



Delage D8-120 S Saoutchik Cabriolet 1939.

1. Laddstationer var sjätte mil
2. Preem bygger snabbbladdare för elbilar och tung trafik
3. Mer chockhöjer laddpriserna
4. Tesla öppnar nytt center med service och showroom i Göteborg
5. Volvos motorbolag efterlyser samarbete med andra biltillverkare
6. Problemen med Toyota bZX4 lösta
7. Fortfarande inga elbilar hos polisen
8. Sixt beställer 100 000 elbilar från BYD
9. Mercedes A- och B-klass uppdateras
10. DS 7 utmanar med komfort och design
11. Produktionen av Tesla Semi har dragit igång
12. Volvo levererar 20 elektriska lastbilar till Amazon
13. Mercedes säkrar storkund för ellastbilen som klarar 50 mil
14. Så funkar Audis cykelsäkerhets-teknik
15. Porsche 914
16. Volvo Duett
17. Hyundai förlänger inte med Oliver Solberg

1. EU-parlamentets krav: Laddstationer var sjätte mil.

Publicerad 2022-10-06 kl 13:24 (uppdaterad 2022-10-06 kl 13:32). Text Magnus Kvandal.

Längs de stora vägarna i Europa ska man kunna ladda en elbil var sjätte mil och tanka vätgas var tionde mil. Det kräver EU-parlamentets transportutskott.



EU-parlamentets transportutskott har lagt fram sina förslag för att påskynda utbyggnaden av infrastrukturen för laddning och vätgastankning.

Utskottets ställer hårdare krav än vad EU-kommissionen tidigare gjort, och vill att en laddningsstation för elbilar ska finnas tillgänglig var sjätte mil längs de viktigaste vägarna i EU senast år 2026.

60-kilometersintervallen är målsättningen även för laddare till ellastbilar och elbussar, även om det till en början bara ska gälla längs de tio viktigaste trafiklederna inom EU. Från och med 2028 ska det också finnas två lastbilsladdare per parkeringsplats.

I tillägg till laddinfrastruktur vill transportutskottet även att det ska finnas tankstationer för vätgasbilar var tionde mil till år 2028. EU-kommissionen har tidigare föreslagit en tankstation var 15:e mil till 2031.

Vidare ska de laddnings- och tankstationer som byggs enligt förslaget vara användarvänliga, och ha transparenta priser.

Innan förslagen blir till lagstiftning kommer de att diskuteras i Europaparlamentets så kallade plenarsammanträde. Om de blir godkända där väntar sedan vidare förhandlingar mellan medlemsländernas företrädare i ministerrådet.

En elektrifierad fordonsflotta ses som ett viktigt del av EU:s så kallade Fit for 55-paket, som innebär att klimatutsläppen inom unionen ska minska med 55 procent till 2030, jämfört med 1990 års nivåer. Till år 2050 är planen att EU ska vara helt klimatneutralt.



Ny rapport: 2 000 nya elbilsaddare behövs – varje dag.



Karta: Här hamnar de nya snabbladdarna för elbilar.



”Lönar det sig med elbil? Det beror på...”



Inga nya snabbladdare – trots ett år med stödpengar.

2. Preem bygger snabbbladdare för elbilar och tung trafik.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 06/10/2022.

Bränslekedjan Preem storsatsar på att bygga snabbbladdare för elbilar och tung trafik.



Preem har tillsammans med laddningsoperatören Recharge ansökt och fått medel från Energimyndigheten för att påbörja etableringen av laddstationer för yrkestrafik och tung trafik utmed de svenska vägarna. Stationerna kommer att utrustas för att täcka behovet och de kommer att ha en maxkapacitet på hela 350 kW.

– Det här ytterligare ett steg i Preems förnybara omställning och vår strategi att erbjuda fler miljöeffektiva energislag på våra stationer. Genom den här satsningen kan vi möta framtidens växande efterfrågan på laddning utmed vägen och hjälpa våra kunder att uppnå sina klimatmål, säger Patrik Johansson, ansvarig för Preems stationsnät i Sverige.

Stödet avser en handfull strategiska platser i Sverige med högt trafikflöde av godstransporter och laddstationerna beräknas tas i drift andra halvan av 2023. Stödet avser Preems stationer i Falkenberg, Vätterleden, Ekolskrog, Rosersberg och Tanumshede.

Hösten 2021 tecknade Preem och Recharge ett avtal om att installera hundratals supersnabbbladdare på Preems bemannade stationer runtom i Sverige.



Maths Nilsson



3. Mer chockhöjer laddpriserna.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-05 15:55.

Laddoperatören Mer höjer sina priser mellan 36 och 386 procent.



*Laddoperatören Mer chockhöjer sina priser.
Särskilt abonnemanget Around blir dyrare – med 386 procent.*

De nya priserna införs den 1 november. Mer hänvisar till "ökade kostnader för elhandel och elnätsavgifter."

För de som har abonnemanget Mer Flexible utan fast månadskostnad höjs priset för AC-laddning från 3,00 kr per kWh till 6,00 kr. DC-laddning upp till 150 kW kostar 7,50 kronor per kWh i stället för 5,50 kr. Den snabbaste laddningen, UFC, över 150 kW kostar 8,50 kr per kWh i stället för 5,95 kr.

För drop in-kunder utan abonnemang är priserna 7,20 och 10,20 kr per kWh.

Abonemang blir 386 procent dyrare

Störst förändring drabbar dem som har abonnemanget Mer Around. Det kostar i dag 499 kr per månad och inkluderar 450 kWh. Det innebär en kostnad på 1,10 kr/kWh om man utnyttjar hela kvoten.

Efter 1 november hamnar det fasta priset på 849 kronor och inkluderar endast 200 kWh. Det ger en kostnad på 4,25 per kWh – en höjning med 386 procent. Den som laddar mer än 200 kWh får betala som Mer Flexible-abonnemanget för de extra kilowatttimmarna.



Snabbladda elbilar med svänghjulsteknik!



Ny teknik laddar elbilen på fem minuter.



21 elbilar testade: De här laddar snabbast.



Ionity lovar 5.000 nya snabbladdare till 2025.



Magnus Fröderberg

4. Tesla öppnar nytt center med service och showroom i Göteborg.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON.

06/10/2022.

Tesla tar en allt större del av den svenska bilmarknaden. Nu öppnas ett nytt Tesla Center i Göteborg med service och bilförsäljning av begagnade Teslor.



Nu rullar det över 31 000 Teslabilar på svenska vägar och Tesla bygger ut med service på nya orter. Nu öppnar ett nytt Tesla Center i Hisings Backa i Göteborg.

Den nya anläggningen är på 330 kvadratmeter och kommer ha 22 anställda, varav 15 servicetekniker och sju personer i showroomet där det både nya och begagnade bilar visas upp.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup.

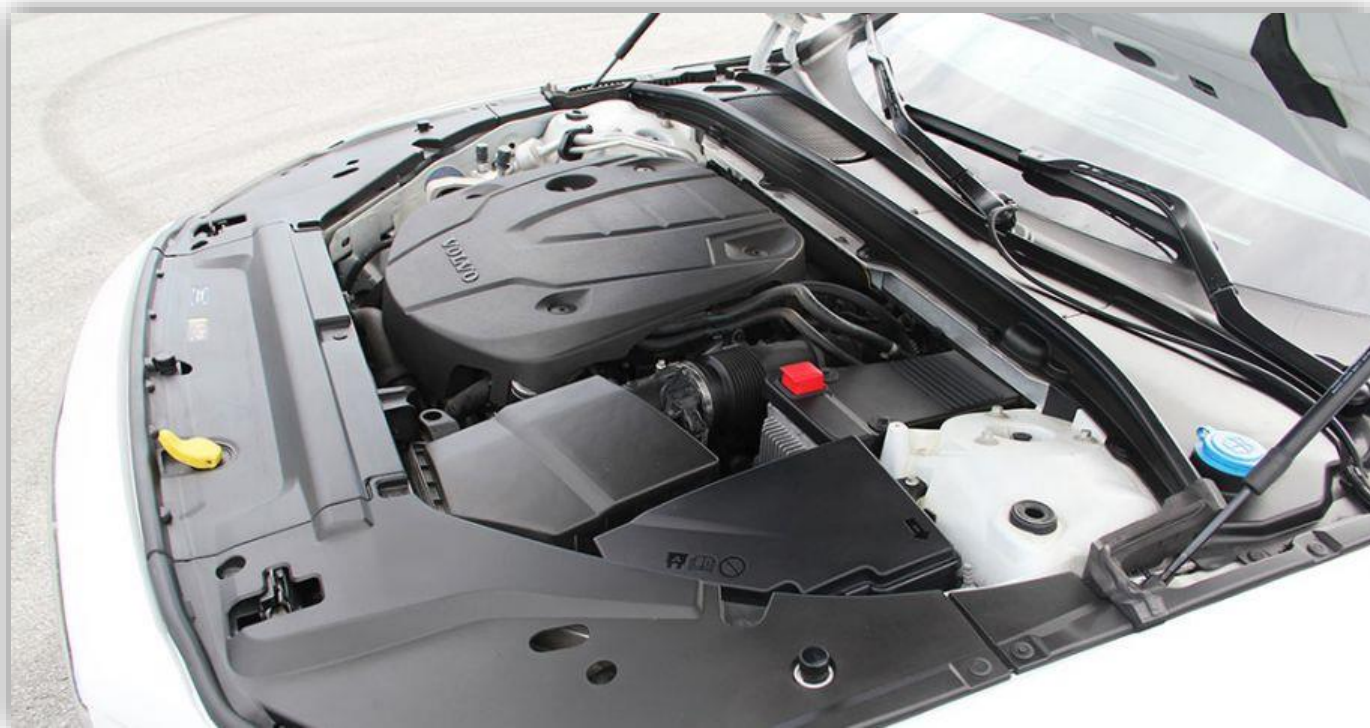
Har tidigare arbetat bland annat på Aftonbladet.

Nås på maths.nilsson@carup.se.

5. Volvos motorbolag efterlyser samarbete med andra biltillverkare.

Publicerad 2022-10-06 kl 6:15. Text Erik Söderholm.

Bolaget som utvecklar och tillverkar förbränningsmotorer hos Geely och Volvo efterlyser samarbete med andra biltillverkare.



Flera biltillverkare tittar just nu på att bryta ut elbilsatsningarna till ett helt eget bolag. Ett exempel är Ford som numera utvecklar elbilar och förbränningsmotorer i **separata företag**.

Men det är orimligt och ineffektivt att alla tillverkare ska fortsätta utveckla förbränningsmotorer på egen hand. Det tycker i alla fall Michael Fleiss, chef för Powertrain Engineering Sweden – den svenska delen av företaget Aurobay som utvecklar och tillverkar drivlinor inom Geely- och Volvokoncernen.

Företaget som till två tredjedelar ägs av Geely och en tredjedel av Volvo Cars vill nu expandera och locka kunder utanför koncernen som inte vill eller kan vidareutveckla förbränningsmotorer i framtiden.

– Det värsta som kan hända för klimatet och världen är att det inte sker någon fortsatt utveckling av dessa teknologier, säger Michael Fleiss i en intervju med **Automotive News**.

Att samarbeta med andra stora biltillverkare är enligt honom helt rimligt rent ekonomiskt.

– Det är en ganska dyr produkt.

Michael Fleiss är knappast först med att försöka få till stora samarbeten i bilvärlden för att utveckla förbränningsmotorer. Även den tidigare koncernchefen för den dåvarande Fiat/Chrysler-koncernen, Sergio Marchionne, förespråkade högljutt **olika typer av samarbeten**.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Förbud mot nya förbränningsbilar allt närmare.



BMW: Vi behöver nya motorer för att kapa utsläppen.



Här är Toyotas nya motor – som går på vätgas.



6. Problemen med Toyota bZ4X lösta – produktionen i gång igen.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-06, 12:32.

Efter fyra månaders stopp drar produktionen av elbilen Toyota bZ4X i gång igen.



Lanseringen av Toyotas första renodlade elbil stoppades i somras efter att ett antal exemplar tappat framhjulen under färd.

Toyota tvingades återkalla 2 700 tillverkade exemplar av sin nya elbil bZ4X när det upptäcktes att hjulbultarna kunde skruva upp sig vid upprepade kraftiga inbromsningar, vilket sedan fick hjulen att falla av.

Under arbetet med hjulbultarna upptäcktes även brister i krockgardinen.

Toyota i Sverige hann inte leverera några bilar innan återkallelsen kom.

Produktionen av bZ4X rullar nu i gång igen med start i dag.

Subaru Solterra i grunden samma bil som Toyota bZ4X och har därför också återkallats för samma problem med hjulbultarna som nu är löst. Även lanseringen av **det lyxigare systemet Lexus RZ 450e** tycks ha skjutits upp på grund av bultproblemet.



Magnus Fröderberg

7. Fortfarande inga elbilar hos polisen – satsar på HVO.

Publicerad 2022-10-06 kl 6:30. Text Erik Söderholm.

Räckvidden och lastvikten duger inte i dagens elbilar, enligt polisen. Däremot kan de nya bilarna tankas med HVO – men det finns inget krav på att faktiskt tanka förnybar diesel.



Flera polismyndigheter i andra länder har börjat köpa in elbilar, åtminstone i liten skala. Även polisen behöver sänka utsläppen och eldrivna bilar används exempelvis av polisen i Schweiz och Dubai.

I England har polisen i Gloucestershire köpt in 90 elbilar som nu utgör en femtedel av den totala polisbilflottan. Men helt smärtfritt har det inte varit. Enligt polischefen Chris Nelson är det svårt att hitta laddmöjligheter när det behövs.

– Möjligheterna som finns tillgängliga för elbilar när det gäller operationell användning är kanske inte så avancerade som jag skulle vilja, sa han tidigare i år enligt [BBC](#).

Den svenska polisen gjorde redan 2017 ett test med elbilar i Stockholm, Göteborg och Malmö. De användes dock inte vid utryckning utan i administrativ och civil tjänst.

Några större planer på att byta till eldrift i utryckningsbilarna finns inte, enligt polisen. Istället köptes bensin- och dieseldrivna Volvobilar in.

”Det finns krav på lastvikt och räckvidd som innebär att elbilar inte blev aktuella i Polismyndighetens upphandling av bilar. En av de biltyper som köpts och som är försedda med dieselmotor, kan tankas med HVO som är ett förnybart drivmedel”, uppger polisens press-tjänst för Vi Bilägare.

Något specifikt krav på att tanka HVO istället för vanlig, fossil diesel finns dock inte. Prisskillnaden för att tanka HVO är numera rekordstor.

”Varje region budgeterar för drivmedelskostnader och vi har inte nationellt någon statistik över vad som tankas”, uppger polisen.



Polisen i schweiziska St Gallen har köpt in 13 exemplar av eldrivna Hyundai Kona varav fem för utryckning. Den används även i Nederländerna, Spanien och Storbritannien.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Klart: Polisen kör Volvosuv – och V90 med prestandamotor.



Polisens nya metod avslöjar kriminella på vägarna.



”Polisen vet inte hur nya systemet får användas”.



8. Sixt beställer 100 000 elbilar från BYD.

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-10-05, 14:04.

Hyrbilsföretaget Sixt ska skifta om sin flotta till elbilar och har beställt 100 000 elbilar från BYD.



De första leveranserna från BYD till Sixt består av den kompakta suven Atto 3.

Bilarna ska levereras fram till 2028. Redan i år får Sixt en sändning med **den kompakta suven BYD Atto 3**. I början kommer bilarna att rulla i Tyskland, Frankrike, Nederländerna och Storbritannien.

Sixt planerar att omkring 70-90 procent av deras fordonsflotta ska utgöras av elbilar 2030.

Även Hertz satsar på elbilar. **De har beställt 100 000 Teslor**, men inte till Sverige. **Här blir det i stället Polestar 2.**



Därför nobbar svenska Hertz Tesla-dealen.



Klart: Svenska priser på BYD Atto 3, Han och Tang.



9. Mercedes A- och B-klass uppdateras.

Publicerad av Magnus Fröderberg 2022-10-06, 11:00.

Mercedes gör en facelift av A- och B-klass. Alla bensinversioner är elektrifierade i någon form.



Mercedes A-klass (på bild) och B-klass är nu "helt elektrifierade", enligt tillverkaren. Någon helt eldriven variant är det dock ännu inte tal om.

De ansiktslyfta versionerna märks på nya grillar och nya färger. Alla modeller kan fås med 19-tumsfälg.

På insidan har infotainmentsystemet MBUX fått en rejäl uppdatering. Det har bland annat tillkommit en röstassistent som kan ge hjälp med olika saker – som till exempel att hitta första-hjälpen satsen eller att parkoppla telefonen.

Alla bensinmotorer är elektrifierade, antingen som mildhybrider med en kraftfull startmotor som rullar i gång bilen, eller som laddhybrid.

Laddhybriderna A 250 e och B 250 e har numera en elmotor på 109 hk och en bensinmotor på 163 hk vilket ger en systemeffekt på 218 hk och ett totalt vridmoment på 450 Nm. Det 15,6 kWh stora batteriet kan laddas med upp till 11 kW AC och upp till 24 kW med DC. Räckvidden på ren el är 67 – 77 km.

A-Klass kommer liksom tidigare även i Mercedes-AMG utföranden. Både sedan och halvkombi släpps som Mercedes-AMG A 35 4MATIC med 306 hästkrafter. Halvkombin finns dessutom som Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+ med hela 421 hästar som gör 0-100 på bara 3,9 sekunder och har en toppfart på 270 km/tim.



A-klass säljs som sedan och halvkombi (på bild). B-klass bara som halvkombi.



Infotainmentsystemet ska ha fått en rejäl uppdatering, enligt Mercedes.



Laddhybriderna laddar relativt snabbt, och har en el-räckvidd 67-77 km. På bild B 250 e.



Mercedes-AMG A 45 S 4MATIC+ är en riktig "hot hatchback" och gör 0-100 km/h på 3,9 sekunder.



Mercedes-AMG C 63 S E Performance – fyra cylindrar och 680 hk.

10. DS 7 utmanar med komfort och design.

Publicerat av Gustaf Gripenlöf Karlberg 5 Oktober, 2022.

DS 7 Crossback var den första DS-modellen att dumpa förnamnet Citroën. Nu kommer en uppdaterad version som även har gjort sig av med Crossback-emblemet, och vi har provkört den på den Franska rivieran.



DS 7 har dumpat sitt gamla efternamn Crossback

Test: DS 7.

Poängen med att lansera DS Automotive som ett eget märke var att kunna leverera klassiska DS-kvaliteter till premiumsegmentet, utan att tyngas av eventuella, Citroën-relaterade billighetsstämplar.

DS 7 skulle således inte bara bjuda på bättre innerutrymmen än konkurrenter som Audi Q3 eller Volvo XC40 – vilket den gör – utan också ha ett större fokus på åkkomfort och individualistisk design.

Ett mer distinkt formspråk

Trots ett påstått fokus på design uppfattade jag själv emellertid den utgående modellen som alldeles för anonym och tråkig till det yttre, men detta har man nu rått bot på.

Exteriört är uppdateringarna egentligen ganska blygsamma, men sammantaget sörjer de för att helheten nu är betydligt mer distinkt.

Bak har det tillkommit ett par lodräta veck i bakluckans yttre hörn och nya, tunnare bakljus, medan fronten pryds av nya LED matrix-strålkastare. Under dessa finner vi ett knippe lodräta ljusslingor som DS kallar för en "ljusmantel".



De lodräta ljusslingorna i fronten beskrivs som en "ljusmantel" av DS.

Interiört är designen renare med en del nya material och mer logiskt placerade knappar. Kvalitetskänslan är god och designen ger en passande premiumkänsla, även om de många högblanka ytorna kan framstå som en smula pråliga.

På mittkonsolen har skärmen växt till 12 tum, och rymmer ett uppdaterat MMI-system som funkar fint för det mesta, men stundtals är en smula tungrott.

Nu med sportiga ambitioner

På drivlinefronten har uppdateringarna mycket moderiktigt gått i elektrifieringens tecken.

Några renodlade bensindrivlinor finns därför inte längre att tillgå, utan det är laddhybrider som gäller för hela slanten.

Vi fick möjlighet att köra två av dessa; basversionen DS 7 E-Tense med framhjulsdraft och en systemeffekt på 225 hästar, och den avigt döpta toppversionen DS 7 E-Tense 4x4 360, med 360 hästar och fyrhjulsdraft.

Den senare har ett större fokus på prestanda än tidigare DS-modeller med stora bromsar bakom sportiga 21-tumsfälgar, slipad fjädring och en 0-100-tid på bara 5,6 sekunder.

Båda modellerna har fått ett något större hybridbatteri än tidigare, vilket sörjer för en elektrisk räckvidd på runt sex mil.

Framöver ska även en diesel på 130 hästar vara på ingång, samt ytterligare en fyrhjulsdreven laddhybrid med 300 hästar som dock troligtvis inte kommer att säljas i Sverige.

Sportiga DS 7 har identitetsproblem

Som körupplevelse är det inte mycket som skiljer basversionen av nya DS 7 från gamla DS 7 Crossback, men det är egentligen inte något negativt.

Drivlinan är väl isolerad från kupén, och funkar fint för vardagskörning med bra respons och följsamhet, och fullt tillräcklig prestanda.

Åkkomforten är också bra, med bekväma säten, mjuk fjädring och en låg ljudnivå i kupén. Prestandamodellen med sina 360 hästar har jag däremot svårt att förstå poängen med.



Nya DS 7 är betydligt mer distinkt än den gamla modellen.

Den är utan tvekan snabb, och uppförde sig riktigt väl på de kurviga bergsvägarna ovanför Nice med fin balans och bra bromsar. Samtidigt är styrningen nästan helt befriad från känsla, och växellådan framstår som för slö och egensinnig för sportig körning.

Resultatet är att bilen trots prestandan inte är särskilt körglad, och frågan är om det världen behöver är ännu en sportig, men småtråkig, crossover.

Den frågan blir särskilt relevant eftersom de sportiga attributen gör att DS-komforten blir lidande, då den hårdare fjädringen och de stora 21-tummarna gör att varenda imperfection i vägbanan skickar små skakningar genom kupén.

Ett annat tveksamt designval rör den kamerastyra fjädringen Active Scan Suspension, som identifierar ojämnheter i vägen och justerar dämparna för att jämna ut dessa.

Systemet fungerar förvisso bra och bidrar till ökad åkkomfort, men är av någon outgrundlig anledning endast tillgängligt i komfortläget, som inte bara styr inställningen av chassit utan även av drivlinan.

Vill man köra runt på ren eldrift under sina kortare vardagsresor – vilket ju är lite av poängen med en laddhybrid – kan man alltså inte samtidigt åtnjuta maximal fjädringskomfort.

Summan av kardemumman

Huruvida uppdaterade DS 7 är att betrakta som en lyckad vagn beror alltså helt på vilken version man väljer.

På basversionen är uppdateringarna egentligen ganska blygsamma, men det uppdaterade designspråket är ett definitivt lyft, man kommer lite längre på ren eldrift och MMI-systemet är mer lättanvänt.

Det hade varit bra om den elektriska räckvidden var lite längre, och om den kamerastyra fjädringen inte var begränsad till komfortläget, men som helhet är bilen alltjämt en trevlig bekantskap som erbjuder ett rymligare och mer komfortorienterat alternativ till konkurrenterna.

Den sportiga toppmodellen E-Tense 4×4 360 övertygar däremot inte, eftersom den inte är särskilt underhållande samtidigt som komforten, som egentligen borde vara bilens utmärkande färdighet, blir lidande.



Interiören har fått lite nya material, ett nytt MMI-system och bättre placerade reglage.

DS 7 E-Tense 225 (2023)

Motor: 1,6-liters, I4, bensin, elmotor, totalt 225 hästkrafter, 360 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, framhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 8,9 sekunder

Toppfart: 225 km/h

Elektrisk räckvidd: 69 km

Vikt: 1 760 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4595/1906/1625 mm

Pris: från cirka 600 000 SEK

DS 7 E-Tense 4X4 360 (2023)

Motor: 1,6-liters, I4, bensin, elmotor, totalt 360 hästkrafter, 520 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 5,6 sekunder

Toppfart: 235 km/h

Elektrisk räckvidd: 58 km

Vikt: 1 885 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4595/1906/1625 mm

Högsta Växels första intryck av DS 7

Slutbetyg: 3/5

Uppdaterade DS 7 erbjuder alltså ett vettigt alternativ för den som prioriterar komfort över sportighet, och bjuder nu på ett mer distinkt utseende, ett större hybridbatteri och ett bättre MMI-system.

Det gäller dock att undvika toppversionen E-Tense 4x4 360, då dess sportiga attribut förstör fjädringskomforten och därmed stjälp snarare än hjälper.



11. Produktionen av Tesla Semi har dragit igång.

PUBLICERAT AV HUGO ENGSTRÖM 2022-10-07 KL 11:00.

Pepsi ska få sin första lastbil 1 december.



I en serie tweets berättar nu Elon Musk att Tesla äntligen startat produktionen av den eldrivna lastbilen Semi, första leveransen ska ske den första december. När Tesla avslöjade Tesla Semi 2017, förväntade de sig att börja tillverka dem 2019. Det hände uppenbarligen inte, men i början av 2020 skrev Musk till anställda att Semi redan var i begränsad produktion och att det var dags att få igång tillverkningen i större volym. Någon månad senare meddelade dock företaget att leveranserna skulle skjutas upp till 2021.

2021 kom och gick, men fortfarande ingen Semi. Den försenades till 2022 på grund av den globala komponentbristen. Nu verkar det åtminstone vara dags för första kunden att få sina Semis och det är Pepsi, som beställde sina fordon i december 2017. Leveransen ska äga rum den första december och Pepsi har beställt 100 stycken Tesla Semi.



**Tesla släpper nya bilder på lastbilen Semi.
Har fått något uppdaterad design.**



Hugo Engström

12. Volvo levererar 20 elektriska lastbilar till Amazon.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-10-06 KL 13:30.

Beräknas köra hundra tusen mil per år.



När vi skrev om att eldriven lastbil som **tagit sig 109 mil på en laddning** flockades kommentarerna **på Facebook** av folk som var negativa till livet i allmänhet och eldrivna lastbilar i synnerhet.

Företagen som använder lastbilarna verkar vara betydligt mer pepp på el, förra veckan skrev vi att Schenker har **börjat testa sin Volta** och nu är det Amazon som får leverans av 20 tunga lastbilar från Volvo som drivs på el.

– Amazon har åtagit sig att minska koldioxidutsläppen i sin flotta, men att minska utsläppen för regionala transporter har tills nu varit väldigt svårt, förklarar Andreas Marschner, Vice President Transportation Services Europe på Amazon. Därför är det en så viktig milstolpe och vi välkomnar dessa tunga ellastbilar från Volvo till vår flotta. Vi driver ett av de snabbast växande elektrifieringsprojekten i transportbranschen och vi kommer att fortsätta att investera och förnya oss för att minska våra koldioxidutsläpp och kunna leverera paket till kunder med nollutsläpp.

Enligt Volvo står tunga lastbilar och andra kommersiella fordon för 36 procent av tyskarnas inhemska transportutsläpp. De 20 lastbilarna beräknas köra mer än hundra tusen mil per år.

13. Mercedes säkrar storkund för ellastbilen som klarar 50 mil.

Publicerat av John Edgren 2022-10-05 kl 14:24.

Batterierna tar E-Actros Longhaul 50 mil. Nu har Mercedes-Benz Trucks fått ett tyskt logistikföretag att välja ellastbilen.



Tre LFP-batterier ger lastbilen en kapacitet på 600 kWh.

Prototypen av den 40 ton tunga ellastbilen visades upp redan 2022, och senare i år ska E-Actros Longhaul genomgå inledande tester på allmän väg.

Nu är dessutom en av de viktiga storkunderna säkrade.

Mercedes-Benz har undertecknat en avsiktsförklaring om att förse det tyska logistikföretaget Hegelmann Group med 50 exemplar av den nya ellastbilen. Leveranserna ska inledas 2024. Det skriver [Interesting Engineering](#).

– För att göra framtida transporter hållbara och utsläppsfria så behöver vi många starka partners vid vår sida. Därför är vi väldigt nöjda över den här överenskommelsen, och med tilltron hos Hegelmann Group för Mercedes-Benz Trucks som varumärke, säger Stina Fagerman, sälj- och marknadschef på Mercedes-Benz Trucks i ett uttalande.

Läs mer: [Volvo först i världen att serietillverka tunga ellastbilar.](#)

Lastbilen förväntas få tre litiumjärnfosfat-batterier, och de så kallade LFP-batterierna ska tillsammans ge E-Actros Longhaul en batterikapacitet om 600 kWh. Det översätts enligt Mercedes till en räckvidd på 50 mil.

Tre motorer levererar upp till 804 hästkrafter. Lastbilen stödjer också den kommande laddstandarden MCS (Megawatt Charging System) – och med just en kapacitet på 1 MW ska batteripaket kunna laddas från 20 till 80 procent på mindre än en halvtimme.

Enligt tillverkaren ska E-Actros Longhaul vara god för 120 000 mil.



14. Så funkar Audis cykelsäkerhets-teknik.

PUBLICERAT AV BOBBY GREEN I DAG KL 10:00.

Ser det du inte ser.



I början av året skrev vi om Audis Cellular Vehicle-To-Everything (C-V2X)-teknik som ska öka trafiksäkerheten, i synnerhet för cyklister. Tekniken kopplar ihop bilisterna med infrastrukturen såsom trafikljus och annat som befinner sig kring bilen - exempelvis cyklister och gående. Cyklisterna i detta fall måste ha en modul på sin cykel för att det hela ska fungera. Den delar cyklistens position med närliggande fordon och kan då uppmärksamma bilister på att det finns en cykel i närheten. Det kan vara enkelt att missa en cyklist i exempelvis döda-vinkeln och då ska den här tekniken kunna reagera snabbt och varna för just det.

Enligt Audi kan vi förvänta oss att framtida modeller byggda på PPE-plattformen kommer att ha C-V2X-teknik som standard. Hur det hela fungerar ser vi exempel på i de två klippen här:

FILMER: https://youtu.be/9k_Z2ZUvSfo.
<https://youtu.be/jH66Zm8dBwc>.



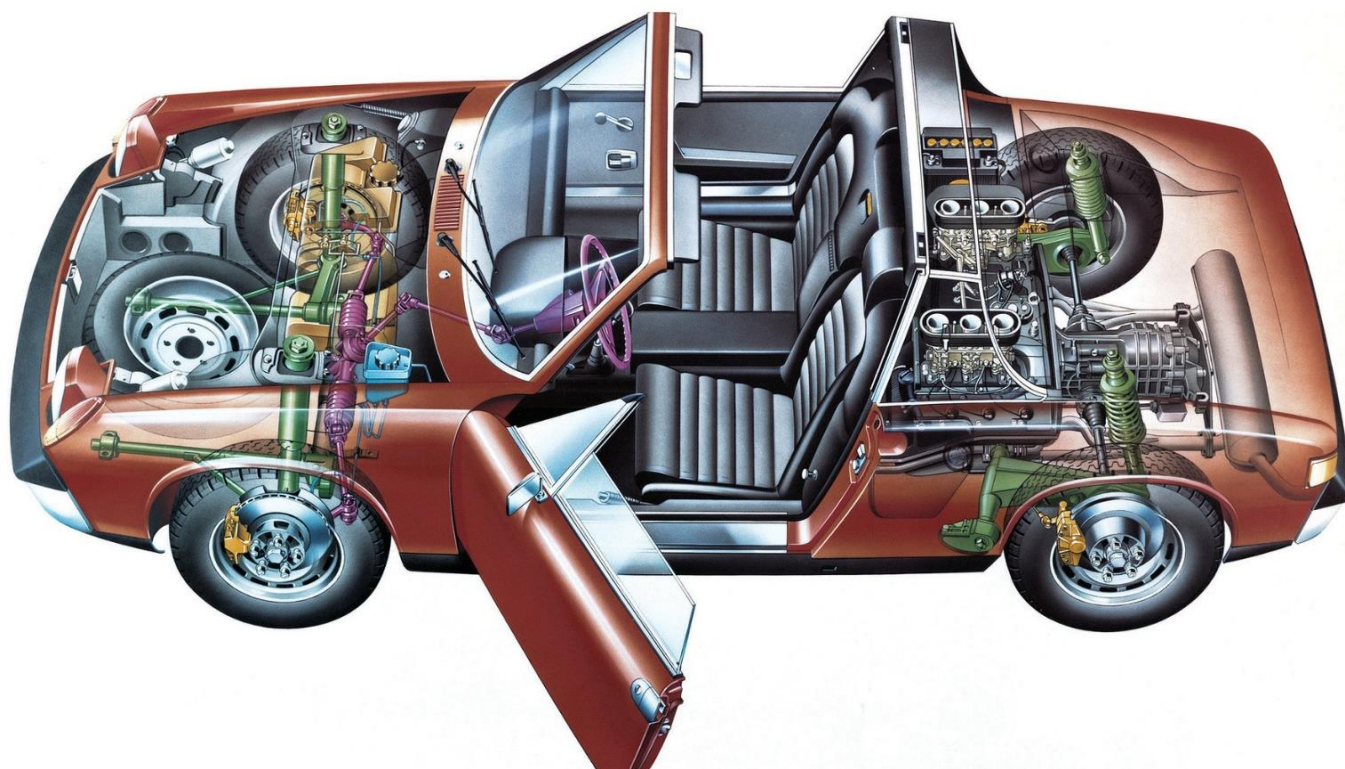
Bobby Green

15. Porsche 914.

Publicerat av Gran Turismo.

25/08/2019.

Visst vann Porsche en del tävlingar med sin 914/6 med mittmotorsexa. Men det var Volkswagens version med en liten fyra som sålde som smör i solsken. Vi kollar om den är köpvärd idag.



Samarbeten kommer och går i bilvärlden, men att korsa folklig massproduktion med exotiska sportvagnsvarumärken hade kanske sin absoluta höjdpunkt på 1960-talet. Hur ska man annars förklara att både Fiat Dino, Citroën SM och denna utgåvas analysobjekt VW-Porsche 914 föddes fram under detta årtionde?

Tänket var enkelt och i teorin logiskt, där båda parter skulle tjäna grovt på anrättningen: masstillverkaren genom imagesnyltning och den lilla sportvagnstillverkaren genom att nå större volymer.

I samtliga nämnda fall ledde ambitionerna visserligen fram till trevliga och ganska udda bilpersonligheter, men projekten kantades av så komplexa samarbetsformer och djupa slitningar mellan parterna att de i samtliga fall lämnade en dålig eftersmak.

Volkswagens och Porsches gemensamma projekt 914 började otyskt informellt som en muntlig uppgörelse mellan dåvarande Volkswagenchefen Heinz Nordhoff och Ferry Porsche. Avsikten var att tillverka två olika versioner som skulle säljas av respektive försäljningsorganisationer. VW skulle använda så mycket komponenter från dåvarande toppmodellen 411 som möjligt, inklusive den 80 hästar starka 1,7-liters boxerfyran, och Porsche skulle göra en version med boxersexan från 911.



Utvecklingen skedde hos Porsche, inte bara för att det syntes vara en given lösning utan även för att Volkswagen var bundna av ett utvecklingsavtal med Porsche som härstammade från Ferdinands dagar. Nu var det en annan Ferdinand, med efternamnet Piëch (dotterson till Ferdinand Porsche) som ledde utvecklingsarbetet med 914, och allt såg ut att gå som på räls fram till den dag då VW-chefen Nordhoff hastigt avled när bilen var på väg att fullbordas.





Utan noggrann reglering av parternas åtaganden i samarbetet ledde initiativtagarens frånfalle till omedelbara konflikter. Volkswagen ansåg nu att Porsche kunde åka snålskjuts utan risker i projektet, och prislappen på de karosser som levererades till Zuffenhausen för att bli 914/6 skjöt i höjden. Därtill drog VW undan mattan för Porsche i USA, och tog hand om försäljningen själva på världens då överlägset största bilmarknad.

Karmann i Osnabrück byggde de kompletta 914-bilarna till Volkswagen, vilket blev ett välkommet tillskott för karosseritillverkaren när den gamla Karmann Ghian fasades ut.

Porsche hade gjort den med targatak försedda öppna karossen så vridstyv att den i stabilitet motsvarade en 911 med tak (vilket inte säger lite!), och projektledare Piëch demonstrerade dess kapacitet genom att stoppa i en boxeråtta från 908-racern med över 300 hästar för demonstrationsbruk (en av de två byggda åttacylindriga prototyperna finns att se på Porsches museum i Stuttgart). Produktionsbilen 914/6 kom att få en lätt nedtrimmad version av tvåliterssexan i 911, på 110 hästar.

När det väl var dags för premiär 1969 fick bilen ett minst sagt ljumt mottagande. Motorjournalisterna klagade på motoreffekten och växel- lådans odistinkta länkage, medan kunderna tvekade om bilens funkisdesign verkligen var så tilltalande.

Porsches 914/6-version möttes med betydligt större entusiasm, vilket egentligen bara hade med dess fartresurser att göra. Medan den fyrcyindrigen versionen behövde 13 sekunder för att pallra sig från stillastående till 100 km/h, filade 914/6 av tre sekunder på sprinten och kändes betydligt livligare att köra.

Porsche hade använt sig av framvagnen från 911 (med spindlar från 411), och konstruerat en helt ny bakvagn med bakåtriktade länkar som tillsammans skapade en i sportvagnsammanhang överraskande fin komfort. Den kompakta boxermotorn, oavsett antal cylindrar, skapade också utrymme för ett gott bagageutrymme även bak och 914 var en kompetent GT-vagn för de längre distanserna.

Mittmotorbilar började komma i ropet på 1960-talet, inte bara på banorna utan även i produktionsbilsammanhang, och när det gällde att nå ett optimal tyngdpunktsläge var 914 oslagbar – och tillhör fortfarande de allra bästa exemplen.



Med den lätta luftkylda fyran ombord väger bilen bara drygt 900 kilo och är en delikatess på vägen. Visst fick den kritik för att vara en smula oförutsägbar på gränsen, men det är priset man får betala för en bil som är väl balanserad. De klena däckdimensionerna bidrog till att den knappast överraskade förarna som varnades långt innan det släppte.

Den sexcylindriga "äkta" Porschen 914/6 kom att bli nästan lika dyr som en 911, vilket effektivt tog död på köplustan. Medan försäljningen av den avsevärt mycket billigare 914 tog fart ordentligt efter ett par års produktion och nådde rekordhöjder när tvålitersversionen debuterade 1973, lades Porsches 914/6 helt sonika ner efter bara 3 351 tillverkade exemplar. Det ska jämföras med de 114 479 sålda exemplaren av 914 under Volkswagens flagg.

Det stora antalet byggda bilar gör att utbudet fortfarande är relativt gott, även om de flesta 914 har drabbats av rostdöden. Tyvärr angrep rosten bilarna på ställen som var svåra att reparera, vilket har gjort att 914 skrotades ut i betydligt större omfattning än 911.

Att Volkswagen dessutom var huvudansvarig för projektet innebär att bilen inte befinner sig i Porsches omhuldande värld när det gäller reservdelsförsörjningen för äldre bilar. Men med cirka 40 000 ex av 914 fortfarande kvar i livet finns en god marknad för nytillverkning av delar från oberoende källor, och mycket finns att köpa nytt.

VW-Porsche 914 blev snabbt hobbyracerförarnas favorit, och väldigt många exemplar är ombyggda med stora Porschesexor, kraftigare bromsar och skärmbreddare som tillåter bredare hjul och däck. Fabriken tillverkade och tävlade själva med en version döpt till GT, och det gjordes bara elva äkta exemplar, men säkert hundra gånger fler replikor på marknaden.

Andra specialare som inte kom längre än till prototypstadiet var 916 (20 ex lär vara byggda) med 2,4- eller 2,7-liters sexa, och så de bägge åttacylindriga 914-8 förstås. Dessa bilar betingar självklart stora pengar idag, men även den vanliga 914/6 har blivit ganska dyr.

Då erbjuder den fyrcylindriga "Folkan" betydligt mer glädje för slantarna – den är faktiskt överraskande billig.

Text av Gunnar Dackevall – Ursprungligen publicerat i Gran Turismo Magazine nr.5 2013.



Klassiker

16. Volvo Duett (1951–1968).

Publicerad 2022-10-04 15:24 (uppdaterad 2022-10-05 9:52). Text Carl Legelius.

KÖPGUIDE

Världens bästa Volvo bjuder in till en duett. Stäm in i refrängen och upptäck en helt ny harmoni i livet, en idealtillvaro med en bil som alltid ställer upp. Volvo Duett, den bus-sigaste kompis du någonsin kommer att få!



Hur många husrenoveringar har räddats av en knäande Duett? Hur många semesterplaner har blivit verklighet tack vare tillgången till firmans arbets-Volvo? Hur många brådstörtade prylhämtningar har lyckats med hjälp av den tålige kamraten med dubbla bakdörrar? Vill du ha en hobbybil som både får hjärtan att smälta och som alltid klarar biffen – look no further!





*Välkommen in, ta med allt du äger och alla du känner!
Reservhjulet gömmer sig bakom en lucka under lastgolvet.*

En Duett? Jag är inte intresserad av lastbilar!

Okej, en Duett är kanske inte förarens främsta val. Men du får garanterat prata med fler glada människor om du dyker upp i en Duett än om du sladdar in i en renrasig sportvagn. Och den dag du hittar den perfekta fåtöljen på loppisen långt borta eller får korn på ett containerfynd i stjärnklass kommer du att älska lastförmågan.



Oömt och okomplicerat, Duettens väsen speglas tydligt i inredningen. Många bilar har fått Volvo 340-stolar och tillbehörsratt men i Tom Bergmans -67:a härskar originalsicket.



Men det är väl bara en PV med kombikaross?

Nej, verkligen inte. Allt började 1949 när Volvo inledde produktionen av leveranschassin med front och drivlina från personbilen PV444A. Behovet av smidiga och transportvagnar var stort och man hoppades på efterfrågan därefter. Tanken var att återförsäljaren tillsammans med externa karosstillverkare skulle tillverka påbyggnader efter kundens önskemål. PV:ns mekanik placerades på en rejäl kryssförstärkt ram, bakaxeln fick lägre utväxling och hängdes upp i halvelliptiska bladfjädrar. Fronten fick en extra kromribba nedtill för att dölja att fronten var högre än PV:ns.

Men Volvo byggde inte karosserna?

Nej, inte till en början. En rad olika karossmakare skapade skåpbilar, pickuper och även några cabrioletter med leveranschassiet som utgångspunkt. Ofta på direkt beställning men i vissa fall skedde även mindre serieproduktioner utan kundorder. De första åren gick försäljningen lysande men 1952 hade Volvo 1500 osålda chassin i lager och idén att bygga en egen kaross föddes. I maj hade konstruktören Erik Skoog en första skiss klar som snabbt godkändes av Volvochefen Assar Gabrielsson. Det var också han som fick ta leverans av den först tillverkade Duetten ett drygt år senare, den 4 juli 1953.

Duett, vad stod det för?

Spela inte dum, det anspelade givetvis på att det var fråga om två bilar i en. En vagn som klarade både arbete och fritid. Ingenjörsbeteckningen lyder PV 445 och från 1960 när Duetten fick PV544:s hela vindruta och instrumentpanel är det P210 som gäller.

Jag slog en snabbkoll på nätet och såg att de är ju jättebilliga!?

Javisst, du får fortfarande en besiktigad Duett för 25 000 kronor! Men att den är godkänd för trafik betyder inte att den är i gott skick, rosten kan härja ganska rejält innan myndighetsutövaren med hammaren säger stopp. Anledningen är den bastanta ramen som bär upp allt, så länge den är frisk är det inga problem. Men om du vill ha en någorlunda proper bil som du blir glad av att titta på och sitta i får du räkna med minst 50 000 kr. Det dubbla räcker till en riktig snygging medan en topprenoverad eller osliten originalbil lätt kan kosta betydligt mer. Och ändå är det bättre att köpa en färdig bil än att börja renovera en 25 000-kronors – en sådan kan bli ett svart hål av utgifter.



Televerket körde Duett väl?

Javisst, 4 700 stycken köpte man 1951-68. De var specialbeställda med bland annat diffbroms och värmare för matlådan. De flesta var täckta skåp med en extraruta bakom högerdörren. När de såldes ut på 1970-talet blev det nästan en folkrörelse att åka orange Duett. Gärna med gardiner i bakrutorna. Man ser dem fortfarande ibland.

Ska jag ha en 1950-talare eller 1960-talare?

Skillnaderna mellan årsmodellerna är ganska små, rent generellt kan man säga att Duett blev mer och mer användbar för varje år som gick. De tidiga bilarna med tvåfärgad kaross och inredning i 1940-talsstil är kanske charmigast. 1960-talarna med Amazonhjul, fyrväxlad låda och B18 hänger med bättre i dagens trafiktempo. De tidiga bilarna var extremt lågt växlade och i princip omöjliga att marscha mer än 70-80 km/h med. Men utväxlingar går ju att byta utan att det syns.

Hur är den att köra?

Jämfört med en PV är den på grund av sin höga tyngdpunkt, låga utväxling och bladfjädriga bakvagn en aning struttig på vägen. Och det stora skåpet bildar en fin resonanslåda i landsvägsfart. Men när du väl kommit in i lunken sprider sig en trivsam och trygg känsla i kroppen.





VOLVO P210 DUETT 1967

Nypris: 15 750 kronor

Värde idag: 75 000 – 125 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig rak med stötstänger, två ventiler per cylinder. Förgasare. Vattenkylning. Volym 1 778 cm³. Max effekt 75 hk DIN (85 hk SAE) vid 4 700 r/min. Max vridmoment 143 Nm vid 2 300 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad, helsynkroniserad manuell låda. Lång golvspak.

Mått: Axelavstånd 260 cm. Spårvidd fram/bak 130/132. Längd/bredd/höjd 440/160/168 cm. Tjänstevikt 1 200 kg. Tank 35 liter.

Fjädring/hjulställ: Ram. Skruvfjädring fram, bladfjädrar bak. Fram dubbla tvärlänkar, bak stel axel. Dubbelverkande stötdämpare.

Styrning: Skruv och rulle. Vändcirkel 10,8 m. Rattvarv 3,25.

Hjul: Plåtfälgar, bredd 4 tum, däck 6.40–15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Trummor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart 140 km/h. Acceleration 0–100 km/h 17 s.

Förbrukning: 1,2 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta.

*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.





Checklista – kolla detta före köpet!

Kaross/ram

Nästan alla Duetter har vid det här laget fått smaka på svetsen. Eftersom bilen är byggd på en stabil och mycket beständig ram är inga delar av karossen bärande och man blir ofta förbluffad över vilka rosthögar som klarar besiktningen. Ramen ligger fri under karossen och klarar sig ofta länge. När den börjar rosta sker det först baktill, i rambenen och den bakre tvärbalken. Rostrisken i karossen är som störst i trösklar, skärmkanter, nederkant på dörrar, de bakre hörnen, reservhjulsluckan, hjulhusen, golvet... ja nästan överallt. Mycket plåt finns nytillverkat men inte alltid med den bästa passformen. Volvo originaldelar är att föredra men då blir det förstås dyrare. Att plåtlaga en Duett är inte särskilt enkelt. De till synes släta karossidorna bak är i själva verket välvda både på längden och höjden och en illa reparerad Duett ser gärna ut som ett tvättbräde längs sidorna. Nederdelen på dörrarna finns inte heller som reparationsplåt och att få till dem snyggt är inte det enklaste. Den kittade skarven mellan tak och kaross börjar ofelbart jäsa även på en renoverad bil om man inte rostskyddat på insidan av taket. Att karossrenovera en rostig Duett kan lätt springa iväg bortåt 100 000 kronor om det ska göras till proffstaxa.

Mekanik

Det är knappast något nytt att Volvomekaniken är extremt slitstark och tillgången på reservdelar god. Endast ett fåtal detaljer som vevstakar till B4B- och B16-motorerna kan vara svåra att hitta, annars säljs det mesta över disk. Bakaxlar renoveras till rimliga kostnader genom SVIS liksom växellådor.

Chassi/hjulupphängningar

Den svaga punkten på PV och Duett har alltid varit den veka framvagnen med sina spindeltappar, en trettiotalskonstruktion som slits fort, särskilt om man inte smörjer ordentligt. En tidig Duett har 29 smörjnipplar som enligt instruktionsboken ska gås över var 200:e mil. Bladfjäderbussningarna bak är en annan svag punkt. Dessa stålbussningar är jobbiga att byta men glappar de påverkas köregenskaperna väldigt mycket i negativ riktning. Specialverktyg finns och underlättar bytet något.

Inredning

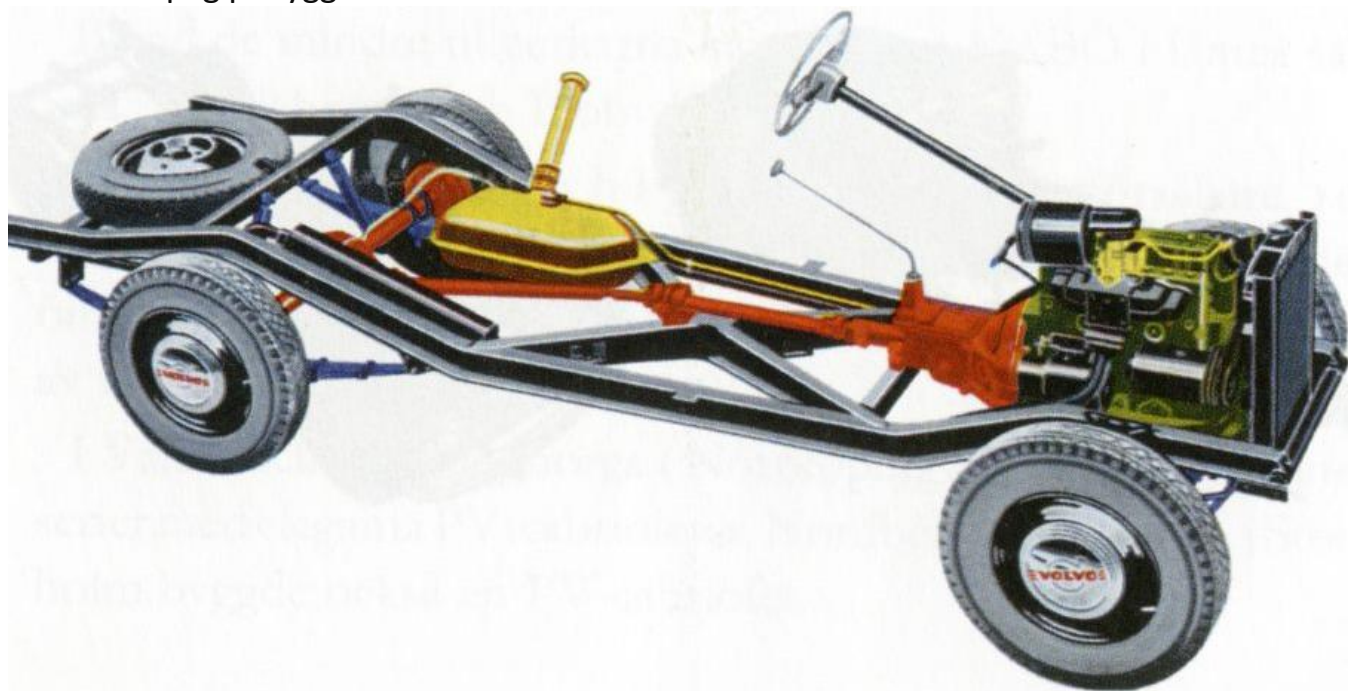
Ett hårt arbetsliv sliter på inredningen och ännu vet ingen hur dålig en Duett-inredning kan bli. Men att snygga upp din Duett är egentligen bara en pengafråga. VP Autoparts ny-tillverkar det allra mesta i så gott som alla utföranden och färger – från golv till tak.

Elsystem

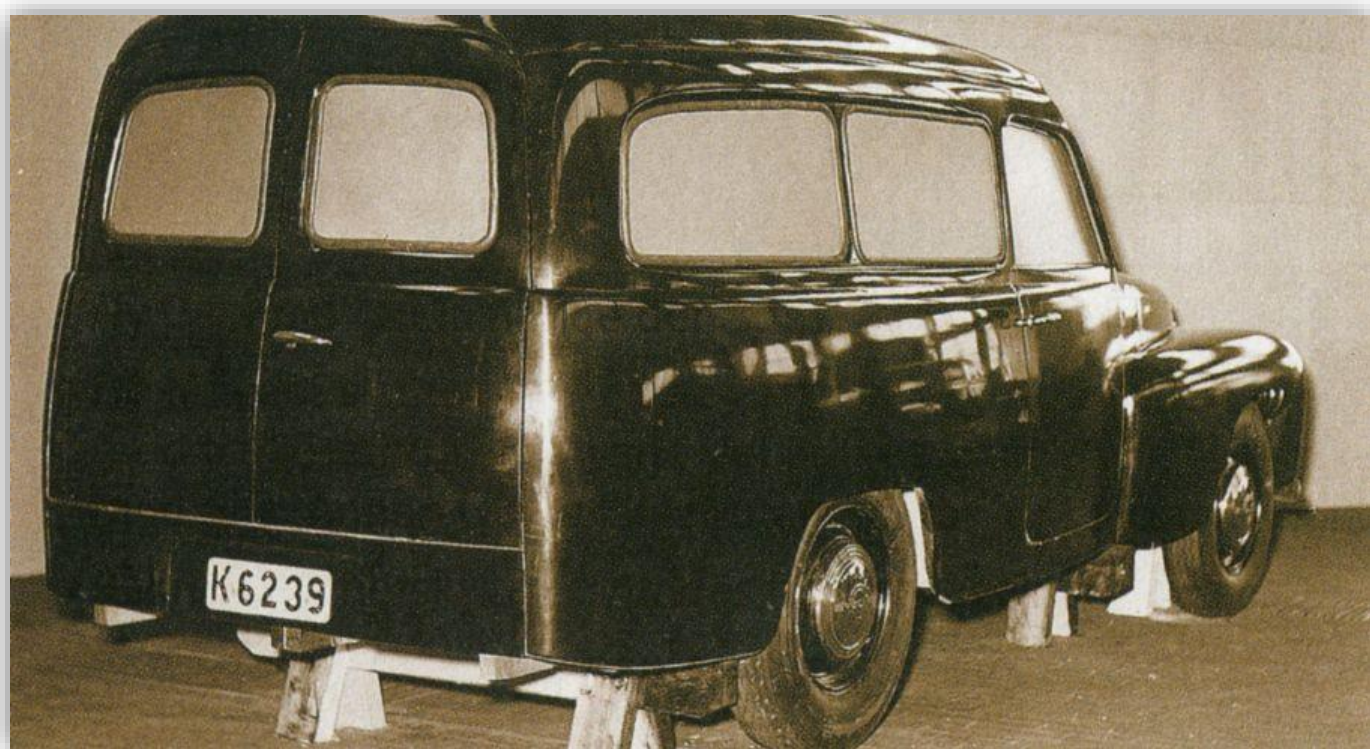
Det finns inga inbyggda fel i elsystemet, det är synnerligen okomplicerat. Tidigare ägare med mer ambitioner än kunskap är som så ofta den största fienden.

Utvecklingenår för år

1949 I september tillverkas det första leveranschassit med beteckningen PV 445 A med motor, växellåda, front och torpedvägg från PV 444. Sedan är det upp till beställaren att fixa en lämplig påbyggnad.



1949



1952

1952 I maj börjar Volvo planera för en egen kaross på 445-chassit. En tvådörrars skåpvagn med dubbeldörrar bak.

1953 Den 4 juni levereras den första PV 445 DH till Volvo-direktören Assar Gabrielsson. Modellen får namnet Duett, som ska anspela på att bilen har två funktioner. Arbetsbil på dagen och familjebil på kvällar och helger. På hösten lanseras PV 445 DS med täckt skåp och utan baksäte.



1953

1955 Volvo PV 445 PH sällar sig till Duettprogrammet. Suffixet ska utläsas personherrgårdsvagn för detta är en något mer påkostad – och personbilsregistrerad – version. På hösten höjs effekten från 44 till 55 hk SAE.



FILM: <https://youtu.be/5tc1vvBn46g>.

1956 Under året ersätts den femribbade grillen (PV har fyra) med en gallergrill.

1957 I juni ny grill igen, med ett gyllene V placerat i mitten.

1958 När PV544 presenteras förändras även Duetten – men inte lika mycket. Större och rektangulära bakljus, nya knappar och reglage – men fortfarande delad vindruta.



1958

1960 På sommaren får Duett äntligen hel ruta, 544:ans ratt och instrumentpanel och fyrväxlad låda. Beteckningen lyder nu P210 men modellen kallas fortfarande för Duett.



1960

1962 Ett halvår efter 544 får även P210 B18-motor med 75 hk SAE och 12-volts elsystem.

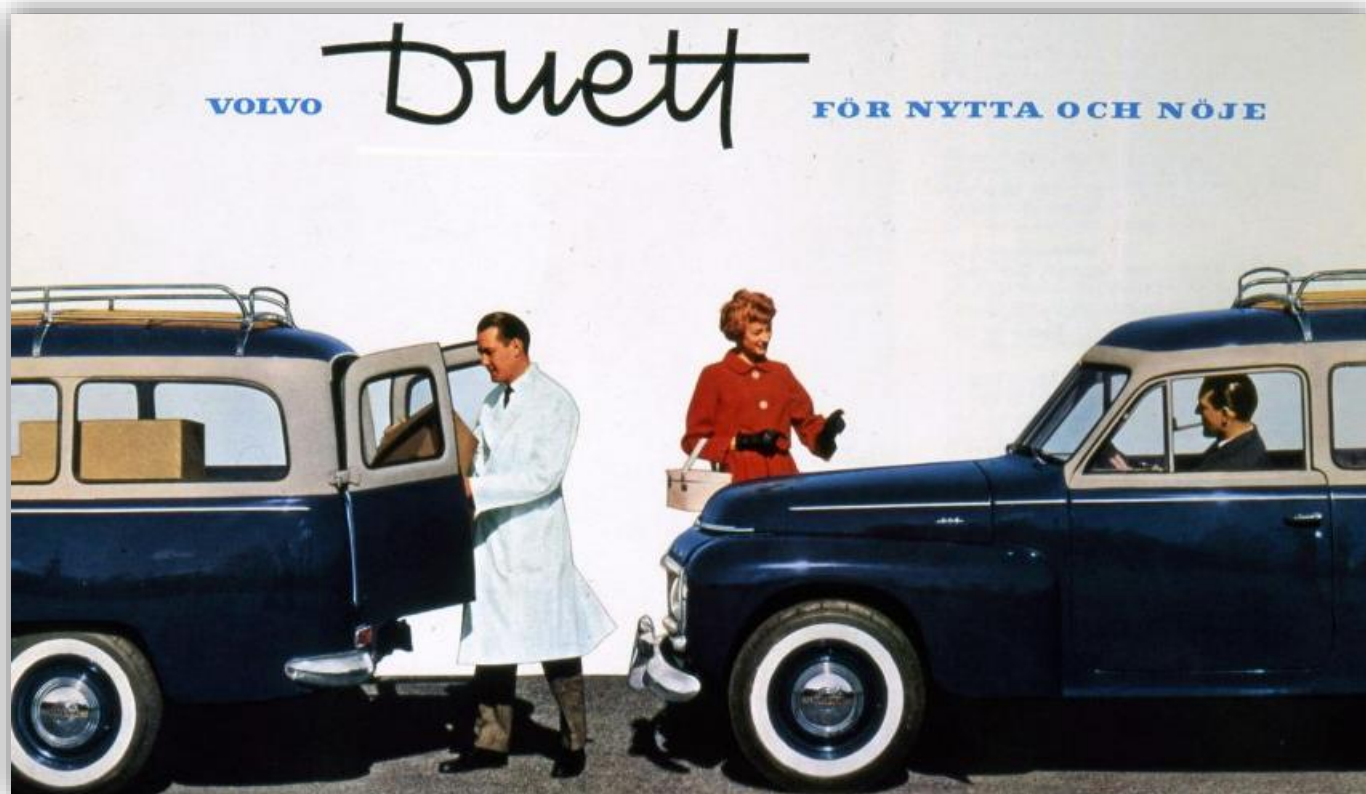
1964 På hösten nya fälgar med ovala kylhål och mindre navkapslar.

1965 I oktober läggs PV544 ner men maskinen som spottar ur sig P210 stampar vidare.

1966 På hösten får B18-motorn 10 SAE-hästar till, totalt 85, tack vare ny Strombergförgåsare.

1968 Nu hade Volvo tre kombi på programmet: Duett, Amazon och 145. Duettens dagar är räknade och i maj bestämmer man att den sista bilen ska lämna fabriken vecka 7 1969. 1968 är sista årsmodellen i Sverige.

1969 Den 11 februari lämnar en kungsblå P210 Herrgårdsvagn bandet i Lundbyfabriken på Hisingen och därmed är epoken Duett över. 101 492 Duetter blev det, inklusive leveransschassin.



Rivalerna då och nu

Glöm inte heller: Opel Rekord Caravan, Ford Taunus Turnier, Saab 95, Volkswagen Variant och Peugeot 404 Break.

Reservdelar och service

Tack vare stor nytillverkning av mekaniska delar, inredning och karossplåt är Duett-livet enkelt. Det allra mesta går att köpa nytt genom firmor som VP Autoparts, CVI-Automotive, Genuine Classic Parts och Motoroldies. Är du medlem i en Volvoklubb får du tillgång till SVIS stora reservdelslager och utbytesdelar. Det finns också ganska god tillgång på begagnade delar. Nya originaldelar går också att hitta men de är ofta dyra.

Lästips

Peter Haventons bok om Volvo PV är en god källa liksom Björn-Eric Lindhs Volvos Personbilar från 20-tal till 90-tal. PV-klubbens matrikel är extremt detaljerad och välgjord.

Klubbliv

Svenska Volvo PV-klubben inkluderar även Duett och deras utmärkta klubbtidning och matrikel är skäl nog att gå med i klubben. Dessutom har man nytillverkning av delar.

www.pv-klubben.org.

17. Hyundai förlänger inte med Oliver Solberg.

PUBLICERAD AV MATTIAS RABE 06 OKT 2022, KL 16:25.

Svenska rallyföraren Oliver Solberg tävlar i år i VM för Hyundai, men efter årets säsong är det slut. Hyundai Motorsport meddelar att de inte förlänger 21-åringens kontrakt.



Det var i början av 2021 som det stod klart att Oliver Solberg, som då var 19 år gammal, **skulle tävla som fabriksförare för Hyundai Motorsport.**

Fyra starter blev det under debutsäsongen som WRC-förare för det koreanska märket med motorsportslig bas i Tyskland. Två sjundeplatser, en femteplats och en avbruten tävling resulterade i 22 poäng och plats 13 i mästerskapet.

I år har det hittills blivit åtta starter med en fjärdeplats i Belgien som bästa resultat. Han ligger på tolfte plats med 33 inkörda poäng. Tre av tävlingarna har han tvingats bryta. Oliver Solberg, som fyllde 21 för bara ett par veckor sedan, ligger ynka två poäng rallylegendaren Sébastien Loeb. Det ska dock tilläggas att Ford-föraren Loeb bara har kört fyra tävlingar i år, varav han har brutit två av dem.

Två tävlingar återstår av årets WRC-säsong – Spanien och Japan som Oliver Solberg inte kommer att tävla i – och strax därefter löper kontraktet mellan honom och Hyundai Motorsport ut. Nu står det klart att Hyundai inte förlänger med den unga svensken.

– Jag är så klart besviken över situationen, men jag måste respektera teamets beslut och deras nya plan att gå vidare med tre bilar och bara rutinerade förare, säger Oliver Solberg och fortsätter:

– Jag vet att det inte var ett lätt beslut för dem att ta eftersom ursprungsplanen har ändrats. Oavsett är jag otroligt tacksam för möjligheten jag fick av Hyundai Motorsport att få delta i rally-VM tillsammans med dem. Vi visste att den här säsongen skulle bli en lärorik period, och den har utan tvekan gett massa erfarenhet inför nästa fas i min karriär.



Oliver Solberg har vi sett i Hyundai-kläder de två senaste åren. Nästa år klär han sig i något annat. Sista VM-tävlingen blev den i Nya Zeeland den gångna helgen. Där slutade han på en finfin femteplats och tog sina första Power Stage-poäng någonsin.



Mattias Rabe



MOTORNYTT

SLUT