



DARE DZ 2001.

1. Vredestein lanserar däck utvecklade för elbilar
2. Krockkudde i taket patenteras av Ford
3. Lightyear vill att alla ska köra solbilar
4. Honda ZR-V till Europa nästa år
5. Mazda storsatsar på elbilar men behåller avgasmotorerna
6. Drako Dragon har 2000 hästkrafter
7. Ny elbil från Ford med plats för åtta
8. Citroën C5 X är lika mjuk som en vattensäng
9. Polestar 2 Standard range Single motor
10. Audi R8 GT provkörd
11. Nya Audi RS3 provkörd
12. Zenvo TSR-GT saknar den flummiga vingen
13. Se när elbilen Fisker Ocean byggs ihop
14. Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning
15. Fuells eldrivna motorcykel gör nytt försök
16. Första Koenigsegg Jeskon snart till köparen
17. Vad kan du om Saab
18. Försvaret har köpt nya lastbilar
19. Dare DZ
20. Calle Bergman första bekräftade föraren till STCC 2023



1. Vredestein lanserar däck utvecklade för elbilar

Av Carl Undéhn. PUBLICERAD 2022-11-25.

Volvo införde förra året helårsdäcken Recharge som är standard på tillverkarens el-drivna modeller. Däcken ska vara speciellt utvecklade för just eldrift och är framtagna för att ha ett lägre rullmotstånd för längre räckvidd. Beslutet att låta dem sitta på bilar även med vårt vinterklimat mötte kritik. Men Volvo är inte ensamma med sin satsning.



Nederländska Vredestein, som ägs av den indiska däcktillverkaren Apollo Tyres, lanserar nu Quatrac Pro EV som också det är ett helårsdäck speciellt utvecklat för eldrift.

Även här hittas ett lägre rullmotstånd, 15 procent mindre än hos jämförbara helårsdäck från Vredestein. Enligt tillverkaren har de lyckats med det genom att både göra däcken lättare och ändra på materialblandningen i gummit.

Däcken ska också vara optimerade för elbilarnas direkta vridmoment och högre vikt.

Vredestein Quatrac Pro EV kommer först i sju varianter för 18- eller 19 tum. Nästa år utökas däckets även med varianter för 17 och 20 tum. Svenska priser har ännu inte släppts.



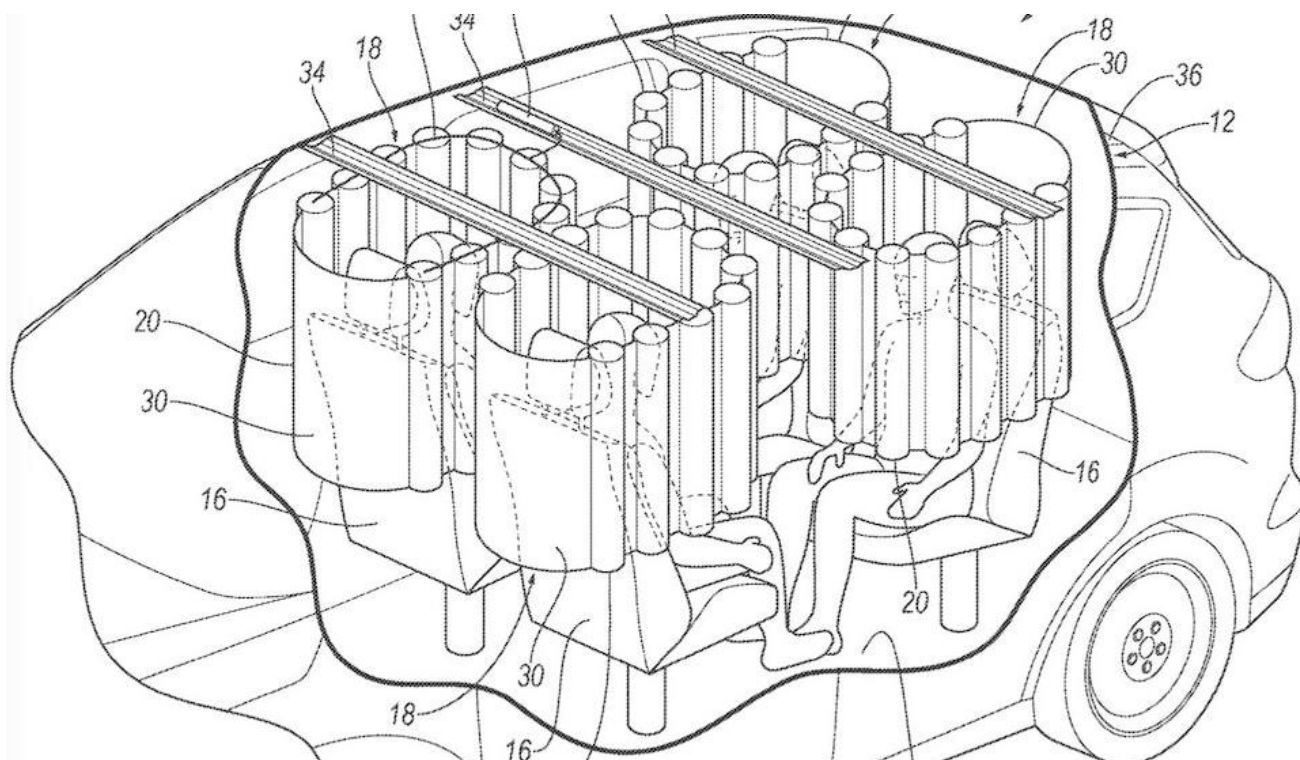
Carl Undéhn

Teknikens Värld

2. Krockkudde i taket patenteras av Ford

AV SANNE VÄLI-TAINIO. PUBLICERAD: 25 NOV 2022, KL 09:38.

Ford har lämnat in en patentansökan gällande en sorts krockkudde monterad i taket på bilen. Som vanligt vid patentansökningar är det oklart om den kommer godkännas eller om produkten ens kommer användas i framtiden.



Fords patentansökan om en takmonterad "krockkudde".

Ford Motor Company lämnade den 7 april 2021 in en patentansökan till United States Patent and Trademark Office, men den publicerades inte förrän den 13 oktober i år. Patentansökan innehåller skisser som visar cirkelformade höljen som sitter monterade ovanför varje säte i en vanlig personbil – förutom mittplatsen i baksätet. Från höljena ska en sorts krockkudde utlösas vid eventuell krock.

LÄS OCKSÅ: Ford patenterar husdjursbälte.

Krockkudde är däremot inte riktigt rätt beskrivning, då det inte är något fluffigt kuddliknande som kommer ner från höljena. Det är snarare som ett draperi med flera avlånga kuddar som ringlar ner, blåses upp och omsluter människorna i bilen. Det ska helt enkelt agera dämpande runt hela kroppen om man förflyttas åt sidorna vid krocken.

Enligt Ford ska tekniken passa i nästan vilken sorts bil som helst, men ur utrymmessynpunkt lär det vara lättare att montera takkrockkuddarna i en suv jämfört med en Mustang. Dessutom ser tekniken ut att vara designad för självkörande bilar, eftersom skisserna visar stolar som är vända mot varandra. Den layouten har presenterats i flera framtida självkörande fordon.

En patentansökan innebär, som vi vet vid det här laget, inte automatiskt att det blir något. Med det i åtanke vet vi inte om det här krockkuddesystemet kommer nå marknaden alls.

3. Lightyear vill att alla ska köra solbilar: Lika billig som fossilbil

PUBLICERAT 28/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Solbilstillverkaren Lightyear som delägs av Koenigsegg siktar på att sälja 100000-tals solbilar per år. Den nya modellen ska kosta från 320000 kronor och kommer om två år. – Ägandekostnaden kommer att konkurrera med en medelstor fossilbränslebaserad bil. Det kommer verkligen att ge ren rörlighet till massorna, säger Tom Selten på Lightyear till Autocar.



Lightyear 0 laddas med solen och kan gå upp till 1100 mil per år enbart med hjälp av solcellerna.

Tidigare i år meddelade Koenigsegg att de investerat och startat ett samarbete med Lightyear som tillverkar elbilar med solceller. Bolaget tog i september in nästan 900 miljoner kronor i investeringar och startar nu tillverkningen av sin första solbil.

– Vi kan leverera en bil som behöver 80 procent mindre laddning och som har dubbelt så lång räckvidd på samma batteripaket jämfört med en vanlig elbil, säger Tom Selten, Lightyears affärsutvecklingschef, till [Autocar](#).

Den första modellen Lightyear 0 är en svindyr historia som har en luftmotståndskoefficient på mindre än 0,19 och endast väger 1.575 kg. Bilen kan ladda upp till 70 km räckvidd om dagen om du bor i Spanien, men då kostar den 2,6 miljoner kronor att köpa.

Om två år ska Lightyears andra modell komma och företaget berättar nu om sina stora planer.

– Vår ambition är att öka volymerna med 100.000 per år. Lightyear 2 kommer att byggas med familjer i åtanke, och med ett tillgängligt pris, som börjar på 30.000 euro (320.000 kronor, och ägandekostnad för att konkurrera med en medelstor fossilbränslebaserad bil. Det kommer verkligen att ge ren rörlighet till massorna, säger Tom Selten till Autocar.

Lightyear samarbetar med Koenigsegg i utvecklingsarbetet och det är inte otroligt att Koenigseggs nya elmotorer och växellådar kommer att användas i bilen. Tillverkning ska ske hos Valmet i Saabs gamla fabrik i Nystad.

Teknikens Värld

4. Honda ZR-V till Europa nästa år

PUBLICERAD: 24 NOV 2022, KL 12:41 AV MATTIAS RABE.

Honda ska göra en nysatsning i Europa. En av tre nya suvar nästa år är ZR-V som nu presenterats för den japanska marknaden.



Honda sålde drygt 73.000 nya bilar i Europa under fjolåret. Det är en försvinnande liten mängd bilar, så pass få att märkets andel på den europeiska kontinenten nu uppgår till 0,6 procent. Som jämförelse har Toyota 5,8 procent av marknaden och Volvo 2,5 procent.

Men Honda har inte gett upp Europa. Nästa år ska det japanska märket inleda en nysatsning genom att lansera tre nya suv-modeller, bland annat en helelektrisk men också den vi ser på bilderna här, nämligen ZR-V.





Honda ZR-V är med sina knappa 457 centimeter på längden snäppet kortare än **CR-V** men också betydligt längre än **HR-V**. Den har alldeles nyligen presenterades för den japanska marknaden där den ska börja levereras i april 2023. Modellen säljs redan i USA och i Kina, men då – märkligt nog – under namnet HR-V.

I Japan erbjuds ZR-V i utföranden med fram- och fyrhjulskraft. Då förstnämnda drivs med enbart bensinmotor är den sannolikt inte aktuell för Europa. Däremot den fyrhjulskraftiga versionen, som har en e:HEV-hybriddrivlina med 2,0-liters bensinmotor samt två elmotorer, kan vi misstänka kommer hit till vår del av världen. Honda beskriver drivlinan som kraftfull likt en treliters vinkelsexa.



Mattias Rabe

5. Mazda storsatsar på elbilar – men behåller avgasmotorerna

Publicerad 2022-11-28 kl 5:55.

Text Erik Söderholm.

Mazda ska komma ikapp konkurrenterna med en storsatsning på eldrift. Men några planer på att fasa ut förbränningsmotorerna finns inte.



Mazda har halkat efter konkurrenterna i omställningen till elbilar. Hittills har bara en elbilsmodell visats upp – **MX-30** med en av marknadens kortaste räckviddssiffror. En anledning kan vara att Mazda inte ingår i någon större koncern som lättare kan ställa om till eldrift.



I samband med beskedet smygvisades också en ny sportbilsmodell som till viss del liknar nedlagda wankelmodellen RX-8. Om den blir verklighet återstår att se.

Nu uppger Mazda att märket ska investera 110 miljarder kronor i att lansera nya elbilsmodeller fram till 2030. En del av pengarna ska användas för att skapa samarbeten med andra företag om exempelvis batterier och elmotorer.

Men Mazda tänker inte helt släppa taget om förbränningsmotorerna, trots elbilssatsningen. Märket ska lansera ett nytt hybridsystem och har utvecklat **nya sexcylindriga förbränningsmotorer**, varav en är dieseldriven.

Enligt märkeschefen Akira Marumoto kommer mellan 60 och 75 procent av Mazdas försäljning bestå av förbränningsbilar även 2030.

– Vi skriver inte av förbränningsmotorbilarna. Vi måste svara på ett flexibelt sätt, säger han i en intervju med **Automotive News**.



Erik Söderholm

MER FRÅN VI BILÄGARE:



Mazda stänger av pekskärmen i fart: "Säkrare".



Mazdas elbilsmodell får förbränningsmotor.

Teknikens Värld

6. Drako Dragon har 2000 hästkrafter

PUBLICERAD AV DANIEL ÖSTLUND 26 NOV 2022, KL 19:58.

Ett startup-företag från Kalifornien visar upp en elbil utöver det vanliga. Motorerna lämnar en astronomisk effekt och måsvingedörrarna öppnar stort för alla passagerare.



Elbilsomställningen rör om det i bilindustrin. Mängder med uppstickare försöker utmana de etablerade biltillverkarna. En av dem är Kalifornien-baserade Drako, som nu visat upp en eldriven suv på bilsalongen i Los Angeles. Och Drako Dragon sticker ut på flera sätt.

Till att börja med handlar det tekniskt sett om en tvådörrars-suv, eller möjligen tredörrars, om man räknar bakluckan. Men de båda dörrarna av måsvingetyp är så stora att de öppnar för både fram- och baksäte.

Fullt lika spektakulär är inte interiören. Layouten kanske inte är konventionell, men nog följer den gängse elbilstrend med en liten instrumentskärm framför föraren och en stor pekplatta i mittkonsolen.

Det mest spektakulära finns ändå under skalet. Elmotorerna, oklart hur många, ska tillsammans leverera 2.000 hästkrafter. Sprinten från 0 till 60 miles per hour, alltså 96 kilometer i timmen, ska ta 1,9 sekunder. Rätt bra för en bil som väger 2.255 kilo.

Att vikten ändå inte är högre än så beror på att Drako Dragon bygger på en kolfiberstruktur, en så kallad monocoque. Den väger till exempel mindre än [Tesla Model X Plaid](#), samtidigt som den har dubbelt så hög effekt. Räckvidden ska också vara bättre, Drako anger den till 67,5 mil på en laddning. Däremot säger man ingenting om batteripaketets kapacitet.

Vad man däremot nämner är laddhastigheten, som är ungefär lika astronomisk som motoreffekten. Med 500 kilowatts laddeffekt ska batteriet kunna laddas från 0 till 80 procent på 10 minuter.



Allting styrs av Drakos eget operativsystem, Drako DriveOS, som körs på en enda jätteprocessor som sköter alla mjukvarudrivna uppgifter i bilen. Här finns alltså inga styrdon runt om i bilen för att sköta utrustning som motorstyrning, bromsar eller kupéklimat. Allting sköts av centraldatorn. Om inte annat så gör det OTA-uppdateringar enklare.

Blir du sugen? Då får du lugna dig, för lanseringen sker inte förrän 2026 och då sannolikt bara på USA-marknaden. Drako siktar på att bygga blott 5.000 bilar per år och prislistan startar på 290.000 dollar, motsvarande drygt tre miljoner kronor.





Daniel Östlund



7. Ny elbil från Ford med plats för åtta

AV BOBBY GREEN.

2022-11-24 KL 18:00.

Tar sig 37 mil på en laddning.



FILM: <https://youtu.be/8UyEdy0Hw2A>.

Nu presenterar Ford nästa generation av skåpbilen Tourneo och den kommer som elbil i form av Ford E-Tourneo Custom. Här erbjuds upp till åtta sittplatser och på en laddning ska man kunna ta sig 37 mil. Den här bygger på en ny plattform och under skalet sitter samma teknik som i pickuppen Ford F-150 Lightning. Batteripacket är på 74 kWh och elmotorn är på 160 kW/218 hästar. Man kan snabbladda med 125 kW och gör man det ska man kunna gå från 15 till 80 procent på 41 minuter. Det går att få lyxigheter som stereoanläggning från Bang & Olufsen, panoramatak och baksäten som går att skjuta på räls och vända mot varandra. På dragkroken får man hänga upp till två ton.

Modellen erbjuds även med dieselmotor eller som laddhybrid med bensinmotor. Dessa två lanseras nästa år, elversionen måste man dock vänta på ända till 2024.

8. Citroën C5 X är lika mjuk som en vattensäng

Av Marcus Berggren 28 November, 2022.

Citroën C5 X är den första stora bilen från det franska märket sedan 2012. På typiskt franskt manér fokuserar den på komfort och obskyritet. Låt oss lägga i Högsta Växeln och se om den lever upp till familjeträdet.



Citroën C5 X är fransosernas återkomst till D-segmentet.

Vi har tidigare provkört C5 X i Barcelona och imponerades då av dess komfort och trevliga aura. Men hur är den att leva med på hemmaplan? Vi testade bilen i dess mest populära, och lyxiga, utförande – det vill säga varianten som är elektrifierad.

Une hybride de ladd

Elektrifiering när det gäller C5 X är i form av en laddhybrid. Systemeffekten är på 225 kumar – samma som i exempelvis **DS 9** och **Peugeot 508** – men det rör sig inte för det om någon sportig historia.

I stället är det komfort som är bilens paradgren, något Citroën valt att poängtera fler gånger än det finns snöflingor på Antarktis.

Citroën C5 X erbjuder en kavalkad av karosser

Den som har fungerande ögon kommer snabbt se att nya Citroën C5 X inte är en regelrätt sedan. I stället hämtar den inspiration från flera karosstyper – sedan, kombi, och suv.

Resultatet är en design som enligt mig för tankarna till **Honda Accord Crosstour** men i ett mycket elegantare format.



Interiören är inte en särskilt fransk historia.

Personligen tycker jag att designen går hem och jag uppskattar att Citroën har valt att göra sin egen grej snarare än att bara ta rygg på det myller av konkurrenter som finns.

Sen lär det finnas en rad anledningar till att nästan inga andra biltillverkare gör samma sak – ett exempel är emellertid **Dacia Jogger** som även den kombinerar en rad olika segment.

Vi på redaktionen anser att Citroën lyckas väl med just designaspekten. Interiört gör sig just suv-känslan snabbt till känna.

Man sitter högt och bilen har även det som skulle beskrivas som bra insteg av de som tänker på sådant.

Infotainmentsystemet är inte en särskilt intuitiv historia. När man väl får pejl på det och lär sig de olika genvägarna svarar systemet snabbt.

Enligt märket själva har det utvecklats för att upplevelsen ska efterlikna en smarttelefon.

Det gäller dock att man vet hur man använder sig av det och när man väl lärt sig det är det väldigt användbart och responsivt.

Undantaget är navigationssystemet som till en början är svårt att följa. Det finns även en 21-tums head-up display som visar en myriad av information.

När vägen börjar svänga

Citroën C5 X är inte på något sätt sportig. Gasen i botten möts av en viss fördröjning innan hela bilen inser att det är framåt man vill.

Elmotorn vaknar såklart ögonblickligen till liv medan växellådan och fossilmotorn verkar diskutera exakt hur de ska göra innan det bär av.

Att trycka plattan i mattan i en C5 X är emellertid ingenting som ingår i den tänkta målgruppens vardagssysslor.

På slingriga landsvägar uppträder C5 X med stort förtroende och klarar långt mycket mer än man anar innan den väljer att protestera.

Den uppmanar å ena sidan inte till dynamisk körning men å andra sidan har den ett helt onödigt sportläge. Bilen borde vara ständigt låst i komfortläget.



Karossen är ett potpurri av olika inslag.

Summan av kardemumman

Citroën C5 X fokuserar helhjärtat på att erbjuda så mycket komfort som möjligt, inte minst för de som sitter bakom ratten, men även för de i baksätet.

Fjädringen är lika mjuk som en mjukglass i solsken och C5 X låtsas inte vara något den inte är.

Med det sagt sipprar en del vägljud in i kupén och drivlinan övertygar inte alla gånger.

I låga hastigheter jobbar fjädringen frenetiskt och den elektriska räckvidden är inte fantastisk.

I sin helhet erbjuder den ett någorlunda attraktivt paket och känns tillräckligt fransk för att det ska vara lite rolig utan att det går överstyr.

Prismässigt är C5 X rimligt prissatt och för pengarna får man en pjäs som är lätt att tycka om samtidigt som den utmärker sig i segmentet, inte minst designmässigt.

Helhetsintrycket är positivt men det finns flertalet petitesseer som förstör. Vi hade i stället valt den renodlade bensinaren på 180 hästkrafter.

Slutbetyg: 3/5

Nya Citroën C5 X ger sig in i ett segment som fransoserna en gång i tiden dominerade – D-segmentet. Nya C5 X fokuserar helhjärtat på komfort och erbjuder något unikt i segmentet. Just laddhybriden erbjuder emellertid en undermålig drivlina i termer av raffinering och elektrisk räckvidd samtidigt som fjädringen ogillar låga hastigheter.



Marcus Berggren



Citroën C5 X satsar stenhårt på komfort.



Mjuk var bara förnamnet på C5 X



C5 X är ingen sportig pjäs.

Bilköparguiden

9. Polestar 2 Standard range Single motor

Text och foto: Christian Nilsson.

24 NOV 2022.

Strulfri familjebil.



LÄSTID: 8 MIN

Inte bäst på allt – men alltid väldigt bra! Polestar 2 har en hög lägstanivå och personlig charm. Och sen bara älskar vi infotainmentsystemet – det bästa på marknaden.

- **Därför ska du slå till:** Genomtänkt, bra teknik.
- **Detta bara älskar man:** Prisvärd Volvokvalitet.
- **Men detta är uselt:** Inget alls, egentligen.

För många bilköpare är inköpspriset viktigt. Detta trots att driftkostnader och värdeminskning egentligen har större påverkan på totalkostnaden.

Men biltillverkarna är förstas medvetna om prisets betydelse och skapar därför en "inropare" som ska locka till intresse. Sen hör det till saken att många bilköpare ändå skriver kontrakt på en annan, dyrare version – men det är en annan historia!

Nu ska vi provköra Polestars billigaste instegsmodell, Polestar 2 Standard range Single motor. 519.000 kronor är ju en försvarlig massa pengar, men ändå inte mycket för en elbil i det här segmentet.

Tyvärr **försvann nyligen miljöbilsbonusen på 70.000 kronor**, som förstas hade gjort den här modellen ännu mera intressant.

Men vi ska inte gråta över spilld mjölk utan ger oss ut på vägarna med testprotokollet i högsta hugg. Är det här rätt bilmodell för dig? Läs vidare så ska vi ta reda på det!



När du närmar dig Polestar 2 känner bilen igen din mobil och låser upp, samt ställer in dina personliga inställningar. Till och med din Spotify-lista.

Allt fler Polestar 2

Redan på parkeringen får vi vårt första, positiva intryck. Vilken typ av design man gillar är ju i allra högsta grad personligt. Men vi kan nog vara överens om att Polestar skapat ett personligt formspråk som gör att man snabbt känner igen modellerna.

Laddhybriden Polestar 1 är ju en sällsynt fågel på svenska vägar, men elbilen Polestar 2 har snabbt klättrat uppåt i försäljningsstatistiken. Under första halvan av 2022 fördubblades leveranserna och fram till 1 november har Polestar nyregistrerat 3.257 bilar.

Och fler lär det bli med en planerad lansering av en ny modell varje år. **Polestar 3 har premiärvisats nyligen** och den ska följas av Polestar 4 (suvcoupé), Polestar 5 (prestanda-GT) samt sannolikt också Polestar 6 (roadster). Globalt ser Polestar ut att nå sitt mål och leverera 50.000 bilar i år.

Äntligen – allt bara funkar

Den andra, riktigt positiva upplevelsen är att sätta sig i bilen och börja studera den 11 tum stora pekskärmen ovanför mittkonsollen.

Informationen på skärmen är sparsmakad och helt befriad från blinkande specialeffekter. Funktionerna är lätta att förstå, utan att behöva bläddra i en manual. Ungefär lika enkelt som att hantera mobilen. Knappptryck ger snabb respons. Till och med röststyrningen funkar riktigt bra.

Orsaken till att allt fungerar så underbart bra är att Polestar fattat ett mycket klokt beslut: samarbeta med Google.

Grunden, det som man kan kalla för operativsystemet, är Android Automotive system. Polestar är den första biltillverkare som använder detta system, de flesta andra har istället utvecklat egna operativsystem.

Och ska vi vara riktigt ärliga är biltillverkare inte superduktiga på operativsystem och användarupplevelse. Möjligtvis med Tesla som undantag. Framför allt brukar inte infotainmentsystemen vara felfria, utan har ofta irriterande "buggar" som gör att det uppstår fel. Polestar 2 är raka motsatsen – allting funkar!



Snyggt, enkelt och lätt att förstå. Polestar har gjort helt rätt som tagit hjälp av Google. Röststyrningen fungerar riktigt bra!

Talande assistent ingår

Google Assistant kan via röststyrning utföra massor av kommandon i Polestar 2, som exempelvis läsa upp och svara på sms. Röststyrning finns hos många biltillverkare, men det fungerar sällan speciellt bra. Polestar är undantaget.

Även om Polestar använder ett Google-system så går det utmärkt att ansluta Apples iPhone, och givetvis Android-telefoner också. Det går även att synkronisera sitt Google-konto med bilen och exempelvis använda Google Maps-kartor från mobilen eller andra tjänster.

Flera av de populära apparna som vi brukar använda finns integrerade hos Polestar 2. Exempelvis Spotify, SVT Play, parkeringsappar, webbläsare, med flera. Fler appar tillkommer hela tiden då olika företag kan utveckla sina egna applikationer för Polestar.



Barnstolar får plats, men de som är riktigt långa kommer nära panoramataket.

Tryggt och understyrt

Man behöver alltså inte lägga mycket tid på att förstå bilen, utan det är bara att rulla iväg. Ute på vägen upplever vi en ganska stram känsla i fjädringen, men utan att förlora allt för mycket komfort.

Polestar 2 Standard range Single motor beter sig inte som en sportbil, men det var heller inte väntat. Ökar man farten i kurvorna märks det att bilen har framhjulsdraft, blir lite framtung och understyrd. Men det är en trygg körupplevelse, helt klart finns det ett släktskap med koncernkollegan Volvo Cars modeller.

Styrkänslan i ratten är godkänd med lagom mycket servo och en linjär förflyttning i sidled. Men som förare får man inte mycket återkoppling på vad framhjulen hittar för grepp. Som brukligt med moderna bilars elservo.

Med det lägsta effektuttaget, 231 hk, är Standard range Single motor ingen accelerationsraket. Men motorstyrkan räcker till vardagskörningen och omkörningar på landsväg behöver inte planeras in i kalendern.

Sparsmakad premium

Med en längd på 4,6 meter är Polestar 2 smidig i stadstrafik. Men man förväntar sig inga jättelika utrymmen i en sådan här mellanstor bil, även om ett långt axelavstånd förbättrar utrymmet i kupén.

Sittkomforten fram är god och den upplevda kvalitetskänslan likaså. Det är sparsmakad premiumkänsla i klassisk, skandinavisk stil.

Riktigt långa personer trivs inte i baksätet, kanske inte fram heller. Takprofilen stjälar en del centimetrar i baksätet. Men för den lilla familjen räcker bilen till och det är inga problem att få in barnstolar i baksätet och en barnvagn i bagageutrymmet. Både barnvagn och hund blir dock svårt.

Under främre huven finns ett extra, litet lastutrymme – den så kallade frunken. Bara 41 liter stort, men passar bra till laddkablarna som legat på marken. Skaffa ett par arbetshandskar som kan ligga i frunken, då slipper du bli smutsig om händerna.



*Trivseln infinner sig direkt i framsätena.
Sparsmakad, enkel och snygg skandinavisk premiumkänsla.*

Uppgraderad version

Den bil vi provkör i detta test har fått den uppgradering av Polestar 2 som lanserades våren 2022. Batterikapaciteten i Standard Range har ökat från tidigare 64 till nu 69 kWh, vilket ger en förbättrad räckvidd.

Motoreffekten är numera jämna 170 kW, eller 231 hk (+ 7 hk). Förmågan att ta emot snabbladdning har förbättrats till 130 kW (+ 5 kW). Att snabbladda från 10 till 80 procent tar lite drygt en halvtimme.

Den inbyggda laddaren för växelström är densamma på 11 kW, vilket med en laddbox hemma eller på jobbet innebär att kapaciteten räcker för att ladda 0–100 procent på 7 timmar.

Välj mellan fyra modeller

Den modell vi provkör är alltså Polestars ”instegsmodell” med det lägsta priset. Den går för övrigt inte att beställa riktigt ännu, utan i första kvartalet 2023. Med lite tur går det att hitta enstaka bilar online på Polestars hemsida.

Förutom Standard range Single motor finns det ytterligare tre alternativ och vi listar skillnaderna nedan.

Polestar 2 Standard range Single motor. Batteri 69 kWh, räckvidd 445–478 kilometer. 231 hk, 0–100 km/h på 7,4 sekunder. Pris: 519.000 kronor.

Polestar 2 Long range Single motor. Batteri 78 kWh, räckvidd 515–551 kilometer. 231 hk, 0–100 km/h på 7,4 sekunder. Pris: 569.000 kronor.

Polestar 2 Long range Dual motor (fyrhjulsdraft). Batteri 78 kWh, räckvidd 455–487 kilometer. 408 hk, 0–100 km/h på 4,7 sekunder. Pris: 629.000 kronor.

Polestar 2 Long range Dual motor Performance (fyrhjulsdraft). Batteri 78 kWh, räckvidd 455–487 kilometer. 476 hk, 0–100 km/h på 4,4 sekunder. Pris: 694.000 kronor.



Det är faktiskt svårt att hitta något att klaga på hos Polestar 2 Standard range Single motor. En lyckad instegsmodell!

Prisvärt alternativ

Vad man kan notera i skillnad mellan modellerna är att räckvidden inte blir speciellt mycket längre om man går från Standard range till Dual motor. Visst skiljer sig prestanda åt men 231 hk räcker till i vardagen och då är testbilen (Standard range Single motor) prisvärd i förhållande till räckvidden.

De som verkligen behöver längre räckvidd kan lägga till 50.000 kronor för versionen Polestar 2 Long range Single motor. Då får man 70 extra kilometer i räckvidd – men är det värt 50.000 kronor de få gånger man är ute på långtur?

Om vi ska jämföra med andra modeller ligger Volvo XC40 Recharge närmast till hands, eftersom den bygger på samma tekniska plattform. XC40 Recharge Single motor har också 231 hk, framhjulsdraft och samma batteri på 69 kWh. Men här är räckvidden 423 kilometer (sämre luftmotstånd?) och priset är högre, börjar vid 547.900 kronor.

Jämför vi istället med den populära Tesla Model 3 med bakhjulsdraft, 0–100 på 6,1 sekund, så startar priset vid 629.990 kronor. Klart högre, men då får man i gengäld en räckvidd på 491 kilometer.

Två viktiga paket

Det finns inte någon lång utrustningslista till Polestar 2 Standard range Single motor. Tillvalen är istället samlade i två paket: Pilot lite (35.000 kr) samt Plus (50.000 kr).

Paketet Pilot lite innehåller främst säkerhetsfunktioner som döda-vinkel varning, adaptiv farthållare, vingelvarning, varning för trafik och fotgängare vid backning, varning för påkörning bakifrån, parkeringsassistans, dimljus, infällbara backspeglar samt 360-kamera.

Man kan ju diskutera om flera av dessa egentligen borde ingå i standardutrustningen. Men sammanfattningsvis är det så många viktiga funktioner att det är vår rekommendation att kryssa i paket Pilot lite.

Plus-paketet innehåller mestadels lyxiga tillval som panoramatak, Harman Kardon-ljud, utökad interiörbelysning, veganklädsel, trådlös mobilladdning, uppvärmd ratt och baksäte, med mera. Men framför allt så får man även med en energisparande värmepump.

Värmepump börjar bli allt mera vanligt på elbilar och även laddhybrider. Den funkar ungefär som en luft/luft värmepump i hemmet, alltså både kyla ned och värma upp bilen. Enligt Polestar så ska värmepumpen ge som mest 10–15 procent lägre förbrukning. Vilket i sin tur ger längre räckvidd.

Polestar har angett räckvidden hos Standard range Single motor till 445–478 kilometer, enligt den standardiserade WLTP-cykeln. Så lång räckvidd ska man inte förvänta sig i verkligheten, speciellt inte om det är kallt, men det är en annan historia.

Men eftersom det är ett rätt stort intervall i räckvidd så kan vi föreställa oss att värmepumpen betyder ganska mycket, kanske upp till 30 kilometer i gynnsamma fall.

Vår gissning är att Plus-paketet är betydelsefullt för ett högre andrahandsvärde, den dagen det är dags att sälja sin Polestar 2 vidare. Ett kostsamt paket, men förhoppningsvis får man tillbaka merparten av pengarna.

Väldigt hög lägstanivå

Vi avslutar som vanligt med att summera intrycken. Och det finns många fina egenskaper att berömma i Polestar 2 Standard range Single motor.

Vi känner igen tryggheten och säkerhetstänket från Volvo. Design är alltid en smaksak men Polestar 2 har en personlig karaktär.

Räckvidden i förhållande till prislappen är bra, i det här segmentet, även om den inte är på topp. Premiumkänslan är betydligt högre än prislappen indikerar. Lägstanivån är väldigt hög, det finns inte mycket att anmärka på.

Och framför allt har Polestar varit mycket kloka i att låta Google lägga grunden till infotainmentsystemet. Det bästa i sitt slag av alla bilar vi provkört.

Visst finns det elbilar som är rymligare, lyxigare, snabbare och med bättre räckvidd. Men då är också prislappen mycket högre.

Polestar 2 Standard range Single motor är helt enkelt en väldigt trevlig och prisvärd elbil!

TEKNISKA DATA

Polestar 2 Standard range Single motor 2023

Motor: Enkel, synkron elmotor. Toppeffekt 231 hk (170 kW), 330 Nm. Framhjulsdraft.

Mått: Längd/bredd/höjd 4.606/1.891/1.479 millimeter. Axelavstånd 2.735 millimeter. Tjänstevikt 2.068 kilo. Bagagevolym VDA 405/1.095 liter, plus 41 liter frunk. Max dragvikt 1.500 kilo. Batterikapacitet 69 kWh. Däckdimension 245/45-R19.

Prestanda: 0–100 km/h 7,4 sekunder. Toppfart 160 km/h. Energiförbrukning 17,1 kWh/100 km (WLTP). Snabbladdning (DC) 130 kW, AC 11 kW. Räckvidd 445–478 kilometer (WLTP).

Pris: Grundpris 519.000 kronor. Pris för denna bil: 614.000 kronor. Pilot lite 35.000 kr, Plus-paket (värmepump) 50.000 kr. Lack: Jupiter 10.000 kr.



polestar

10. Audi R8 GT provkörd – slut på det roliga

Av Andreas Bergman 25 November, 2022.

Audi R8 är en av få nya bilar du kan köpa med en mittmonterad V10-motor. Som en hyllning till den utrotningshotade motorn har Audi nu släppt en specialversion Audi R8 GT RWD, det närmaste en väglaglig Le Mans-bil med fyra ringar i grillen du kan komma. Vi tog oss till Monteblanco-banan i Spanien för att sätta den på prov.



Vi provkörde nya Audi R8 GT i Spanien.

Spoilers och splitters en masse

R8 skulle kunna beskrivas som Audis idé av en **Ferrari**, en sexig supersportbil med en fläskig mittmonterad motor.

För 12 år sedan släpptes specialversionen GT. Idén var att skapa en råare upplevelse än i en vanlig, någorlunda rimlig (åtminstone för att vara en superbil) R8.

Nu har det alltså blivit dags igen och receptet förblir oförändrat. Som bas har Audi använt en R8 V10 RWD Performance och sedan adderat spoilers och splitters en masse.

Designfilosofin bakom bilen beskrivs nog bäst som över-maximalism. Snyggt? Inte särskilt. Ballt? Mycket!

Unikt för R8 GT är även svarta specialfälgar, skalstolar och alcantara-ratt. Stolarna tappar tyvärr en del justeringsmöjligheter vilket gör att jag som lång förare bara nästan får plats, men samtidigt är man tacksam för dem i snabba bankurvor.

Hårdare, stötigare och sportigare

Under skalet sitter sportigare stötdämpare, ett styvare chassi och keramiska bromsar kraftfulla nog att sätta stopp på ett australiensiskt vägtåg.

"GT" i denna Audis fall åsyftar alltså inte en kontinentkryssare utan snarare en racingbil. R8 GT:s kronjuvel är naturligtvis motorn som Audi stolt visar upp genom bakrutan.

Det rör sig om den 5,2 liter stora V10:an vars effekt har pumpats upp till imponerande 620 hästkrafter som går ner i backen via en sju-stegad dubbelkopplingslåda och därefter bakhjulen.



Stolarna erbjuder en hel del stöd när det vankas dynamisk körning.

Audis version av "ska 'ru ha hjälp å sladda?"

Audi har även utvecklat en funktion de kallar "Torque Rear" vilket enkelt förklarar är sju olika lägen för hur av eller på ESP-systemet ska vara. Detta ska underlätta för den mest korvfingrade att sladda.

Rent praktiskt fungerar det på så vis att man bara ska behöva trycka plattan i mattan när sladden väl har initierats och sedan göra alla korrigeringar via ratten.

Detta kräver viss tillvänjning eftersom man instinktivt vill gå av gasen när bilen börjar rotera men när man väl hittar balansen gör systemet uppgiften enklare.

När man väl ska kasta ut bilens derrière inser man snabbt att R8 GT i mångt och mycket är ett verktyg som man måste hantera med stor precision och respekt.

Även med diverse hjälpsystem är detta inte en lättkörd bil, men samtidigt en oerhört belönande sådan när man väl uppnår harmoni med maskinen.

Audi R8 GT ställer höga krav på finess

Ute på motorbanan blir detta än mer uppenbart. Under det första varvet tog jag varenda kurva på tok för snabbt vilket bara resulterade i icke önskvärd överstyrning och att antisladdsystemet dödade all acceleration ur kurvan.

Efter några försök började jag emellertid få till kurvtagningen och kunde avancera till att bemästra det påföljande gaspådraget, vilket också kräver stor finess.

Man kommer inte särskilt långt genom att bara trycka gasen i botten såvida man inte vill köra med konstant bredsladd.



Bromsarna biter likt en krokodil.

Audi R8 GT kräver att man är en fena på bilkörning

Körupplevelsen i en R8 GT på gränsen är en oerhört taktill upplevelse. V10-motorn sjunger med höga noter någon decimeter bakom öronen och däcken skriker när man plågar dem igenom kurvorna.

Samtidigt inser jag också att det kräver en enorm körförmåga för att vrida ur det mesta på banan från en så extrem bil som en Audi R8 GT.

Den begränsande faktorn blir därför sannolikt personen bakom ratten eftersom bilen i sig är så fruktansvärt kapabel. Men naturligtvis kan man fortfarande ha roligt, även fast antisladdsystemet räddar upp ens klumpiga manövrar.

Nya R8 GT är det närmsta en väglaglig Le Mans-bil Audi någonsin har tillverkat. Vill du ha en behöver du strax över två miljoner kronor.

För de miljonerna får du inte bara en bil vars gränser du sannolikt aldrig kommer att kunna nå, men samtidigt också något exklusivt.

Audi kommer nämligen bara att tillverka 333 enheter varav 10 kommer till Sverige.

Audi R8 GT (2023)

Motor: 5,2-liters, V10, 620 hästkrafter, 565 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, bakhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 3,4 sekunder

Toppfart: 318 km/h

Vikt: 1.570 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4.496/1.964/1.237 mm

Pris: Från 2.207.900 SEK

Högsta Växelns första intryck av Audi R8 GT.

Slutbetyg: 4,5/5

Nya Audi R8 GT vinkar adjö till V10 som motor och det rör sig sannerligen om ett avsked som heter duga. Den går att ha roligt i men måste hanteras med största möjliga respekt.



Vi gavs även möjlighet att åka med i racingbilen Audi R8 GT3.

Lyssna på det senaste avsnittet av Dragläget, vår podcast om bilar: "Vi dränkte en bil i Stilla havet"

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

Läs även: [Recension av Bugatti Chiron.](#)

Läs även: [Recension av Pininfarina Battista.](#)



Andreas Bergman

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

11. Nya Audi RS3 provkörd – snabbast någonsin

Av Marcus Berggren 25 November 2022.

Test: Audi RS3 Performance Edition.



Nya Audi RS3 Performance Edition är den första bilen i klassen som gör 300 knyck.

Audi har gjort sig kända för att tillverka säkra familjebilar med trygga vägegenskaper de senaste åren men deras modellprogram har ett antal guldorn, även för den mer busigt lagde.

RS3 är ett av dessa. Och nu har Audi beslutat sig för att göra den ännu lite bättre i och med nya Performance Edition. Vi begav oss till motorbanan Monteblando i Spanien för att ta oss en närmre titt.

Vad får man egentligen för pengarna?

RS3 Performance Edition får en hel del smaskigt godis i förhållande till standardmodellen. Motorn är starkare, bromsarna är keramiska, och både exteriör och interiör ströslas med blåa detaljer.

19-tums-fälgarna är unika för Performance Edition och de omsluts av semi-slicks. På insidan får man sportigare stolar och alcantara-ratt.

RS3 erbjuds både i halvkombi- och sedanutförande. Av dessa två är sedanen enligt mig snyggare.

Audi har även ansträngt sig för att inte peppra RS3 med alltför många plastdetaljer som saknar funktion.

Det mesta som ser ut som ventil är också det vilket jag uppskattar, men självklart finns det ändå vissa detaljer som bara ska se tuffa ut.

Under huven sitter den femcylindriga Audi-motorn som numera har blivit lite av en ikon. Den är ruskigt kraftfull med sina 407 hästkrafter och har ett karakteristiskt dovt motorljud.

Tack vare den starka motorn fortsätter RS3 att accelerera hela vägen upp till 300 km/h vilket är unikt för en bil i den här klassen.



Interiören är en tysk historia.

Den inre huliganen vaknar till

Audi RS3 är fyrhjulsdriven och kommer med en så kallad "Torque Splitter" som kan skyffla runt vridmomentet mellan bakaxelns inner- och ytterhjul beroende på om man vill sladda (om man är på en bana) eller inte (om man exempelvis får sladd på en snöig väg). Splitten mellan fram- och bakaxel är dock fast på 50/50.

Torque Splittern möjliggör också ett driftläge vilket kan locka fram huliganen i den mest städa pensionären.

RS3 går verkligen att ha roligt med, och den är lättkörd på så vis att vem som helst kan ha kul i den.

Själv hade jag så roligt att ena bakdäcket smällde efter några minuter av intensivt bredsladdande genom driftingbanan.

Samtidigt gör det lite ont i en bilentusiasts själ eftersom man känner att det sliter så hårt på bilen.

I Sverige är vi ju dock ofta välsignade med en snörik vinter där jag verkligen kan föreställa mig att den mycket lekvilliga RS3 kommer till sin rätt.

Audi RS3 Performance Edition är dubbelt kompetent

Får du chans att ratta RS3 Performance Edition på bana är den bästa strategin att ta sig in i varje kurva kontrollerat med något lägre hastighet för att sedan trycka plattan i mattan och låta bilen reda ut resten åt dig. Och det gör den också. Varje gång.

RS3 är både lättkörd och lätt att ha kul i samtidigt som den känns trygg och säker. Detta är således en alldeles ypperlig prestandabil för vardagen.

RS3 Performance Edition byggs i en begränsad upplaga om 300 enheter. De svenska priserna är ännu inte fastställda men 9 bilar kommer till vårt avlånga land.

Ordinarie Audi RS3 börjar på drygt 620.000 kronor.



Endast 9 stycken RS3 Performance Edition kommer till Sverige.

Audi RS3 Performance Edition (2023)

Motor: 2,5-liters, 5:a, 407 hästkrafter, 500 newtonmeter

Kraftöverföring: 7-stegad dubbelkopplingslåda, fyrhjulsdrift

Acceleration 0–100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 300 km/h

Vikt: 1 570 kg

Mått: (längd/bredd/höjd): 4.496/1964/1237 mm

Pris: Ej fastställt

Högsta Växelns första intryck av Audi RS3 Performance Edition

Slutbetyg: 4/5

Nya Audi RS3 Performance Edition imponerar med sina sjuka prestanda och enorma kompetens. Samtidigt besitter den en lekfullhet som träder fram när man kör bilen för fulla muggar.

Läs även: [Provkörning av Audi RS3 i Grekland.](#)

Läs även: [Specialversion av Audi RS3 gör 300 knyck.](#)

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

Lyssna på det senaste avsnittet av Dragläget, vår podcast om bilar: "Vi dränkte en bil i Stilla havet".



Marcus Berggren



12. Zenvo TSR-GT saknar den flummiga vingen

AV BOBBY GREEN 2022-11-25 KL 13:30.

Men får mer effekt och går sjukt snabbt.



För att fira av sin modell TS presenterar den danska biltillverkaren Zenvo nu TSR-GT. Den saknar den självjusterande jättevingen på bakluckan som istället har ersatts av en mindre variant. Men bilen får 186 hästar fler än modellen TSR-S och siffran landar här på 1379 hästar. Den justerade effekten, en högre utväxling på sista växeln, aerodynamiska skydd på fälgarna och avsaknaden av vingen som stjälar fart gör att bilen även toppar hela 424 km/h. Det är avsevärt mycket mer än TSR-S som "bara" toppar 325 km/h. V8:an med dubbla kompressorer på 5,8 liter har bland annat fått ett nytt insug och nya grenrör. Man kan tanka med både E85 och vanlig bensin. Insidan i denna är även mysigare med riktigt skinn och tjockare mattor som ljudisolerar bättre.

Endast tre exemplar blir till och alla är redan sålda för en ännu okänd summa. Nästa år lanseras en ny modell med hybrid-V12:a.

zenvoautomotive.com



Bobby Green



**Se vingen på Zenvo TSR-S jobba.
Ser lite speciellt ut.**



**Zenvo TSR-S kryddad med ännu mer kolfiber.
Har rätt intressanta fälgar.**



**Nästa modell från Zenvo får V12:a med hybrid-teknik.
Och mellan 1500 och 1800 hästar.**



13. Se när elbilen Fisker Ocean byggs ihop

Skriven och publicerad av Kristofer 2022-11-25.

Produktionen av Fisker Ocean är sedan i förra veckan igång. Nu kan vi följa med in i fabriken och se hur den nya elbilen byggs.



I en uppsnabbad film på tre minuter och en sekund får vi följa med hela produktionslinan och se hur robotarna och montörerna sätter samman varje Fisker Ocean:

<https://youtu.be/AAQJhqzTBGw>.

Detta är inte den första filmen där vi får följa med hur biltillverkarna bygger ihop sina bilar. En av de tuffaste filmerna från i år är den från Teslas Berlinfabrik där vi får flyga med in i de stora presserna. Den kan du se i videon: <https://youtu.be/7-4yOx1CnXE>.



Kristofer Rask



14. Fullastad Tesla Semi körde 80 mil på en laddning

Av Magnus Fröderberg, Publicerad 2022-11-28, 16:03

Tesla lovade 80 mil räckvidd – en fysisk omöjlighet enligt konkurrenten.



*Teslas ellastbil har varit på gång länge,
men nu verkar den till slut närma sig produktion efter ett lyckat test.*

Teslas lastbil Semi är färdig och har testkörts med full last på allmän väg. Teslas vd Elon Musk meddelar att man kört över 80 mil med 37 tons last, något som konkurrenten Mercedes menade var en omöjlighet då det skulle strida mot fysikens lagar.

– Om Tesla verkligen håller detta löfte kommer vi självklart att köpa två lastbilar – en att ta isär och en för att testa, för om det händer har något gått oss förbi. Men för tillfället gäller samma fysiklagar i Tyskland och i Kalifornien, sade styrelseordföranden Martin Daum när Tesla Semi visades för några år sedan.

Tesla anger inte batteristorleken på Semi, bara att man kan välja mellan 48 eller 80 mils räckvidd. En Tesla Semi kostar omkring 1,9 miljoner kronor i USA.



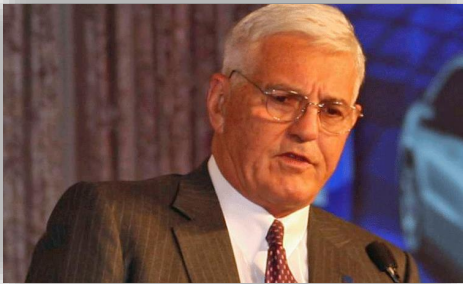
Magnus Fröderberg



Tesla Semi – nya lastbilen får 80 mils räckvidd och extremt lågt luftmotstånd.



Efter "The Epic Split" – ny reklamklassiker från Volvo Trucks?



Bob Lutz: "Tesla är borta före 2019".



Lastbilar hånglar i Volvos nya romantiska reklamfilm.



Magnus Fröderberg



15. Fuells eldrivna motorcykel gör nytt försök

AV BOBBY GREEN.

2022-11-26 KL 10:30.

Reservationerna öppnar igen.



2019 presenterade motorcykelbyggaren Erik Buells det nya företaget Fuell som skulle satsa på eldrivna motorcyklar. Man visade i samband med detta även upp modellen Fllow men sedan dess har det varit ganska så tyst då pandemin kom. Nu väcker man liv i grejerna och öppnar reservationerna för den eldrivna motorcykeln igen. 200 dollar kostar det och man vill få in 3000 bokningar innan man går vidare med produktionen. Förbokar man får man 2000 dollar i rabatt på priset och en kolfiberhjälm.

Fllow har ett batteripack på 10 kWh, 47 hästar och ska ta sig 24 mil på en laddning. Man ska kunna ladda från tomt till fullt på en halvtimme. 0-96 km/h ska gå på 3,5 sekund och toppfarten anges till 140 km/h. Frånpriset ligger på 11.995 dollar.



Bobby Green



**Erik Buells nya företag heter Fuell.
Presenterar en elcykel och en elmotorcykel.**



**Dokumentär om Erik Buell och hans motorcyklar.
The Ragged Edge.**



**Elaka Magpul Ronin är nu verklighet.
Baseras på Buell 1125R.**

16. Första Koenigsegg Jeskon snart till köparen

PUBLICERAT 24/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Någon kommer att få tidernas bästa julklapp. Nu har den första Koenigsegg Jeskon som ska levereras till en köpare siktats i Ängelholm. Jesko Attack har en toppfart på över 500 km/h.



Av allt att döma har nu Koenigsegg startat upp produktionen av de första Jeskobilarna som ska levereras till kunder. Från början sade Koenigsegg att bilarna skulle börja skeppas ut i våras, men av någon anledning har hyperbilen låtit vänta på sig.

Häromdagen fångades en splittrig Koenigsegg Jesko inslagen i gul och vit skyddsplast när den var ute på testkörning i Ängelholm. Bilden togs av [@theofficespotter](#) och publicerades på Instagram. Det mesta tyder på att detta är den första kundbilen. Den är av versionen Jesko Attack som är optimerad för grepp och bankörning och har en toppfart på över 500 km/h.

Jesko är sedan länge slutsåld. Det har gått 3,5 år sedan Koenigsegg visade upp Jesko på Genèvealongen i mars 2019. Ett år senare visades toppfartsversionen Jesko Absolut. Den första köparen kan således få tidernas bästa julklapp.



Klassiker

17. Quiz: Vad kan du om Saab

Publicerad 2022-11-25 kl 15:00.



[Starta quiz!](#)



18. Försvaret har köpt nya lastbilar.**AV ROGER ÅBERG 2022-11-25 KL 10:30.****Från Volvo och Scania.**

Försvarets materialverk har köpt in nästan 300 lastbilar från Volvo och Scania. Anledningen är att Försvaret nu växer och därför fått större behov. Fordonen ska levereras under 2023 och 2024 och när de 300 fordonen är levererade finns det option på ytterligare 260 fordon. Totalt blir det i sånt fall 460 miljoner kronor.

De här fordonen ska täcka behovet av underhållsfordon utan specialanpassning. På bilden ovan ser vi rullflakslastbil och flaklastbil med bakgavellyft från Volvo. Scania kommer att leverera skåplastbilar.

**Roger Åberg**

19. Udda bilar: Dare DZ

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER 19 AUG 2018, KL 13:30.

Nyskapande och djärv men Dare DZ var hopskruvad av vana händer. En vågad bil med anor med andra ord.



FILM: https://youtu.be/7b_S313JI40.

Med tanke på utseendet och namnet skulle man kunna tro att bilen ovan var något helt nytt och vågat när den kom 1998 men så var faktiskt inte fallet. Dare var en förkortning av Design And Research Engineering och inte en uppmaning till tvekande spekulanter.

Bakom märket låg bröderna Ivor och Trevers Walklett som redan under 1950-talet började bygga bilar vid namn

Ginetta. Det var bilar som följde tidens anda formmässigt och faktum är att även DZ här ovan gjorde det. Eller i alla fall sög den upp trender. Redan 1996 hade Ford visat upp sitt snarlika koncept Indigo och Chrysler fick samma år igång produktionen av sin hot rod-modell **Prowler**.

Men nog stack DZ ut och ambitionen hade varit just att bygga något annorlunda. Under plastskalet fanns en rörkonstruktion och i den fanns plats för två personer och något så vanligt som en Fordmotor, samma som i den nyligen debuterade modellen **Focus**. Den var på två liter men hade försetts med en kompressor från danska Rotorex och gav därför 210 hästkrafter i stället för originalets 131 hästar. Det räckte gott åt fordonets 680 kg.

Trots den imponerande prestandan på 4,7 sekunder för sprinten 0-100 km/h var DZ mjukt satt och riktigt skön att åka i till och med under långa turer men det krävdes att man var god vän med sin passagerare för kupén var trång.



DARE DZ 2001.

Kanske är det en tvåsitsig Formel Ford-racer som DZ bäst kan liknas vid.

DZ kom att byggas i tio exemplar varav sex stycken var i cabrioletutförande, de övriga hade tak samt dörrar av måsvingetyp. I provkörningen i Teknikens Värld nummer 13/1999, får vi veta att plastgjutningarna höll högre klass än i många andra fall. Om någon har rätt att döma så var det vår utsände **PeO Kjellström** som i dag har tappat räkningen på hur många brittiska hembyggen han har kört sedan han började på tidningen 1984.



Dare DZ Sports Convertible 1998.

20. Calle Bergman första bekräftade föraren till STCC 2023

AV BOBBY GREEN 2022-11-28 KL 15:00.

Kommer köra en BMW i4.



Calle Bergman

Som vi har skrivit tidigare kommer STCC från och med nästa år att bli helt eldrivet. Nu får vi reda på att 17-årige Calle Bergman från Exion Racing är den första bekräftade föraren till säsongen, och han kommer att ratta en 550 hästar stark BMW i4. Calle som är från Värnamo har tidigare tävlat i gokart, Formel Nordic och Radical.

"Jag har aldrig varit så laddad och redo för något i mitt liv som STCC 2023, premiären kan inte komma snart nog! Både jag och teamet har en lång väg kvar att vad gäller att bygga erfarenhet jämfört med våra konkurrenter. Men jag är förväntansfull inför 2023 och vidare när mästerskapet gör en nystart med elektrifieringen som gör att spelplanen förändras betydligt."



Bilen Calle kommer köra



STCC blir helt eldrivet Från och med nästa säsong.

SLUT