



1. Tesla-ägarnas julklapp
2. Tesla erbjuder nu 1 000 mils gratis laddning
3. Tesla vill bygga en miljon bilar om året vid Giga Berlin
4. Regeringen lovade för mycket om reduktionsplikt
5. Schweiz kan komma att förbjuda elbilar
6. Bentley 3D-printar i guld
7. Ny superteknik i Polestar 3 nödstoppar bilen om du blir dåsig
8. Iranska Saipa Atlas – med teknik från 1986
9. Opel Mokka-e får längre räckvidd och nytt namn
10. Vi kör Volkswagen ID. Xtreme
11. Maxad Londontaxi
12. Polestar 2 Standard range Single motor
13. Rivian R1T provkörd
14. Stockholm till Göteborg i Nissan Ariya
15. Världens snabbaste bilar gör upp i dragrace
16. Här kommer tomten med jetmotor

1. Tesla-ägarnas julklapp: Track Mode, Steam och kupékamera

PUBLICERAT 14/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu har Tesla börjat skicka ut sin juluppdatering med julklappar till ägare i hela världen. Det nya systemet innehåller Steam, Apple Music och brädspelet Mahjong. Dessutom kan ägare till Model Y nu köra sin bilar i banläget "Track Mode".



Runt jul brukar Tesla skicka ut en stor uppdatering av sina operativsystem laddat med häftiga finesser som kan ses som en julklapp till ägarna. 2022 är inget undantag, och uppdateringen är nu på väg ut till ägare i hela världen.

Den som tröttnat på Spotify kan nu byta till Apple Music, förutsatt att du har Premium Connectivity som kostar 99 kronor i månaden. Vi har inte hunnit testa om abonnemanget till musiken ingår. Tesla har redan en hel del spel i bilen och nu är det dags för den klassiska brädspelet Mahjong att göra sitt inträde i bilen.

För den som vill spela sina vanliga spel i bilen så stödjer nu Tesla spelplattformen Steam. Det ska gå att synkronisera sina övriga spel via molnet och spela vidare i bilen. Dock måste du äga en Tesla Model S eller en Model X med 16 GB DDR-minne för att det ska fungera. Samt förstås Premium Connectivity. Du ska också kunna para ihop din Tesla med spelkontroller via blåtand, till exempel PS5-kontroller. Möten via Zoom ska också bli möjligt via bilens kupékamera, men det verkar ännu inte fungera i Sverige.

För oss som gillar att köra bil mer än att spela tv-spel är Track Mode till Tesla Model Y Performance en större nyhet. Banläget ger dig möjlighet att konfigurera bilen för bättre banprestanda och att mäta acceleration i realtid. Track Mode aktiveras under menyn med pedaler och styrning, bör nog användas med försiktighet i svensk halka...



FILM: <https://youtu.be/CEhBzX-6FjA>.

Den som har hund eller brukar låta någon annan sitta kvar i bilen får nu ett förbättrat Dog Mode. Ett meddelande kommer stå på skärmen så att förbipasserande kan se att luftkonditioneringen är på. Dessutom kan du kolla in i bilens kupé via kameran i Dog Mode eller Sentry Mode. En mindre användbar funktion är att du kan synkronisera bilens ljusshow med andra bilar om du vill bjuda på en större ljusshow. Men lite mäktigt är det allt:



FILM: https://youtu.be/aU_3NmOwekE.



Maths Nilsson

2. Tesla erbjuder nu 1 000 mils gratis laddning

Av Marcus Berggren 16 December 2022.

I ett försök att driva på registreringsstatistiken inför nästa år erbjuder nu Tesla sina kunder motsvarande 9 656 kilometers (6 000 miles) gratis laddning rapporterar brittiska Autocar. Det gäller endast för bilar som registreras in mellan den 15 och 31 december i Storbritannien.



Laddstationerna Supercharger från Tesla öppnar för alla elbilsanvändare – även i Norge.

Gynnar statistiken

Försäljningen går väldigt bra för Tesla just nu men i syfte att bibehålla det faktumet erbjuder de en rad incitament på diverse marknader. I Kina har bilarna exempelvis rabatterats för att driva försäljningen.

I Storbritannien får man alltså närmare 1 000 mils snabbladdning gratis. Det motsvarar cirka 10 000 kronor i laddning.

Inte första gången

Det är inte första gången Tesla kryddar till sina erbjudanden när det närmar sig nyår.

I Sverige får man vänta mellan två veckor och tre månader på leverans av en [Tesla](#).

Men så fort bilen är byggd kan man förregistrera den i Sverige, något som alltså även gäller för Storbritannien.

Tesla är ett av märkena på marknaden som får ut bilar snabbast. Det är något som tyder på att deras olika fabriker – exempelvis i Berlin och Shanghai – jobbar på för fulla muggar.

Det pekar även på att Tesla inte tampoas med samma problem som andra märken när det kommer till komponentbrist och liknande.



Snart en vanlig syn på vägarna.

Laddning som försvann

När Tesla Model 3 lanserades försvann även förmånen med gratis snabbladdning som många tidiga Model S-bilar fortfarande har.

I dagsläget erbjuder de emellertid incitament då och då i syfte att riva försäljningen och i detta fall är det alltså en fråga om att förbättra statistiken inför nästa år.



Sedan Tesla öppnade sina snabbladdare för alla bilmärken har det underlättat roadtrips i just elbilar.



Marcus Berggren

3. Tesla vill bygga en miljon bilar om året vid Giga Berlin

Publicerad av Carl Undéhn.

2022-12-15.

Tesla har de senaste månaderna ökat produktionstakten vid sin europeiska fabrik utanför Berlin. För tillfället byggs 2 000 exemplar av elsuven Model Y i veckan, vilket utslaget på ett år blir omkring 100 000 bilar.



Fabrikens kapacitet är däremot 500 000 bilar om året, men inte heller det verkar räcka. Tidigare uppgifter om att Tesla vill höja årsproduktionen till en miljon bekräftas nu av lokala myndigheter.

Tesla har redan utökat den befintliga fabriken och väntas snart lämna in ansökningar till myndigheter om fortsatt expansion.

Utöver det vill Tesla genomföra provborrningar för att undersöka hur mycket grundvatten som faktiskt finns i området. Data över det som finns idag är gammal och Tesla verkar utgå från att det finns mer vatten än vad de nuvarande uppskattningarna visar. Tesla kommer därför också stå för kostnaderna för undersökningen som enligt tyska medier är en sjusiffrig summa – alltså minst omkring tio miljoner kronor.

Just mängden vatten som fabriken behöver var från början något som kritiserades av miljögrupper och lokalbefolkningen i regionen. Redan idag är mängden vatten som får användas delvis begränsad för de som bor där. Tesla har hela tiden hävdat att mängden vatten inte är något problem och har även gjort ändringar i produktionen för att minska förbrukningen.

4. Regeringen lovade för mycket om reduktionsplikt – kan få backa

PUBLICERAT 16/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Regeringens stora vallöfte om sänkt reduktionsplikt på bensin och diesel har försenats med ett år. Nu ser det ut att kunna spricka helt och en bränslesänkning på fem kronor per liter kan utebli. Regeringen har nog lovat saker som man inte riktigt förstod vad de innebär, uppger en källa till DN.



Under valrörelsen lovade flera av partierna i regeringen skattesänkningar på **bensinpris** och **dieselpreis** med upp till tio kronor per liter. Kritiken om svikna vallöften har varit stor mot att det bara blir en sänkning på 41 öre per liter för diesel och 14 öre för bensinen vid nyår.

Den stora sänkningen skulle istället komma om ett år, vid nyår 2024. Då skulle den så kallade reduktionsplikten sänkas till EU:s miniminivå, cirka sex procent, istället för dagens 30,5 procent. Det skulle ge en sänkning av dieseln med cirka fem kronor per liter och en sänkning av bensinen med cirka en krona per liter.

Men nu uppger Dagens Nyheter att regeringen kan tvingas backa från löftena om att kraftigt sänka reduktionsplikten. Orsaken är att Sverige riskerar miljardböter till EU för att vi inte håller våra koldioxidmål.

– Regeringen har nog lovat saker som man inte riktigt förstod vad de innebär, uppger DN:s källa.

Regeringen ska ha bett Energimyndigheten om att räkna ut hur mycket vi kan sänka reduktionsplikten utan att bryta mot EU-kraven. Enligt myndigheten ska det vara omöjligt att sänka med den utlovade nivån.

Om Sverige skulle sänka sin reduktionsplikt skulle vi enligt DN släppa ut 27 miljoner ton koldioxid för mycket fram till 2030. Det skulle kunna ge miljarder i böter till EU för att vi inte hållit de utsläppskrav vi kommit överens med EU om. Enligt DN:s källor har löftena före valet om skrotad reduktionsplikt inte varit verklighetsförankrade.

5. Schweiz kan komma att förbjuda elbilar

Av Marcus Berggren 14 December, 2022.

Likt Sverige drabbas även Schweiz av en brist på el, något som gör att de överväger diverse metoder för att dra ner på elförbrukningen. Något som diskuteras är att eventuellt förbjuda eller begränsa användandet av elbilar.



Det finns en risk att elbilar inte får laddas i Schweiz om elbristen blir värre.

Det är främst när elbristen är som mest påtaglig som elbilar eventuellt inte ska få laddas.

En av flera åtgärder

Det är en av flera åtgärder som har lagts fram i ett förslag i syfte att dra ner på elförbrukningen i landet.

Utöver att begränsa elbilar innehåller förslaget åtgärder som att reducera temperaturen i tvättmaskiner, inte använda lövblås eller rumpvärme på skidliftar och att erbjuda streaming-tjänster i lägre kvalitet.

Just begränsningen av elbilar ingår emellertid i det striktaste av sparpaketet och har ännu inte implementerats.

Schweiz vill öka sin självständighet

Anledningen till att Schweiz lider av en elbrist för närvarande är att mycket av deras el kommer från vattenkraft. Nu när det vankas vinter genereras därför mindre el – som en konsekvens av exempelvis is – vilket i sin tur ställer till problem för landet.

Schweiz importerar därför sin energi från Frankrike och Tyskland, två länder som förlitar sig på gas från Ryssland, vilket har lett till en elbrist på hela den europeiska kontinenten.



*Inflationen väger tyngre än en slopad klimatbonus
vilket gör att begagnade elbilar fortsätter att sjunka kraftig i pris.*

Elbilar drabbas

Åtgärderna kan leda till att elbilar endast får användas för helt nödvändiga resor som läkarbesök och liknande.

Huruvida förslaget blir verklighet och om det kan komma att spridas runt om i Europa återstår att se. **I Kalifornien, USA, fick inte elbilsägare ladda sina bilar** under en pågående värmebölja, något som också kunde härledas till elbrist.

Läs även: **[Tvärnit för begagnade elbilar.](#)**

Läs även: **[Elbilarna med störst batteri.](#)**

Läs även: **[Fördubbling av priset på elbilsladdning.](#)**



Marcus Berggren

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



6. Bentley 3D-printar i guld: "Banbrytande process"

Av Carl Södermark, Publicerad 2022-12-17, 11:55.

Bentley Mulliner Batur erbjuder ett tillval på 210 gram av 3D-printat guld i kupén – "inte tidigare gjorts inom bilindustrin".



Vill man spendera mer än 20 miljoner kronor på sin Bentley Mulliner Batur kan man välja till 3D-printat guld i kupén.

Bentleys nya GT-copué Mulliner Batur kommer enbart byggas i 18 exemplar, som alla redan sålts. Trots att priset börjar på drygt 20 miljoner kronor – före tillval.

Ett av dessa tillval är upp till 210 gram av 3D-printat 18 karat guld runt om i kupén. Bentley beskriver processen att 3D-printa guld som "banbrytande" och något som inte tidigare använts i bilindustrin. Bland annat kan vredet som omringar start/stopp-knappen, som används för att välja körläge, fås i guld.

För att åstadkomma detta har Bentley Mulliner tagit hjälp av välkända Cooksongold för att 3D-printa guldet. Guldet i sig kommer från gamla smycken som Jewelry Quarter i Birmingham gör till ett fint pulver som ska vara anpassat för 3D-printning.

Bentley menar att användandet av återvunnet guld är i linje med deras Beyond100 strategi som ska göra tillverkaren helt koldioxidneutral till 2030.

Priset för det banbrytande tillvalet har inte avslöjats – men bara guldet i sig är värt ungefär 95 000 kronor.



Bentley Flying Spur Speed – ett sista farväl till W12-motorn



Bentley Mulliner Batur visar elbilarnas design



Bentley lanserar den mest avancerade bilstolen någonsin



Film: Alrik kör Bentley Continental GT Speed – W12-motorns sista repa!

7. Ny superteknik i Polestar 3: Nödstoppar bilen om du blir dåsig

PUBLICERAT 16/12/2022 AV MATHS NILSSON.

Polestar visar upp sitt nya förarövervakningssystemet i Polestar 3 på mässan CES 2023 i Las Vegas. Bilen har två kameror som spårar förarens huvud-, ögon- och ögonlocksrörelser. Bilen kan avslöja förarens tillstånd i realtid och nödstoppa körningen.



Nya Polestar 3 premiärvisades i november och även om vi fått se allt av bilens exteriör och interiör vet vi ganska lite om säkerhetstekniken som bilen delar med nya Volvo EX90. Det tänker Polestar ändra på för redan i januari visas bilens nya förarövervakningssystem på CES-mässan i Las Vegas. Polestar 3 har två kameror i kupén som håller koll på föraren.

De två kamerorna har mjukvara från Smart Eye som spårar förarens huvud-, ögon- och ögonlocksrörelser. De kan utlösa varningar och ljud. Om föraren är distraherad, dåsig eller frånkopplad kommer bilen att nödstoppas och köra in till väggkanten.

Dagarna då det var föraren som ansvarade för att köra bilen är i princip över. Räknar vi in Smart Eye så finns det fem olika system som ska hjälpa föraren att köra bilen: Driver Alert Control, Lane Keeping Aid, Adaptive Cruise Control och Pilot Assist. När systemet samlat in all data så går det till en centraldator med Nvidia-processor.

På CES kommer besökare att kunna se hur kamerorna inuti Polestar 3 spårar förarens huvud- och ögonrörelser, samt observera hur AI-mjukvaran kan upptäcka förarens tillstånd i realtid.

– Den här tekniken adresserar några av huvudorsakerna bakom dödsolyckor och kan hjälpa till att rädda liv genom att få föraren att åter rikta uppmärksamheten mot vägen – och systemet kan initiera förebyggande åtgärder när föraren inte gör det eller inte kan, säger Thomas Ingenlath, Polestars vd.

Teknikens Värld

8. Iranska Saipa Atlas – med teknik från 1986

PUBLICERAD: 14 DEC 2022, KL 19:44.

Iranska biltillverkaren Saipa lanserar den nya modellen Atlas som baseras på gamla Kia Pride som lanserades första gången 1986.



FILM (stillbilder): <https://youtu.be/j8pqs9A4sOQ>.

Saipa är Irans största biltillverkare och ägs till en majoritet av den iranska staten. Företaget grundades 1965 och licensbyggde då **Citroën** för den iranska marknaden. På senare år har de främst gjort sig kända för att för att licenstillverka olika koreanska bilar. En av dem är Saipa Quick som nu ska ersättas av den uppdaterade versionen som ska heta Atlas. En småbil som till viss del påminner om Ford i fronten och har en 1,5-liters fyrcylindrig motor med 88 hästkrafter under huven. Till den får man antingen en CVT- eller manuell växellåda.





Saipa Atlas mäter in på strax under fyra meter liksom föregångaren, 399 centimeter, och fälgarna mäter 14 tum.

Måttet på fälgarna ger en hint om vilket årtionde bilen den baseras på kommer ifrån. Plattformen användes nämligen från början till [Kia](#) Pride som lanserades redan 1986 och samma plattform används även till andra Saipa-bilar som bland annat Tiba, en halvkombi, och Saina som är en sedan.

Med tanke på att en del har hänt i bilvärlden sedan 1986 levererar Saipa Atlas troligen inte riktigt på samma säkerhetsnivå som dagens bilar. Men det gör däremot att bilen troligen är ganska billig. Nya Saipa Atlas kommer att lanseras i Iran någon gång under 2023 men pris är ännu inte offentliggjort.

Det är även lite ironiskt att flera Saipa-bilar bygger på en modell som heter Pride.



Kia Pride 1986.

9. Opel Mokka-e får längre räckvidd och nytt namn

Publicerad 2022-12-15 05:05 (uppdaterad 2022-12-15 08:10). Text Erik Söderholm.

Nästa år anländer en uppdaterad version av kompaktsuven Opel Mokka med eldrift.



Opel byter namn på den eldrivna versionen av Mokka och förlänger räckvidden.

Den kallas i dag för Mokka-e, men den byter nu namn till Mokka Electric.

I samband med uppdateringen får modellen ett nytt och något större batteripaket (54 kWh jämfört med 51 kWh) vilket ger en räckvidd på upp till 40,6 mil enligt WLTP-körcykeln. Det är 6,8 mil eller 20 procent mer än tidigare. Den effektivare drivlinan hämtas från Stellantis-koncernen och finns även i [uppdaterade Peugeot e-208](#).

Samtidigt hävdar Opel att förbrukningen sänkts till 15,2 kWh/100 km. Det är visserligen en relativt låg förbrukning, men ändå något högre än för konkurrenten Hyundai Kona Electric som har en officiell förbrukningssiffra på 14,7 kWh/100 km med det större batteriet som ger en räckvidd på 48,4 mil.

– Med en ny eldrivlina och större batteri gör vi Mokka Electric ännu starkare, effektivare och bättre, säger Opelchefen Florian Huettl.

På den svenska marknaden har 900 exemplar av Opel Mokka-e registrerats – något fler än lillasyskonet Corsa-e.



Erik Söderholm



10. Vi kör Volkswagen ID. Xtreme: "Jag kör så att jag blir åksjuk".

Av Redaktionen. Publicerad 2022-12-16, 14:25.

Fotoreporter Magnus Fröderberg är i norra Tyskland för att köra Volkswagens extremaste elbil, prototypen ID. Xtreme.



Magnus Fröderberg kör VW ID. Xtreme och Golf Country.

Hej, var är du?

– Jag är på Magdeburgs flygplats för att köra **Volkswagen ID. Xtreme med 387 hästkrafter**, 88 mer än i GTX.

Borde ni inte vara på en terrängbana?

– Det var vad jag förväntade mig, men det här stället är bra för att testa bilens muskler. Vi har även fått åka **Volkswagen ID. X** med en fabriksracingförare – det gick verkligen undan. Båda bilarna delar drivlina där den bakre motorn bytts ut mot en kraftigare prototypmotor. Jag har bland annat gjort burnout-svängar som inte går att göra med en GTX på grund av skillnader i antisladdsystemet. Jag kör bilen så hårt som det går, och jag blir åksjuk på kuppen.

Fick du köra något annat kul?

– Ja, de hade tagit med sig en Volkswagen Golf Country från 1990. Den här förhöjd cirka 10 cm och har permanent fyrhjulsdraft. Den var riktigt trevlig. Inredningen såg ut som min mammas Jetta och luktade på samma sätt.



Magnus har även fått köra den "riktigt trevliga" och ovanliga 4WD-klassikern Volkswagen Golf Country.

Varför låter Volkswagen dig köra ID. Xtreme. Det är ju bara en prototyp byggd i ett exemplar?

– Volkswagen vill se vilka reaktioner som en sådan här bil ger hos tidningar och kunder. Om den blir populär kan bilen komma i produktion. Två saker måste ändras i så fall, kofångaren fram skymmer en del sensorer och kameror. Och takräcket med belysningen måste fixas, det börjar vissla om det redan i 50 knuck.

Ett fullt provkörningsreportage kommer snart i tidningen Auto motor & sport och här på sajten för dig som har [Premium](#).



ID. X har samma drivlina som ID. Xtreme. Kanske en kommande ID. 3 R?



Volkswagen ID. Xtreme – stark offroadversion av ID.4



Volkswagen ID.3 GTX får 333 hästar och fyrhjulsdraft



Volkswagen ID.3 får facelift – och högre kvalitet

Teknikens Värld

11. Maxad Londontaxi

PUBLICERAD AV PETER KLEMENSBERGER 12 DEC 2022, KL 20:24.

Med denna uppgraderade taxi låter man gärna taxameteren ticka på. Välkommen in i LEVC TX5 The Farelady Edition.



Londontaxi kallar vi det lite slarvig när det egentligen handlar om en rad modeller från företaget som bildades för över hundra år sedan och fick nytt kinesiskt ägo 2013.

Den senaste modellen TX5 är den mest avancerade någonsin **med teknik från Volvo** som ingår i samma koncern. Än mer avancerad är just denna version: The Farelady Edition från den brittiska bilförädlaren Kahn Automobiles.

Den anonyma miljön vi hittar i originalbilen är som bortblåst och i stället har man lånat inspiration från lyxmärken som Maybach, Bugatti och Rolls-Royce. Kolla bara på grillen, det kviltade lädret och innertaket med stjärnhimmel. Invändigt hittar vi träpaneler, LED-belysning, trådlös mobiltelefonladdning och extra USB-kontakter.

Utvändigt har bilen 18-tumsfälgar fram och 19 tum bak och bilen kan fås svart (så klart), blå, grön (den klassiska brittiska racingfärgen), silver eller grå. På taket har ordet taxi ersatts med VIP – Very Important Person.

Extra lyx kan adderas om man inte kan få nog men då kryddas grundpriset på 99 000 pund plus skatt skatt (närmare 1,3 miljoner kronor). Inte så pjåkigt då urbilen redan den kostar strax över 800 000 kronor.

Det är inte första gången Kahn Automobiles sätter tänderna i Londontaxin, 2018 byggde man de sista fem versionerna av föregångaren, en version kallad **London Taxi TX4 Last Of Line Edition**.



Plus för lyx, minus för bara två sittplatser.



Taxi, var god dröj kvar så länge som möjligt.



Peter Klemensberger

Bilköparguiden

12. Polestar 2 Standard range Single motor – strulfri familjebil

Publicerat 24 NOV 2022.

Text och foto: Christian Nilsson.

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.



LÄSTID: 8 MIN

- **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. Knaptryck 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.



Snyggt, enkelt och lätt att förstå.

Polestar har gjort helt rätt som tagit hjälp av Google. Röststyrningen fungerar riktigt bra!

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!

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.



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

Riktigt långa personer trivs inte i baksätet, kanske inte fram heller. Takprofilen stjäl 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.

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.



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

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.

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. Framhjulsdrift.

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.

13. Rivian R1T provkörd – fullständigt dominerar

Av Marcus Berggren 17 December, 2022.

Rivian är en amerikansk startup från Irvine i Kalifornien som kan stoltsera med att vara först ut i segmentet elektriska pickisar, såvida man inte räknar med Chevrolet S-10 EV från 1997. Rivians första modell, R1T, har fått otroligt mycket uppmärksamhet. Vi begav oss till Los Angeles i Kalifornien för en provkörning.



Rivian R1T har sannerligen ett utseende som utmärker sig.



Rivian R1T och Marcus utanför deras showroom i Venice Beach, Kalifornien.



R1T är väldigt Kalifornia-kompatibel.

Rivian R1T (2022)

Motor: Två elmotorer fram, två elmotorer bak, 847 hästkrafter, 1231 newtonmeter

Kraftöverföring: Steglös automatlåda, fyrhjulsdrift

Acceleration: 0–100 km/h: 3,0 sekunder

Toppfart: 185 km/h

Elektrisk räckvidd: 505 km

Vikt: 3 259 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 5 514/1 828/2 078 mm

Pris (USA): Från \$67 500 (motsvarande 698 000 SEK)



Rivian R1T är ruskigt stor.



Interiören är minst sagt modern och digitaliserad.

En av de första elektriska pick-uperna

Filosofin bakom Rivian R1T är dels ett djuprotat hållbarhetstänk, dels ett fokus på terrängkörning, praktikalitet, och lifestyle.

Rivian var måna om att berätta för oss om bilens mångsidighet och fokus verkar sannerligen på miljöaspekten. Märket kallar bilen för världens första elektriska äventyrsbil.

Mycket gemensamt

Det är omöjligt att inte dra paralleller till Tesla när man okulärbesiktigar Rivian. Båda är amerikanska, båda har utvecklat bilar från botten upp, båda har egna mjukvaror och båda satsar på att bygga ut en lämplig infrastruktur.

Dessutom har Rivian köpt en bilfabrik tidigare ägd av [Mitsubishi](#), vilket är en liknande strategi som Tesla har anammat.

Rivian R1T har en egen bottenplatta som den delar med suv-syskonet R1S.

I varianten vi körde fanns det en motor vid vardera hjul, det vill säga två fram och två bak. Det kommer även en variant som bara har en motor fram och en bak.

Även infotainmentsystemet är egenutvecklat och fungerar bra. Systemet är responsivt och ser riktigt snyggt ut.

Det är ett under att en start-up som Rivian kan utveckla ett bättre infotainmentsystem än några av världens största bilkoncerner som har haft flera decennier på sig.

Väldigt många funktioner har inkorporerats i infotainmentsystemet, exempelvis inställningarna för att justera både ratten och backspeglarna.

På ratten finns det knappar men inga symboler – det ser snyggt ut men är opraktiskt.

Även instrumentpanelen är en digital lösning som är slående lik den man finner i exempelvis en [Tesla Model 3](#). Det kryllar inte av inställningsmöjligheter vilket känns lite som en förlupen möjlighet.



Rivian R1T är betydligt snabbare än man räknar med.

0-till-finkan på nolltid

Det är emellertid prestandasiffrorna som man imponeras mest av – det är en så kallad quad motor-konfigurering.

Totalt pumpar Rivian R1T ut hela 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter. Det är fler hästkrafter än en **Ferrari 296 GTB** och mer vridmoment än en **Bentley Mulsanne Speed**.

Trots en vikt på närmare 3,3 ton resulterar gasen i botten i en 0-till-100-tid på 3 sekunder blankt.

Accelerationen är våldsam och ihållande upp i hastigheter som hade fått en amerikansk sheriff att sätta donuten i halsen.

Det finns åtta olika körlägen, fyra för körning på vanlig väg – All Purpose, Sport, Conserve, och Tow Mode.

För terrängkörning finns det Off-Road Auto, Off-Road Rock Crawl, Off-Road Rally, och Off-Road Drift. [Läs om de olika körlägena här.](#)

Varje enskilt läge ändrar en rad parametrar såsom bilens höjd, fjädring, gasrespons, samt fyrhjulsdraftsystemet.

Normalläget är All-Purpose som automatiskt anpassar bilen till rådande omständigheter. Vid stadskörning är bilen i sin normalhöjd medan den på motorväg sänker sig själv för att minimera luftmotstånd.

Sport-läget sänker bilen och vässar till allt. Conserve stänger av elmotorerna baktill vilket gör bilen framhjulsdreven i syfte att maximera räckvidden. Tow Mode är – som det låter – till för att dra släp; dragvikten är hela fem ton.

Luftfjädringen innebär att komforten är hög, även om det inte rör sig om någon molnliknande upplevelse.

Många av Los Angeles potthål och grövre ojämnheter gör sig således kända men helhetsintrycket är mycket positivt.

R1T är i det stora hela en väldigt bekväm bil, med undantag av baksätet som inte är något märkvärdigt.



Det finns en genomlastningslucka bakom baksätet.

Imponerande kvalitet

Rivian R1T upplevs som väl ihopskruvad och styv, något som genomsyrar bilen i sin helhet. Kvalitetskänslan är hög och alla ytor man tar på känns premium.

Det är mäktigt imponerande att en startup kan tillverka något som känns så högkvalitativt medan många väletablerade bilmärken sannerligen tampas med kvalitetsproblem, däribland [Tesla](#).

Just bilens styvhet är en förutsättning för exempelvis terrängkörning där tokiga vinklar kan belasta bilen på oändligt antal sätt.

I sin tur ger det ett mer gediget intryck under ordinarie körning.

Styvheten är även en förutsättning för att bilen inte ska vrida isär sig själv när man låter samtliga 847 hästkrafter och 1231 newtonmeter släppa loss.

Att bilen har en elmotor per hjul innebär att man kan skicka på pricken så mycket kraft som situationen kräver, allt för att maximera grepp – både under ordinarie körning men särskilt vid terrängkörning.

Det är precis det man vill uppnå med diverse låsbara differentialer på bilar med “bara” en motor.

Kupén är tyst oavsett underlag och bilen är oerhört tillmötesgående.

Man sitter högt med god sikt runtom och trots de vansinniga prestandasiffrorna förblir Rivian R1T aldrig skräckinjagande.

Mycket av det har att göra med bilens enorma vikt vars totalvikt är på 4750 kilogram vilket i Sverige kräver C-behörighet på körkortet.

Den regenerativa inbromsningen har två lägen – standard och hög – där båda tillåter en-pedalskörning.

Regenereringen är bestämt kraftig men det finns ingen möjlighet att stänga av systemet helt, något som kan vara trevligt vid exempelvis motorvägskörning.

Styrningen är gummiaktig men R1T upplevs alltid som kvick och responsiv.

En [dieseldriven pickis](#) av samma kaliber upplevs som betydligt mer trög och saknar oftast den styvhet som Rivian stoltserar med vilket gör att ekipaget känns som betydligt mer lastbilslikt.



Det finns en hel del accessoarer att köpa till sin Rivian – exempelvis ett taktält.

Summan av kardemumman

R1T är en makalöst imponerande skapelse.

Den amerikanska start-upen Rivian har lyckats ta sig an en av världens tuffaste industrier och har lyckats utveckla en bil från botten upp som slår konkurrenterna på fingrarna.

Att de dessutom har lyckats göra det i ett land som är så pass kulturellt elbilsfientligt som USA med en bil för ett segment så konservativt som pickis-segmentet gör det hela ännu mer imponerande.

Rivian R1T imponerar med sin vansinniga prestanda, sin relativt höga komfort, höga byggkvalitet och en mjukvara som faktiskt fungerar.

Det är dessutom på första försöket, förvisso med lång startsträcka, bårdar gott för framtiden och visar att det minsann inte finns några ursäkter att tillverka undermåliga produkter, särskilt inte för de biltillverkarna som funnits i närmare 100 års tid.

Dagens PS första intryck av Rivian R1T

Slutbetyg: 5/5

Rivian R1T sätter ribban sanslöst högt för segmentet elektriska pickisar och visar mycket väletablerade företag var skåpet ska stå. Vad de lyckats åstadkomma är mycket imponerande och vi ser med spänning fram emot vad som komma skall.



Marcus Berggren

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



14. Test: Stockholm till Göteborg i Nissan Ariya

Skriven av Kristofer.

Publicerad 2022-12-16.

Svårladdad i kylan.



Det har varit dags att sätta Nissan Ariya på prov genom en långresa från Stockholm till Göteborg. En resa på 50 mil som kräver minst ett laddstopp. Vädret bjöd på fem minus-grad, och stundvis snöfall. Perfekta förutsättningar för att sätta Ariya på prov.

Jag åkte Stockholm (Kista) klockan 10.50 på förmiddagen och lämnade ödet i händerna på Ariyas navigationssystem. Det borde den väl ändå klara av? Nissan har mångåriga erfarenheter av elbilar genom Nissan Leaf – och borde ha koll på det där nu?

Njae, kanske inte. Snopet nog tog navigationssystemet mig till en Mer-snabbladdare i Mjölby med en maxkapacitet på 50 kW och hela 37 procent kvar i batteriet! Ariya ska ju ändå klara 130 kW och leverera en ganska plan och hög laddkurva genom hela laddningen så en snabbare laddare hade varit mer optimalt.

Dessutom kan man tycka att Ariya borde valt en laddare senare på resan. Att börja ladda vid 37 procent känns lite väl i överkant. Mycket märkligt!

Laddstopp 1 blev en flopp

200 meter från den föreslagna (långsamma) snabbladdaren fanns i vilket fall fem stycken 150 kW-snabbladdare från Recharge. Jag körde dit och anslöt istället till en av dessa med förhoppning om ett kort och effektivt laddstopp.



Det gick sådär. Laddningshastigheten gick aldrig över 70 kW. Batteriet måste ha varit för kallt i minusgraderna. Jag valde att ta en titt i manualen och kunde där lära mig att det inte finns någon automatisk förvärmning av batteriet. Det måste man som förare aktivera manuellt, runt en halvtimme innan laddstoppet.

Efter 46 minuter hade jag i vilket fall fått i 50,3 kWh i batteriet och var redo att fortsätta resan mot Göteborg. Till Göteborg skulle vi nå fram med två procent kvar – men eftersom jag inte har en laddare hemma valde jag att planera in ytterligare ett laddstopp.

Laddstopp 2 i Borås

Som andra laddstopp valde jag först Ulricehamn, men när jag närmade mig platsen bestämde jag mig för att ett senare laddstopp var att föredra. Jag tänkte om och tog sikte på en 300 kW-laddare i Borås. Denna gången aktiverade jag också förvärmningen när jag började närma mig Borås där jag till slut rullade in på 31 procent (även denna gången ganska hög nivå – men lägre än Ariyas egna preferenser).

Jag anslöt till laddaren och även denna gången så floppade laddningen totalt. Återigen fick jag aldrig mer än 70 kW. Trots förvärmningen av batteriet. Den kämpar verkligen med batteriet i kylan.

Det blev i vilket fall 22,7 kWh på 24 minuter och sedan var det dags för vidare färd hemåt. Jag kom hem till Göteborg strax innan 18-tiden – en timma senare än vad jag planerat. Snökaos men framför allt den långsammare laddning ställde till det.

Tredje gången gillt?

Ny dag, nya möjligheter. Jag var inte redo att ge upp. Jag bestämde mig för att göra ännu ett laddningsförsök. Nu hade jag läst på i manualen, ordentligt och kollat andras tester. Längre förvärmning och ännu lägre batterinivå var målet.



Jag körde till en 150 kW-laddare från OKQ8 som jag vet kan leverera. 30 minuters förvärmning och 17 procent i batteriet vid ankomst. Denna gången, ja, då borde det väl bli full kräm? Men nej, inte alls.

Laddningen lyckades för ett kort ögonblick toppa på 78 kW, men det sjunk snabbt ner till under 70 kW. En klassisk "cold gate". Nissan Ariya klarar helt enkelt inte att värma upp batteriet i kylan.

Automatisera och optimera

Mina reflektioner från resan med Nissan Ariya är att Nissan behöver få till en bättre underliggande mjukvara som ger en fullständig integrering mellan batteristatus, navigering och laddinfrastrukturen.

En bra elbil ska idag kunna förvärma batteriet automatiskt, baserat på batteristatus och rutten inlagd i navigeringen. Den ska också kunna föreslå en laddare med rätt kapacitet och vid rätt tillfälle.

Tråkigt – Nissan Ariya är en superfin elbil i övrigt som jag absolut kan tänka mig att spendera mer tid med, men mer om det inom några dagar i en mer utförlig artikel och video.

Och så håller vi tummarna att Nissan bättrar på mjukvarans brister i framtiden. Nissan Ariya har nämligen stöd för trådlösa Over-the-Air-uppdateringar.



Kristofer Rask

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



15. TV: Världens snabbaste bilar gör upp i dragrace

Redaktören bytbil 2022-12-16

"Jag hoppas att du uppskattar hur komplett galet det här är".



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

Lucid Air Sapphire, Tesla Model S Plaid eller Bugatti Chiron Pur Sport. Vilken av dessa tre monster till bilar är egentligen snabbast på 400 meter? Det har Hagerty tagit reda på. Ja, det är ingen dålig trio som amerikanarna från Hagerty har satt upp på startlinjen.

Alla tre bilar packar över 1 000 hästkrafter vardera – men i den aspekten är det den bensindrivna historien som drar det längsta strået.

Bugatti Chiron Pur Sport har 1 500 hästkrafter i sin 8.0-liters W16.

Tvåa på hästkraftskalan är Lucid Air Sapphire med sina 1 200 hästar.

Sist men också minst landar då Tesla Model S Plaid, 1 020 hästkrafter.

Elbilarna snabbast ut

Som du kan se i videospelaren ovan gjorde de här tre bilarna upp i ett dragrace över en så kallad quarter mile, vilket är strax över 400 meter. Snabbast ut är de båda elbilarna, som till en början drar ifrån Bugattin. Upp till 100 km/h är det jämnt mellan Lucid Air Sapphire och Tesla Model S Plaid, vilket faller sig naturligt. De båda har en dokumenterad acceleration från 0-100 km/h på 2,1 sekunder, vilket är två tiondelar snabbare än Bugattin.

Annan vinnare vid längre race

I slutändan blir det Lucid Air Sapphire som tar hem vinsten i racet. Den gick över mållinjen på denna quarter mile på 9,1 sekunder. Teslan och Bugattin fick dela på andraplatsen med sina 9,3 sekunder.

Både Sapphiren och Bugattin nådde 251 km/h medan Teslan nådde 244,6 km/h som maxfart under sträckan.

Men skulle racet ha varit längre skulle vi fått en helt annan vinnare.

– Den enda anledningen till att Chiron inte vann detta race är för att det inte var långt nog. Tro mig, håll din fot på gaspedalen länge nog och den kommer att lämna de båda elbilarna i dammet, säger Hagertys programledare Jason Cammisa i videoklippet.

Som en bonusmatch fick Lucid Air Sapphire också gå ut mot en Ducati Panigale V4 SP2 på samma sträcka. Visst blev det tajtare men även mot motorcykeln kunde Lucid stå som segrare.



16. Här kommer tomten – med jetmotor!

Av Michael Åhman.

Publicerad 2022-12-13, 10:13.

Om du tycker det känns lite mossigt med Rudolf och hans renar så kommer här ett hett tips när det blir dags att köra ut julklapparna: En jetdriven släde.



Tomten kommer med ilpaket.

Mannen bakom (och i) släden är givetvis Robert Maddox, en självlärd fixare, som är vida känd för sina galna konstruktioner. Något som givit honom smeknamnet "The Crazy Rocketman".

Han växte upp under den första rymdkapplöpningen, och hans hobby är sedan länge att spänna fast rytande pulsjet-motorer på allt från gokart till motorcyklar – och även skateboards.

Tomtesläden har tre stora pulsjetmotorer, som huvudsakligen drivs av propan, monterade längst bak på en stålrörsram.

Släden verkar inte riktigt matcha toppfarten hos hans [jetdrivna gokart "The Beast"](#), men jämfört med en kvartett renar så pratar vi ändå om expresspaket.

Maddox konstaterar att minusgrader gör det svårt att hålla motorerna igång eftersom propantankarna blir för kalla. Pulsjetmotorer kan vara svåra att starta, men Maddox förli-
tar sig på en blandning av diesel och propan för att få fart på maskineriet.

Pulsjet är den mest populära typen av GörDetSjälv-jetmotorer, mycket tack vare dess enkla konstruktion. De är inte lämpliga för modernt flyg, men är mest kända för att ha drivit nazitysklands V1-bomber.

Så även om tiden är knapp så kanske du hinner ut i garaget innan jul? Kom bara ihåg att inte röra motorn förrän du levererat paketen och motorn har fått tid på sig att svalna...

Robert Maddox har givetvis [en egen hemsida](#) där du kan beskåda flera av hans skapelser.



Dodge hjälper jultomten att uppgradera släden till Challenger SRT Hellcat Redeye.



Ariel Hipercar har fyra elmotorer – och en turbinmotor.



Mitsubishis nya idé: En laddhybrid – med gasturbinmotor.



Mini med jetmotor – bra eller dåligt?



Michael Åhman



SLUT