerade italienarna nere i Modena haft svårt att etablera sig som ett lyxmärke. Kan en sprillans ny Maserati GranTurismo råda bot på detta?

Vi lade i Högsta Växeln och tog oss ner till Italien för att ta reda på det.

På plats i Rom fick vi provköra både instegsmodellen Modena, dess vassare syskon Trofeo samt en prototyp av helt elektriska GranTurismo Folgore (en text om den sistnämnda dyker upp inom kort).

Bilvärdens italienska supermodell

Även om nya GranTurismo inte är helt olik den utgående generationen är den helt ny på alla punkter. De som välsignats med fungerande ögon kan omedelbart dra slutsatsen att detta är något bra.

Nya GranTurismo är nämligen en oerhört vacker skapelse.

Här samsas suveräna proportioner med låga, svepande linjer. Bilen är nästan fem meter lång men det skulle man aldrig tro när man tittade på den.



Nya Maserati GranTurismo är lika elegant som en italiensk supermodell.

Designern heter Klaus Busse, och han förtjänar alla komplimanger han kan få. Ser du honom på gatan föreslår jag att du stoppar honom omedelbart för att skaka hans hand. Det gjorde åtminstone jag.

Maserati GranTurismo är något banbrytande i det att den kommer att erbjudas som renodlad elbil, men den här texten avhandlar exklusivt den bensindrivna varianten.

Valet av motor föll på Maseratis egen Nettuno-V6. Här reagerar kanske vissa på vad som på pappret framstår som en nedgradering.

Den utgående modellen hade nämligen en biffig V8 under huven med ett ljud som kunde väcka hela Emilia-Romagna.

Den nya motorn är emellertid betydligt mer nedtonad och saknar i stort sett det högprofilerade ljud som gjorde förra GranTurismo känd.

Nödändig down-sizing

Anledningen varför Maserati genomfört denna nedgradering är för att kunna erbjuda modellen med fyrhjulsdraft som standard (vilket ju ökar bilens användbarhet avsevärt) och inte behöva kompromissa på dess slanka siluett.

Motorn sitter bakom framaxeln och klassas därför tekniskt sett som mittmonterad.

I termer av effekt får man 490 hästkrafter i "instegsvarianten" Modena och 550 i GranTurismo Trofeo. Den största skillnaden mellan de två modellerna är alltså prestandan, och pris.

Men mer om det senare.

Nettuno-motorn är en varvillig historia med en sträv och raspig karaktär, som påminner mycket om V6:an i Alfa Romeos Quadrifoglio-modeller.

Så pass mycket att man tror att de har mycket gemensamt men Maserati insisterar på att så inte är fallet.

För att uppnå den prestanda man vill åt i den här typen av bil behöver man låta motorn sträcka på benen ordentligt, tur då att den verkar böna och be om det så fort man kommer i närheten av gaspedalen.



Under huven ruvar en ny V6-pjäs som inte är lika karismatisk som den utgående V8:an.

Maserati GranTurismo är ett bekvämt banmonster

Körupplevelsen genomsyras inledningsvis av det faktum att Maserati GranTurismo rullar på luftfjädring. Det må vara den hårdaste luftfjädringen jag har upplevt men för den här typen av bil är den likväl anmärkningsvärt behaglig.

Tanken med en GranTurismo är att man ska kunna köra till racingbanan i stil och komfort för att sedan krossa sina motståndare på den, och kunna ta sig hem igen i samma stil och komfort.

Enligt mig är detta ett attraktivt koncept men det innebär också att den är hårdare än exempelvis en **Bentley Continental GT** men inte lika ban-preppad som en **Audi R8 GT**.

I kurvor upplevs GranTurismo som ytterst följsam och kompetent. Både Modena och Trofeo gör 0-100 på under 4 sekunder, och det skiljer knappt en halv sekund mellan bilarna.

Denna skillnad är lika uppenbar som skillnaden mellan **norr- och sydsken** (Aurora Borealis och Aurora Australis). Givet en prisskillnad på många hundra tusen pix framstår därför in-stegsvarianten som ett vettigare köp.

Nya GranTurismo kommer att locka många köpare bara genom hur häftigt märket är. (Foto: Maserati)

Snyggt men slarvigt

Maserati har ansträngt sig för att GranTurismo ska kännas högteknologisk och exklusiv på insidan. Vid första anblick har de också lyckats.

Mittkonsolen domineras av två touchskärmar där den undre främst styr klimatsystemet, likt i en eldriven Porsche eller Audi. Bilen är också fyrsitsig på riktigt och har ett stort bagageutrymme.

Infotainmentsystemet är också uppenbart inspirerat av tyskarna och det fungerar oftast bra.

Systemen i flera av testbilarna hängde sig dock vid upprepade tillfällen, men dessa var alla förseriebilar så förhoppningsvis löser Maserati detta innan bilarna når kunderna.



Nya Maserati GranTurismo stormtrivs på slingriga italienska landsvägar.

Den interiöra designen är, precis som i fallet exteriören, suverän. Läder täcker alla tänkbara ytor och växelpaddlarna i metall bakom ratten är härligt kalla.

Vid närmare inspektion finner man emellertid att känslan i knappar och reglage inte lever upp till förväntningarna.

Vissa paneler känns inte ordentligt monterade och mittkonsolen känns anmärkningsvärt ihålig. För en bil i denna prisklass är det tyvärr oacceptabelt.

Samtidigt kommer Maserati undan med detta på något sätt, främst för hur bra man mår bakom ratten på nya GranTurismo. Bilen kommer alltså med känslan av att man har vunnit i livet som standard.

Baksätet bör helst undvikas även om det är rymligare än man kan tro. (Foto: Maserati)

Maserati GranTurismo är standardutrustad med orimligt pris och mycket charm

Övrig standardutrustning är en prisbild som är långt ifrån konkurrenskraftig, något som väl har gällt för Maserati sedan tidernas begynnelse.

GranTurismo Modena och Trofeo kostar från cirka 180 000 respektive 225 000 euro, vilket givet moms och en pinsamt svag krona placerar bilen prompt i Bentley-territorium.

Känslan av soliditet och kvalitet i en Bentley hör till en annan galax än den i GranTurismo.

Summan av kardemumman

Nya Maserati GranTurismo har alltså vissa uppenbara tillkortakommanden men den är så sexig att jag halvt ofrivilligt väljer att slänga på ett par skygglappar för att slippa tänka på dessa.

Och det är lite det som är grejen med italienska sportbilar, de är lite nonchalant bristfälliga på ett sätt som ändå är sympatiskt.

Bli det mer *sprezzatura* än så?



Bilarna vi körde var så kallade förseriebilar där så kallad "fit and finish" inte är samma som i bilarna som når slutkund.

Sprezzatura: "En stil som bygger på medvetenhet kombinerat med avslappnad perfektion så det framstår som att man inte har ansträngt sig för mycket, googla på "Pitti Uomo" så kommer du att förstå."

Maserati GranTurismo Modena (2023)

Motor: 3-liters V6, dubbelturbo, 490 hästkrafter, 600 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,9 sekunder

Toppfart: 302 km/h

Vikt: 1 795 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4 959/1 957/1 353 mm

Pris: Från cirka 2 500 000 SEK

Maserati GranTurismo Trofeo (2023)

Motor: 3-liters V6, dubbelturbo, 550 hästkrafter, 650 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,5 sekunder

Toppfart: 320 km/h

Vikt: 1 795 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4 966/1 957/1 353 mm

Pris: Från cirka 3 150 000 SEK

Högsta Växelns första intryck av nya Maserati GranTurismo

Slutbetyg: 4/5

Nya Maserati GranTurismo är ofantligt vacker med en rad italienska tillkortakommanden. Prislappen är astronomisk, men det är också bilens charm. Den kombinerar GT-färdigheter med kompetens på bana och helhetspaketet är väldigt attraktivt.



Maserati GranTurismo känns super-italiensk, på gott och ont.

Läs även: [Recension av Bentley Continental GT.](#)

Läs även: [Provkörning av Audi R8 GT.](#)

Läs även: [Recension av Polestar 1.](#)

Läs även: [Provkörning av Ferrari 296 GTS.](#)



Andreas Bergman

Motorjournalist. Medgrundare av Högsta Växeln 2015. Stort fan av tyska lyxbilar från millennieskiftet vilket (tyvärr) återspeglas i hans garage av trasiga bilar.

Feber

10. Praga släpper ny motorcykel

AV BOBBY GREENI 2023-02-09 KL 10:30.

En modern tolkning av BD 500 från 1928.



Det tjeckiska företaget Praga som tillverkar superbilar för bankörning har funnits i många år. Och de har inte alltid bara byggt bilar. 1928 släpptes motorcykeln Praga BD 500 och nu presenteras en modern tolkning av denna klassiker. Nya ZS 800 kommer bara att tillverkas i 28 exemplar och den har ett skönt retromässigt utseende, trumbromsar (dock hydrauliska) och moderniteter som kolfiberfälgar och avgassystem i titan. I ramen sitter en parallelltwin på 773 kubik med dubbla överliggande kamaxlar. Den är luftkyld och bjuder på 50 hästar och 65 newtonmeter i vrid. Utan vätskor väger hojen in på hyfsat nätta 142 kilo. Vill du ha en får du hosta upp 86000 euro.





FILM: <https://youtu.be/swa4oPxSpAI>.



Praga Bohema har uppskruvad drivlina från Nissan GT-R
Nu är bansmiskaren officiell



Ben Collins kör Praga Bohema.
Hej vad det går!



Bobby Green



11. Renault och Volvo kan samarbete kring liten eldriven skåpbil

Skriven av Kristofer Rask. Publicerad 2023-02-11.

Renault för diskussioner med Volvo Lastvagnar om att samarbeta kring den franska fordonstillverkarens projekt inom segmentet små urbana kommersiella fordon. Det uppger källor för Bloomberg.



Det ska mer specifikt handla om Renaults FlexEVan-projekt. En liten eldriven skåpbil för urbana sista-milen-transporter. Skåpbilen är planerad för lansering till 2026.

FlexEVan ska vara helt uppkopplad, och inkludera ett komplett ekosystem av verktyg för att planera och övervaka fordonsflottan i realtid. Målet är att minska kostnaden för användaren med minst 30 procent under lastbilens livstid.

– 30 procent är mer än kostnaden för lastbilen, uppgav Renault under en presentationen under förra hösten.

Enligt Bloombergs källor finns inga färdiga beslut om ett samarbete. Det handlar bara om pågående diskussioner. Både Volvo och Renault har nekat att kommentera uppgifterna.



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



12. Ram 1500 REV – tuff konkurrent till Ford F-150 Lightning

Av Magnus Fröderberg.

Publicerad 2023-02-14, 16:06.

Nu visar äntligen Ram mer av sin nya eldrivna pickup.



Med uppåt 80 miles räckvidd och en rejäl frunk blir Stellantis pickupmärke Rams senaste alster en tuff utmanare i det (i USA) viktiga elpickusegmentet.

Det krävs elpickuper för att elektrifiera USA. Nyligen visade Ram upp en konceptbil på en elektrisk pickup för att visa att de också har en konkurrent till **Ford F-150 Lightning**, **Rivian R1T** och **Lordstown Endurance**, samt kommande **Chevrolet Silverado EV** och **Tesla Cybertruck**.

Ram 1500 REV börjar produceras senare i år. Stellantis håller fortfarande på specifikationerna för Ram 1500 REV, men är mer generösa med bilder.

Designen är tämligen konservativ, men självlysande logga ger lite framtidsvibbar.

I reklamfilmen för **Ram 1500 RAV** som **visades i samband med Super Bowl** var budskapet att med den här bilen slipper du räckviddsångest och det talas om 80 miles räckvidd – precis som **Stellantis tidigare lovat om plattformen** som bilen bygger på, STLA-Frame.

Reklamen säger också att bilen ska orka dra tungt, gissningsvis över 4,5 ton.





Stor frunk!



Musk: Tesla Cybertruck får megasnabb laddning från Semi



Stellantis 14 bilmärken ställs om till eldrift – ska bli ”bäst i klassen”



General Motors patenterar dubbla laddportar för snabbare elbilsaddning



Magnus Fröderberg

13. Chevrolet Caprice var tystare än Rolls-Royce – och billigare än Mercedes

Publicerad 2023-02-12 kl 6:45. Text Calle Carlquist.

Den här Chevamodellen fick svenska köpare att välja amerikanskt. ”Européerna får se upp”, blev Vi Bilägares dom.



I **Vi Bilägare** nummer 17 1977 förvånade tidningens testchef Jan Ullén läsarna genom att vara genomgående positiv till en amerikansk testbil. Ullén och jänkebilar kom annars sällan överens i spalterna men inför senaste utgåvan av Chevrolet Caprice sparade han inte på superlativen.

”Européerna får se upp” löd rubriken ovanför en elegant Caprice med tvåtons silverlackering, röd plyschklädsel och dåtidens gula varselljus glimmande under den bastanta stötfångaren.

Caprice hade ju kommit helt ny under 1976, fortfarande en duktigt stor bil men med ”downsizing” som tema och därför nästan 30 centimeter kortare kaross än den tidigare årsmodellen: 538 centimeter mot 565. Ändå var bilen så stor att den inte gick in i tidningens speciella ”Autographstudio” där bland annat innermåttan fastställdes!

Storleken placerade Caprice ungefär i klass med en Mercedes-Benz 450 SEL, men till halva priset: Chevrolet kostade knappt 65 000 kronor med lite extrautrustning, Mercedes runt 120 000.

”**För den som** verkligen behöver en stor och rymlig bil är dagens amerikanska bil utan tvekan ett seriöst alternativ – vilket den knappast var för några år sedan. Och det är inte bara priset som gör Caprice konkurrenskraftig mot europeiska lyxbilar. Formgivningen är elegant återhållsam, utan de traditionella dollargrinens vulgära överdrifter. Köregenskaperna har fått en nästan europeisk fasthet, den gungiga svajighet som fick chassit att fara åt ett håll och karossen åt ett annat hos tidigare amerikanare märks inget av.”

14. Klassiskt bilmärke: Goggomobil

Publicerad 11 maj 2011 (uppdaterad 11 maj 2011). Text Redaktionen.

För Hans Glas var det på 50-talet uppenbart att det tyska folket behövde bilar eller snarare nödbilar. Och så föddes Goggomobil.



Under 50-talet konstruerades i Tyskland en mängd tveksamma motorfordon. En del av dem var inte mycket mer än usla motorcyklar med ännu uslare vägegenskaper, men det fanns också exempel på motsatsen.

Tänk bara på den käcka lilla Messerschmitt, som liknade resterna av ett jaktflygplan! Eller Kleinschnittger, som i alla fall hade fyra hjul men ändå såg ut som en tivolibil!

Med Goggomobil var det lite annorlunda. Prototypen visades hösten 1954 och i mars året därpå rullade serietillverkningen igång. Goggomobil liknade onekligen en riktig bil, fast väldigt liten och med skottkärrehjul. Den luftkylda tvåtaktsmotorn var monterad längst bak och den fanns att få med de alternativa cylindervolymerna 250 och 300 cc.

En aning pompöst kallades bilarna Goggomobil T 250 respektive 300 Limousine. Tvåtaktsmotorn var i båda fallen tvåcylindrig och effekterna låg på 13,6 respektive 14,8 hk vid 5 400 och 5 000 varv. Det var inte precis fråga om några raketprestanda. 0–100 km/tim var inte mätbart av det enkla skälet att modellerna toppade 72 respektive 85 km/tim.

Trots låg fart och blygsamma accelerationsprestanda förfogade de här vagnarna över fyrväxlade lådor, som dock var helt osynkroniserade.

Karosskonstruktionen var av självbärande typ och såväl fram- som bakvagn var spiralfjädrade. En nackdel var att bakvagnen hade så kallade pendelaxlar, vilket aldrig har bidragit till säkra köregenskaper.



Måtten var också blygsamma. Den så kallade limousinen var bara 290 cm lång och 128 cm bred. Coupén var faktiskt större: 304 cm lång och 137 bred.

I början av 1957 presenterades en marginellt mer påkostad och lika marginellt snabbare coupé-version. Visst är det kul: man gör deluxe-versioner av den lilla ekonomibilen! Och i oktober 1957 erbjöds även en peppigare motor, en 400-kubikare som gav 20 hästar jämnt vid 5000 varv. Det hände mer 1957 för på hösten fick bilarna vevar till sidorutorna istället för de tidigare skjutfönstren.

Första steget mot riktig bil

Man kanske kan tycka att Goggomobil är en fånig liten bil, men förklara då dess påfallande popularitet: produktionen upphörde inte förrän 1969! Intressant nog hade bilarna så kallade kidnappardörrar ända fram till 1964 och det måste man säga var ganska antikverat.

På Frankfurt-salongen hösten 1957 visade firma Hans Glas en framhjuldriven prototyp till en vidareutvecklad Goggomobil. "En modern, elegant vagn" hette det, men när modellen började byggas var det en bil med motorn fram och drivningen flyttad till bakaxeln.

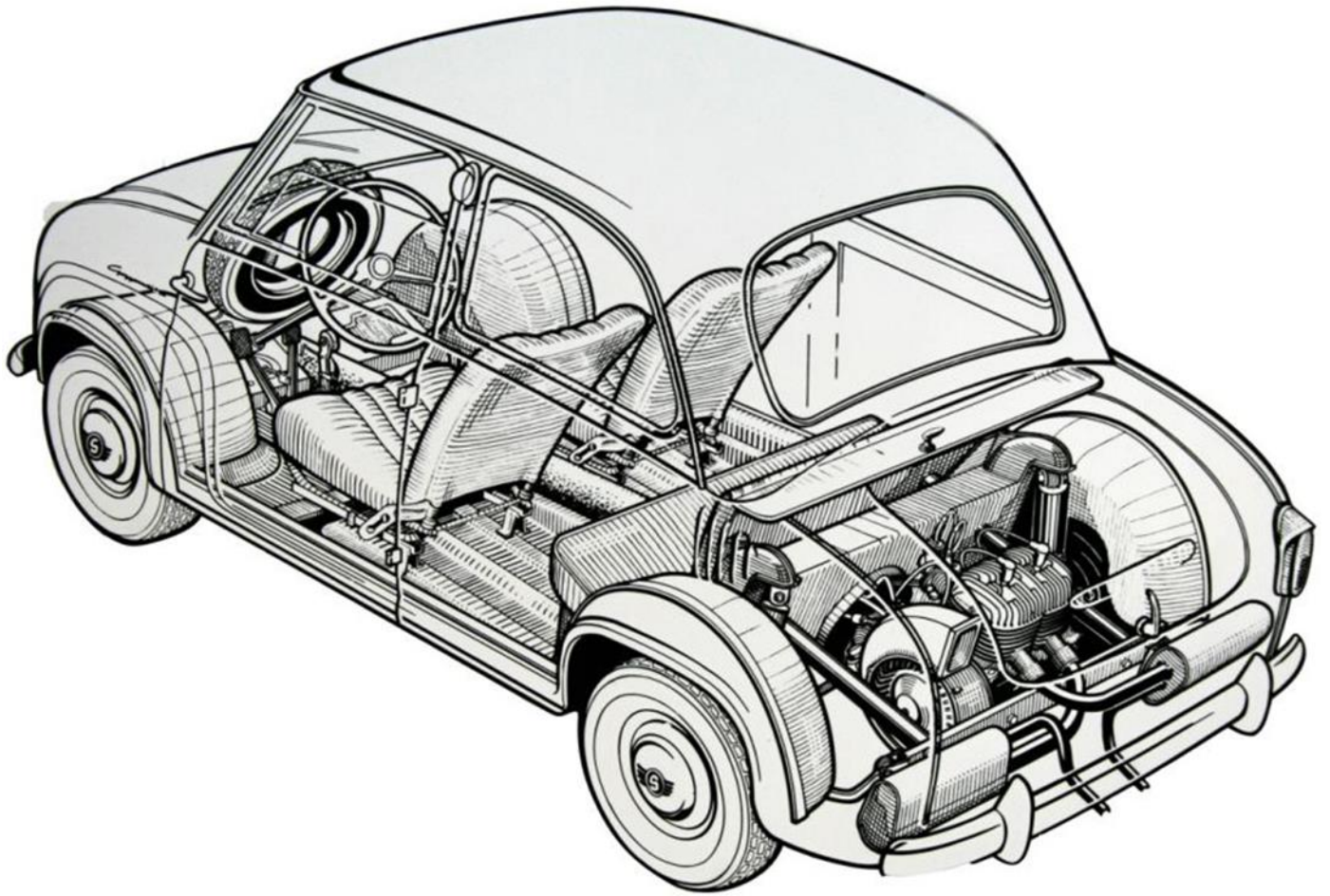
Nykomlingen kallades ursprungligen Goggomobil T 600 (med litet större motor T 700), senare Goggomobil Isar T 600. Även här var motorn tvåcylindrig men av boxertyp och den gav 20 hk vid 5000 varv. Vridmomentet var i det närmaste försumbart.

Ofta betraktas den här modellen med sina betydligt större hjul, tolvtumsfälgar mot tio-tums, som Glas-fabrikens första steg mot tillverkning av riktiga bilar. Produktionen startade i augusti 1958 och hösten därpå erbjöds också en stationsvagn.

Det är omkring 1960 som det börjar bli lite rörigt med modellnamnen. När var en Goggomobil en Goggomobil och när blev den Glas, eller var den en Glas-Goggomobil på 60-talet? Och hette inga av bilarna med den moderniserade karossen Goggomobil utan bara Glas Isar?

Faktum är att varken fabriken själv eller samtida bilkataloger verkar ha haft full koll på saken. Men låt mig i alla fall konstatera att firma Hans Glas GmbH i bajerska Dingolfing byggde den ursprungliga Goggomobil i princip oförändrad i 280 739 exemplar.

Bra jobbat, särskilt med tanke på hur vansinnigt primitiva bilarna måste ha känts i jämförelse med exempelvis en Volkswagen...




Fiatomobile

Klassiker

15. Dagens Namnsdagsbil

Grattis Talbot Matra Rancho!

Publicerad 24 februari 2009 (uppdaterad 14 november 2013).

Text Redaktionen.

Varje dag firar vi en ny bilnamnsdag. I dag när Mats och Mattias har namnsdag passar vi på att hylla Matra Rancho!



En Simca 1100 Fixaren i trekking-kläder, så kan dagens namnsdagsbil beskrivas. "Den nya fräna Stadsjeepen" lanserades den som i Sverige och troligen var det generalagenten Philipsons som myntade det begrepp som sisådär 20 år senare dels skulle beskriva en hel bilklass, dels bli något av ett skällsord.

Matra-Simca Rancho som bilen hette från början lanserades 1977, ritades av den grekiske industridesignern Antonis Volanis som även formgav andra bilar åt Matra som de tresitsiga sportbilarna Bagheera och Murena och den framåtblickande Renault Espace.

Matra-Rancho var trots utseendet enbart framhjulsdreven och motorn var en beskedlig fyra på 80 hästkrafter. Det stora lastskåpet var gjort i glasfiber för att inte väga för mycket och rymde massor.

När Simca bytte namn till Talbot 1979 döptes bilen om till Talbot Matra Rancho och här i Sverige lanserades den 1981. Det året såldes 131 exemplar och det var också toppnoteringen här.

Tillverkningen skedde hos Matra och pågick ända till 1984 då knappt 60000 bilar lämnat fabriken. Matra Rancho var en föregångare och vilken tuff sådan!

16. Karriärsbästa för Solberg

Text: Joakim Nyberg.

Publicerad: 2023-02-15 08:35.



Efter det tunga beskedet att Hyundai inte tänkte förlänga Oliver Solbergs kontrakt efter säsongen 2022 har det gått bra för Solberg. Vinst i Race of Champions Nations Cup tillsammans med pappa Petter Solberg, och nu den första vinsten någonsin i WRC2, dessutom på hemmaplan.

– Det är fantastiskt, vilken känsla! Det var länge sen jag vann. Äntligen fungerade allt perfekt, jag är riktigt glad. Elliot Edmondson (co-driver. *Reds. anm.*) gjorde ett fantastiskt jobb och det har varit en otrolig helg. Inga misstag och konsekvent körning, säger Oliver Solberg.

Solberg har något att bevisa den här säsongen och slösade inte bort någon tid med att göra det. Redan första fulla tävlingsdagen tog han tre stabila sträcksegrar medan många av utmanarna stötte på besvär.

– Vi har gjort bra däckval och jag har tagit hand om däcken bra. Vi har kunnat ta mycket tid på det. Det är fantastiskt att ha en sån här ledning inför en tuff morgondag så Oliver Solberg till SVT efter lördagens sträckor var avklarade.

På söndagen korsade Solberg mållinjen på rallyts sista sträcka med en marginal på 42,3 sekunder över tvåan Ole Christian Veiby.

SLUT