



*Zündapp Janus 1957–58.*

- 1. Polska elbilen Izera får Geelys elbilsplattform SEA**
- 2. Smart #3 läcker ut**
- 3. Drako Dragon är en eldriven hyperbil med 2000 hästkrafter**
- 4. Ford Mustang Mach 1**
- 5. Premiär för Porsche 911 Dakar**
- 6. Nissan Ariya bättre än Volkswagen ID.4**
- 7. Lucid Air Sapphire klår Tesla Model S Plaid med 0,01 sekunder**
- 8. Nya Ford Ranger Raptor är fylld med attityd**
- 9. Ellastbilen spränger MWh-vallen med 5,6 ton tungt batteri**
- 10. Nu säljs Koenigseggs kolfiberdröm**
- 11. Här är SuperGPS**
- 12. Zündapp Janus**



## 1. Polska elbilen Izera får Geelys elbilsplattform SEA

Skriven och publicerad av Kristofer 2022-11-17.

Först ut blir en kompakt SUV.



ElectroMobility Poland (EMP) som står bakom det statliga polska elbilmärket Izera har tecknat ett avtal med Geely. För två år sedan visade Izera upp [koncept på två elbilar](#).

Med det nya partnerskapet blir det klart att EMP ska bygga flera elbilar baserade på Geelys elbilsplattform SEA. Den första modellen från Izera blir en kompakt SUV. Efter det följer två andra elbilar – en kombi i C-segmentet och en halvkombi.

SEA-arkitekturen inkluderar hårdvara, mjukvara och ett brett digitalt ekosystem. Plattformen används idag bland annat av Zeekr som lanserat den [prestandafulla Zeekr 001](#) och den [nyligen premiärvisade minibussen Zeekr 009](#).

– Geely Holding är stolta över att underteckna detta avtal för att licensiera sin branschledande SEA-arkitektur till EMP. Vår SEA-arkitektur kommer att hjälpa EMP att få ut de bästa produkterna på marknaden när det gäller hårdvara, mjukvara och skalbarhet, säger Daniel Donghui Li, VD för Geely Holding Group.

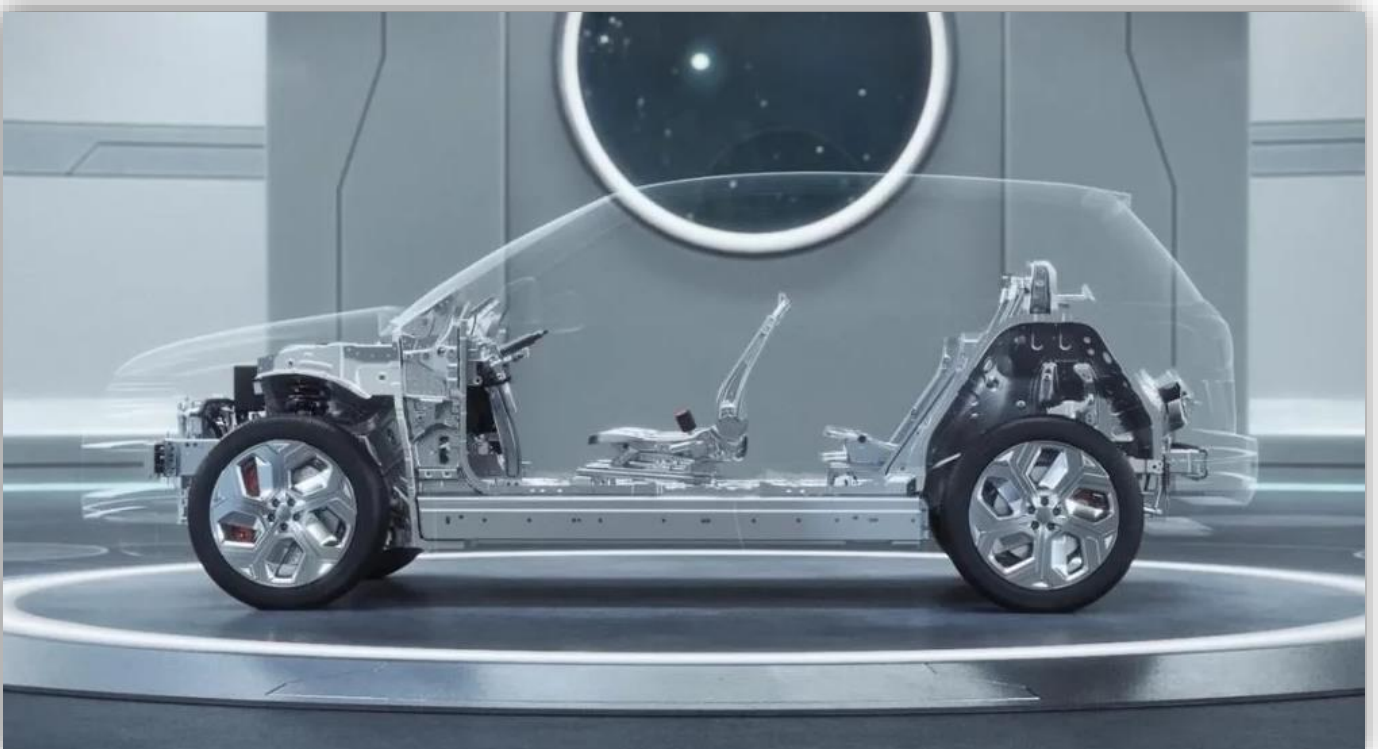
SEA-plattformen är en skalbar elbilsplattform som kan passa ett brett segment av elbilar och eldrivna kommersiella fordon. Den kan understödja elbilar med en hjulbas som sträcker sig från 1.800 till 3.300 millimeter.

– Polen spelar en viktig roll i den europeiska bilindustrin, och detta licensavtal kommer att hjälpa till att påskynda övergången till elbilar och skapa en bredare elbilsekonomi, fortsätter Daniel Donghui Li.



– SEA-arkitekturen passar perfekt till Izeras produktkoncept. Geely förser EMP med branschkunskande av högsta standard. I det långa loppet kommer det teknologiska partnerskapet tillåta EMP att växa. Vilket gör att vi kan engagera lokala leverantörer och genomföra projektet inom den planerade affärsramen, säger Piotr Zaremba, VD för Electro-Mobility Poland.

EMP kommer att bygga de första elbilarna baserade på SEA-arkitekturen vid sin fabrik i Jaworzno, Polen. Någon tidsplan för den första lanseringen avslöjas inte idag.





**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.](#)

**Feber**

## 2. Smart #3 läcker ut

**AV BOBBY GREEN.**

2022-11-17 KL 18:30.

**Läcker?**

I våras fick vi ta del av Smarts nya modell #1 - en liten kompakt elbil. Fler är såklart på gång men man verkar hoppa över #2 och går rakt på "coupé"-modellen #3 som vi ser här. Det är Kinas Ministry of Industry and Information Technology som har lagt upp bilderna och de är helt omaskerade. Precis som tidigare är den här bilen ett samarbete mellan Mercedes och Geely. Tyskarna står för designen medan kineserna snickrar ihop den. Även #3 rullar på SEA-plattformen men den är längre, bredare och lägre än sitt syskon. Den tros även få samma motoralternativ vilket innebär en elmotor på 272 hästar som driver bakhjulen. Den orange:a på bilderna är Brabus-versionen som även får en elmotor på 156 hästar på framaxeln, för en kombinerad effekt på hela 428 hästar.

När #3 ska lanseras och vad den då kommer att kosta är oklart för tillfället.

**BOBBY GREEN**



### 3. Premiär: Drako Dragon är en eldriven hyperbil med 2000 hästkrafter

Skriven och producerad av Kristofer.

2022-11-18.

Det är Drako Motors som står bakom den eldrivna hyperbilen Drako Dragon. Nu har den amerikanska uppstickaren efter flertalet teaserbilder för första gången visade upp den produktionsklara modellen.



**FILM:** <https://youtu.be/pjeci7OKPRQ>.

Det är märkets andra elbilmodell och precis som föregångaren är Dragon ingen volymbil. Målsättningen är att på sikt nå en produktion om 5.000 bilar per år. Dragon har fyra motorer med en samlad effekt på 1.491 kW som ger över 2.000 hästkrafter. Det ska ta den stora suven från 0 till 60 mph (0-96 km/h) på 1,9 sekunder.

Elbilen vägar överraskande nog endast 2,3 ton vilket är imponerande för sin storlek. Längden är 5.054 millimeter, bredden 2.057 millimeter och höjden 1.600 millimeter. En av förklaringarna är att chassit är helt tillverkat i kolfiber.

Räckvidden på en laddning ska vara upp till 675 kilometer och snabbladdning ska vara möjlig med upp till 500 kW. Att ladda med 80 procent ska ta runt 10 minuter. Drako Motors går däremot inte in på några detaljer om hur stort batteriet är.



Dragon har plats för fem personer och kommer dessutom med dragkrok. Den får dra 1.600 kilo. Priserna i USA startar på 290.000 dollar, motsvarande runt 3 miljoner svenska kronor. Före skatter och avgifter. Planen är att tillverka 5.000 bilar om året, och de första bilarna ska levereras 2026.

Det finns idag inga uppgifter om Draco Motors och Dragon har siktet på Europa. Interiört har man dock tagit inspiration av Europa. Den är designad i Italien och klädseln får bland annat "de finaste materialen av europeiskt läder".



**Kristofer Rask**

## 4. Ford Mustang Mach 1 – så här ska det inte vara

Av Karl Cajmatz 18 November, 2022.

Vid mach 1, ljudets hastighet, spränger man ljudvallen om man till exempel sitter i ett flygplan som går tillräckligt fort. Så fort går ingen Ford Mustang Mach 1, sitt namn till trots. Tack vare den ylande prärievargen under huven kan den likväl tänkas spränga en och annan trumhinna.



*Ford Mustang Mach 1 är en specialmodell av den ikoniska bilen.*

### Test: Ford Mustang Mach 1

Ford har bekräftat att femliters-V8:an kommer att leva vidare i uppdaterat format i **den sjunde generationens Ford Mustang**. Att den ens finns att köpa nu, på den svenska marknaden, är inget annat än sensationellt.

Vi har testat den i 460-hästarsformat i Ford Mustang Mach 1, som utgör den sista utgåvan av den sjätte generationens vildhäst från Dearborn.

Än viktigare är att vi har testat den med automatlåda. Slutsatsen? Tack och lov att den manuella Mussen får leva vidare!





*Mach 1 är den sista versionen innan den nya generationen dyker upp.*

### **Ford Mustang Mach 1, vad betyder det?**

Mach 1 är en specialversion av Ford Mustang, som i nuvarande form främst utmärker sig som mellantinget mellan en vanlig Mustang GT och en Shelby. Den föregicks av den **filminspirerade Mustang Bullitt**.

Likt Bullitt är Mach 1 inte lika upphottad på motorfronten här i Europa som den är hemma i Amerika. Ynka tio hästkrafter skiljer den från en vanlig GT.

Det är i och för sig ingen större fara, eftersom den fem liter stora V8:an ändå levererar kraft så att det räcker och blir över. Men mer om den saken en bit ner.

Det som i huvudsak skiljer Mach 1 från sitt mer anspråkslösa syskon har inte med motorn att göra, utan chassit.

Jämte GT har den fått styvare krängningshämmare fram och bak, en ordentlig kyld och bromsad differential av Torsen-slag, samt saftigare bromsar från Brembo. Modellvarianten medför också aktiva stötdämpare, som annars är tillval.

Och just det, hela bakvagnen kommer från Shelby. Samma grejer sitter i såväl GT350 som **GT500**. Mach 1 är således en rejält mycket styvare historia än en ordinär GT.

### **Ford gillar specialmodeller från vita duken**

Som jag antydde tidigare är inte epitetet Mach 1 någon nyhet, utan något som redan för modellår 1969 kom som en prestanda-Mustang inriktad på förbättrad väghållning.

I egenskap av kulturikon är det förstås minst lika viktigt att en Mustang är cool, och likt Bullitt är även Mach 1 väl bekant med vita duken.

Den kanske mest kända Mach 1:an är den av 1973 års modell som spelade Eleanor i filmen *Gone in Sixty Seconds*, biljaktsklassikern från 1974 som senare fick en remake med Nicholas Cage i huvudrollen.



*Det är en hel del som har gjorts med Mach 1 för att krydda till den.*

Då spelades den struliga Mustangen Eleanor i stället av en GT500 från 1967, utrustad med en riktig vattendelare till kjolpaketet.

Alltså, Mustang Bullitt är inspirerad av en filmbil medan Mustang Mach 1 var cool nog att bli filmstjärna på egna meriter. I modernt snitt kan båda få en att känna sig som det nya millenniets Wyatt Earp.

Medan Bullitt endast gick att få med manuell växellåda (coolt) är Mach 1 nu det enda sättet för svenskar att köpa en ny Mustang med manuell låda (oroväckande). Testbilen var som sagt utrustad med automatlåda.

### **Ford Mustang Mach 1 har en växellåda som har gått vilse**

Automatlådan som Mustang numera erbjuds med är en modern historia, med hela tio steg. Den är snabb och hjälper den bränsletörstiga jänkaren att bli så effektiv den kan bli, givet en motor designad enligt 50 år gamla ideal.

Säg att man inte bor i Sverige och kan köpa en Mustang med Ecoboost-fyran i stället för Coyote-åttan, för att man kanske gillar designen och ämnar att faktiskt använda bilen mer än bara på helger. Då är det helt naturligt att man skulle vilja ha automatlådan – två pedaler är bekvämare än tre.

Fords femlitersåttan förtjänar dock bättre. Det är en alldeles fenomenal motor som ska avnjutas för vad den är. Bottenvridet i den här spisen ska få tala för sig själv, utan att avbrytas av en nedväxling som ingen har bett om.

Tror man att Ford Mustang handlar om bränslesnålhet eller ens snabb acceleration har man missat poängen.

Nuvarande Ford Mustang handlar om att erbjuda känslan av en klassisk muskelbil i ett format som, även om det inte är toppmodernt, inte upplevs som fullständigt antisocialt.

Från noll känns automat-Mussen lite nervös, och det är lätt att man överdoserar gasen. Det är förstås en vanesak, men jag kan inte undvika att konstant önska att jag hade en kopplingspedal för maximal kontroll över kraftleveransen.

Den manuella lådan i Mustang är dessutom riktigt bra. Slagen är korta och växlingarna klickar i med en behaglig enkelhet. Att beställa en Mustang V8 med automatlåda är som att göra detsamma med en Mazda MX-5 – det borde föranleda arrestering.



*Testbilade hade automatlåda.*

### **Köregenskaperna som förmildrande omständighet**

Den sjätte och nuvarande generationens Mustang, som nu sjunger på sista versen, var den första som i standardutförande utrustades med individuell hjulupphängning bak.

Därför är den faktiskt inte helt kass att köra. Väghållningsmässigt är det fortfarande ingen risk att man blandar ihop den med en **BMW M4**, men bilen är förutsägbar nog att man definitivt skulle kunna ha kul på bana.



*Mustang Mach 1 med automatlåda inkräktar rejält på köregenskaperna.*



*Mustang Mach 1 har en hel del charm.*

Detta är en förmildrande omständighet, i relation till växellådan, eftersom en modern automatlåda faktiskt är hjälpsam när man ägnar sig åt aktiv körning av den högsta graden. Att hela tiden kunna behålla båda händerna på ratten är faktiskt extra viktigt i en Mustang.

Även när bakaxeln inte är stel har den nämligen en rebellisk tonårings tendens till att välja sin egen väg, inte minst om en gnutta fukt har förvillat sig till vägbanan.

Manövrar på den nivån ska man förstås låta bli att ägna sig åt på allmän väg, och eftersom man med förståndet i behåll inte köper en Ford Mustang för bandagarnas skull gör den sig alla gånger bättre som manuell. Förresten har den handrodda lådan varvtalsmatchning för den som vill ha lite hjälp på traven.

#### **Ford Mustang med nyktra ögon**

På redaktionen blir jag ofta mobbad för att jag gillar Ford Mustang, eftersom den sett till prestanda knappt kan putsa skorna åt en tysk sportcoupé.

Vad mina kollegor inte förstår är att Mustang inte handlar om köregenskaper så mycket som att hitta rätt balans mellan volymen på the Doors och tonen från avgasrören.

Med en felkonfigurerad drivlina kan jag dock inte göra annat än att erkänna att bilen saknar konkurrensmedel.

Den retroinspirerade interiören – återskapad genom intensiv användning av tveksamma plastmaterial – förlorar helt sin charm, och bristerna i den digitala upplevelsen blir omöjliga att ignorera.

Kvaliteten är alltså högre än i en muskelbil från Stellantis, som exempelvis **Dodge Charger Hellcat**, men det räcker inte för att hävda sig på den europeiska marknaden.

Det är liksom okej om körupplevelsen är som den bör vara – då lägger man inte så mycket vikt vid att man omges av plast – men utan den komponenten blir man akut medveten om det amerikanska grovsmidet...och alla dömande blickar.



*Vissa egenskaper hos Mach 1 är lite väl retro.*

### Summan av kardemumman

Ford Mustang Mach 1 med automatlåda är ett typexempel på risken med att ändra bara en enda beståndsdel i ett över lag välfungerande recept.

Plötsligt lyser ingredienserna man sparade in på igenom och förtar hela upplevelsen.

Ska man köpa en ska man ge sig fan på att den ska ha tre pedaler och en växelspaksknopp som ser ut som en köboll.

På så sätt sparar man till och med 24 papp, åtminstone om man ser till listpriset, pengar som kommer väl till pass vid bensinpumpen.

### Ford Mustang Mach 1 SelectShift (2022)

**Motor:** 5-liters V8, 460 hästkrafter, 610 newtonmeter

**Kraftöverföring:** 10-stegad automatlåda, bakhjulsdrift

**Acceleration:** 0-100 km/h: 4,4 sekunder

**Toppfart:** 250 km/h

**Vikt:** 1870 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4.788/1.381/2.080 mm

**Pris:** Från 733.800 SEK (Testbil cirka 772.800 SEK)

**Högsta Växelns helhetsintryck av Ford Mustang Mach 1**

**Slutbetyg: 2,5/5**

En Ford Mustang Mach 1 med automatlåda är ungefär lika logisk som en elbil med V8-ljud. Jag kan för mitt liv inte se varför man skulle köpa den över den manuella av annat än medicinska skäl, men i det fallet är det ju bättre att välja en bil som är gjord för automatlåda.

[Bygg din egen Ford Mustang Mach 1 här!](#)



## 5. Premiär för Porsche 911 Dakar

AV Redaktören bytbil 2022-11-17.

Terrängporschen kostar nästan 2,5 miljon.



Det är en hyllning till Porsches första totalseger i Paris-Dakar-rallyt. Det är en Terrängporsche som ska klara "ambitiös terrängkörning" i 170 km/h. Det är nya Porsche 911 Dakar som bara tillverkas i 2.500 exemplar och kostar drygt 2,5 miljon kronor.

Året var 1984 när Porsche tog sin första totalseger i Paris-Dakar-rallyt. Det var också första gången som en 911 fick fyrhjulsdraft.

Vrid fram klockan 38 år och byt kontinent till förmån för en bilsalong under Los Angeles Auto Show så är vi framme vid en exklusiv hommage till denna bedrift. För natten till torsdag, svensk tid, presenterades terrängmonstret Porsche 911 Dakar som ger nytt eko till den klassiska vinnarbilen.

### **Toppfart: 240 km/h**

Det som först bör höjas till ytan är just markfrigången. Den är 50 mm högre i Porsche 911 Dakar än i 911 Carrera med sportchassi. Den kan sedan lyftas ytterligare 30 mm med luftsystemet. Och det är inga låga hastigheter som utlovas i terrängen. Enligt Porsche kan 911 Dakar användas för "ambitiös terrängkörning" i upp till 170 km/h. Skulle man köra fortare än så sänks bilen per automatik ner till sin normala höjd.

På bilen sitter specialtillverkade däck från Pirelli (Scorpion All Terrain Plus) som med sina däkmönster på 9 mm och förstärkta däcksidor ska klara av rejält motstånd. Dock begränsas toppfarten till 240 km/h på grund av just däcken.



### 480 hästkrafter

I motorväg snackar vi om en sexcylindrig treliters biturbomotor med 480 hk och ett vridmoment på 570 Nm. 0-100 km/h avverkas på 3,4 sekunder.

Enligt Porsche är denna terrängbil lika dynamisk på sand som på Nürburgrings asfalt. Detta möjliggörs bland annat genom att motorn är kopplad till en åttastegad PDK-låda och fyrhjulsdriфтsystemet. Standardutrustningen består också av ett aktivt antikrängningsssystem (PDCC), bakaxelstyrning samt motorfästen från 911 GT3.

Två nya körinställningar finns i bilen. "Rallye" är optimerad för lösa och ojämna underlag där en större del av kraften fördelas till bakhjulen. "Offroad" är utformad för maximalt grepp i svår terräng och markfrigången ökar här automatiskt.

### Gjord för rally

Nog finns det allt som krävs för att mäka med ett rally med 911 Dakar. Åtminstone med tillvalet som passande heter "Rally design package".

Takräcket kan bära 42 kilo. Där kan det lastas friktionsbrädor, fällbara spadar, vattendunkar och annan utrustning för rallyt. Som tillval finns också ett 12-volts eluttag för strålkastare på taket samt ett taktält.

Totalt landar vikten på 1.605 kilo, vilket för referens är tio kilo mer än 911 Carrera 4 GTS. Detta har gjorts möjligt tack vare lättviktsglas, lättviktsbatteri och inte minst frånvaron av ett baksäte. Bränsleförbrukningen vid blandad körning är 11,3 l/100 km och CO2-utsläppet vid blandad körning lyder 256 g/km, enligt WLTP.

Nog är det en cool bil Porsche har tagit fram. Men den är sannerligen exklusiv och inte särskilt billig.



Porsche 911 Dakar ska bara tillverkas i 2.500 exemplar. Från och med i dag går den att beställa och de svenska priserna börjar på 2.480.000 kronor. Det där tillvalet som nämndes innan, Rally Design Package, går sedan loss på ytterligare drygt 230.000 riksdaler.





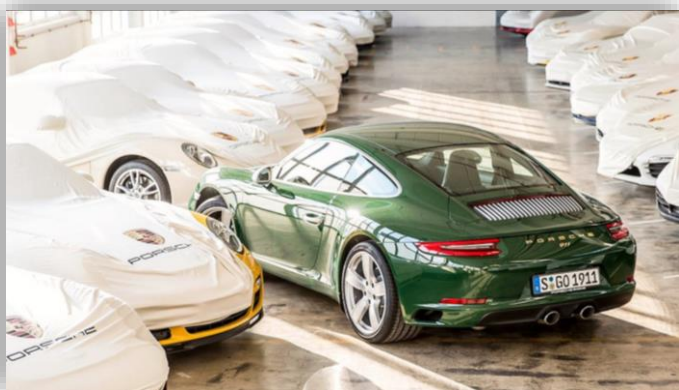
**Relaterade artiklar:**



**Lucka 7 Hjul-kalendern: Porsches enhörning.**



**Krockad Porsche såld för miljoner.**



**Porsche 911 fyller 1 miljon.**



**Här pressar The Stig el-Porschen till max.**

## 6. Nissan Ariya – bättre än Volkswagen ID.4

Av Morgan Petri 17 November, 2022.

För de som är på jakt efter en eldriven stadsjeep finns det ett snabbt ökande antal modeller att välja mellan. Vi har lagt i Högsta Växeln för att reda ut huruvida nya Nissan Ariya har det som krävs för att utmärka sig i ett hav av kompetenta konkurrenter.



*Nissan Ariya är en direkt konkurrent mot populära Volkswagen ID.4.*

Ariya är inte Nissans första rodeo på elbilsmarknaden. Första generationen **Nissan Leaf** introducerades redan år 2010, ett par år innan **Tesla Model S** började levereras.

Sedan dess har Nissan inte tagit särskilt många kliv framåt medan andra tillverkare har tagit på sig handskarna och snickrat ihop många eldrivna succéer.

Ariya, som inte hjälps av dess försenade lansering, har därmed mycket att leva upp till som Nissans nya flaggskepp på elbilsmarknaden.

### **Redig räckvidd**

Räckvidden är ett kriterium som får många spekulanter att vända ryggen till renodlade elbilar. Ariya har en, beroende på drivlina, fullt tillräcklig räckvidd.

Ariya går att få med fyra olika drivlinor.

Om man sällan reser längre sträckor kan man spara cirka 50.000 SEK genom att nöja sig med en batterikapacitet på 63 kilowattimmar istället för 87.

Båda batterierna går att kombinera med antingen en elmotor som driver framhjulen, eller en på vardera axel som tillsammans ger drivning på alla fyra.

Testbilen hade det stora batteriet och endast en elmotor vilket är den kombination som ger längst räckvidd.

Nissan påstår att man kan ta sig 533 kilometer på en laddning, men i verkligheten får man nöja sig med någonstans mellan 400 och 500 kilometer beroende på omständigheterna och körstilen.



*Interiören både ser bra ut och känns härlig.*

Räckvidden är dock inte hela lösningen när det kommer till långfärdsfrågan, då laddhastighet är en minst lika stor del av pusslet.

Ariya har nämligen en något längre räckvidd än konkurrenterna [Hyundai IONIQ 5](#) och [Kia EV6](#) men kan bara ladda ungefär hälften så snabbt. Den blir således mer lik [Volkswagen ID.4](#) som har en liknande räckvidd och kan ta emot 125 kW, fem färre än Ariyas 130 kW.

Det resulterar i en långt mer frustrerande upplevelse när man väl behöver stanna, så länge det inte är i samband med ett lunchstopp eller dylikt där Ariya laddar tillräckligt snabbt för att inte bidra med en ytterligare fördröjning.

#### **Ariya är en konceptliknande kreation**

Designen är knappast gammalmodig och liknar en konceptbil mer än något annat. Det futuristiska designspråket har applicerats på såväl exteriör som interiör.

Ariya ser ut som en högteknologisk sashimi tack vare de moderna lyktorna i samband med den elbilstypiska, nästan kupolformade karossen.

Den är långt från plottrig och tack vare svarta detaljer, som exempelvis takvingen och diffusorn, lyckas Ariya se slankare ut än vad den är. Ford använde sig av samma metodik på [Mach-E](#).

Av samma anledning kommer Ariya se väldigt annorlunda ut beroende på vilken färg den är klädd i. Oavsett exteriörfärg finns det dock ett kopparfärgat tema som genomsyrar kupén.

Kupén känns bestämt modern, med tillhörande för och nackdelar. Designen i sig är som ett härligt, bekvämt och snyggt japanskt vardagsrum som är nära besläktat med skandinavisk minimalism.

För att uppnå det har man, som min kollega Gustaf Gripenlöf Karlberg beskrev så väl, tagit klavertramp i touch-träsket. Det saknas nämligen fysiska vred och knappar för alla klimatfunktioner.



*I detta fall har Nissat valt form över funktion.*

Man måste dessutom vara en erfaren prickskytt för att lyckas träffa touch-knapparna, som har frustrerande dålig feedback.

Resterande klimatinställningar har man gömt i en egen meny som är begravd i infotainmentsystemet. Att sätta på sätesvärme på lägsta nivån är en lika farlig flerstegsraket som rymdfärjan Challenger.

### **Bakom ratten på Nissan Ariya**

Elmotorn på framaxeln bjuder på fullt tillräckligt med kraft för att hålla trafikrytmen och utföra omkörningar tryggt. Problemet som visar sig snabbt är att kraften inte går ner i backen.

Testbilen hade dubbfria vintermackor och de spann som ett hamsterhjul så fort underlaget var minsta lilla blött. Det är något som är värt att ha i åtanke när man väljer mellan framhjulsdraft och fyrhjulsdraft.

I övrigt är körupplevelsen väldigt mjuk och avkopplande. Ariya är trivsamt i alla lagliga hastigheter då bullernivåerna är ständigt låga och stabiliteten betryggande.

Trots Ariyas sportiga ambitioner förblir körupplevelsen extremt avtrubbad. Även fast bilens kördynamiska förmågor må vara förvånansvärt imponerande, skulle det kännas lättare att försvara en mer komfortbetonad chassiinställning.

### **Summan av kardemumman**

Nissan Ariya tar sig an ett segment som blir allt mer konkurrenskraftigt. Det främsta som utmärker Ariya är designen både in- och utvändigt.

I övrigt bjuder Ariya på härliga köregenskaper och har räckvidd och laddhastighet i paritet med omåttligt populära Volkswagen ID.4.

Man gör dock rätt i att kolla på antingen Hyundai IONIQ 5 eller Kia EV6, som båda är favoriter på redaktionen, innan man slår till på en Ariya.



*Ariya smälter inte in klädd i färgen Akatsuki Copper.*

### **Nissan Ariya (2022)**

**Motor:** Elmotor fram, 238 hästkrafter, 300 newtonmeter

**Kraftöverföring:** Steglös automatlåda, framhjulsdraft

**Acceleration:** 0-100 km/h: 7,6 sekunder

**Toppfart:** 160 km/h

**Elektrisk räckvidd:** 533 km

**Vikt:** 1.800 kg

**Mått (längd/höjd/bredd):** 4.595/1.660/1.850 mm

**Pris:** Från 568.200 SEK (Testbil cirka 678.200 SEK)

**Högsta Växelns helhetsintryck av Nissan Ariya**

**Slutbetyg: 3,5/5**

Nissan Ariya lyckas hitta en egen plats i ett hav av eldrivna crossovers. Klimatinställningarna är en onödig miss, som många nya elbilar delar med Ariya, i syfte att modernisera. Om designen faller en i smak, är Ariya ett genomgående bra val.



### **Morgan Petri**

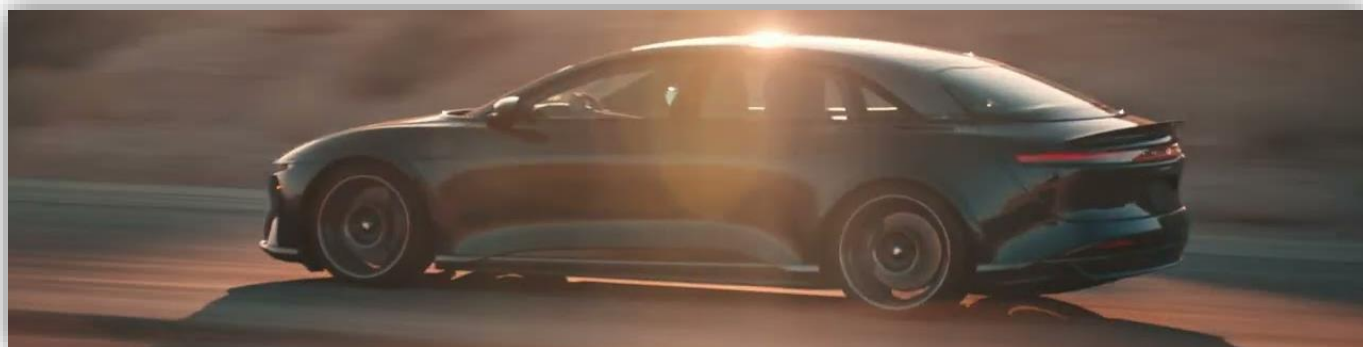
Motorjournalist. Skribent på Högsta Växeln. Anser att GT-bilar är överlägsna alla andra och rattar i nuläget en första generationens Audi TT till vardags.



## 7. Lucid Air Sapphire klår Tesla Model S Plaid med 0,01 sekunder

AV BOBBY GREEN 2022-11-16 KL 21:00.

**Snabbast vinner!**



**FILM:** <https://youtu.be/0LpMEUqGv74>.

I augusti presenterade Lucid värstingversionen av modellen Air - Air Sapphire. Då fick vi inga exakta hastighets-specifikationer på den men det får vi nu. Bilen har tre elmotorer som tillsammans genererar över 1.200 hästar. Det är tillräckligt för att kunna klippa 0-96 km/h på 1,89 sekunder. Det gör den 0,01 sekunder snabbare än sin största konkurrent - Tesla Model S Plaid. Hårfint alltså, men ändå snabbare. 0-160 km/h ska gå på snabba 3,87 sekunder och toppfarten når man först när mätaren står på 330 km/h. Det är även åtta km/h snabbare än Plaids toppfart. Vad Sapphire gör på kvartsmilen berättar man inte utan säger bara att tiden är under nio sekunder i alla fall. Bilen skiljer sig även mot övriga Air-versioner genom keramiska bromsar, styvare fjädrar runt om, andra dämparinställningar, vassare bussningar och andra konfigurationer när det kommer till ABS, stabilitetskontrollen och servostyrningen.

Air Sapphire kostar från 249.000 dollar och den lanseras nästa år.



**Bobby Green**



**Tesla Model S Plaid har satt nytt rekord på Nürburgring.  
Snabbaste eldrivna produktionsbilen.**

## 8. Nya Ford Ranger Raptor är fylld med attityd

Publicerad 2022-11-18 kl 9:15 (uppdaterad 2022-11-18 kl 12:04).

Text Fredrik Lund.



*Ford öppnade tidigare i år orderböckerna för nya Ford Ranger Raptor. Nu stundar dock lansering av tillverkarens attitydspickup, som även letar sin väg hit till Sverige.*

### Vad har 4 000 kg lera och Ford gemensamt?

Jo, just så mycket lera gick det åt för att skapa lermodeller av nya Ford Ranger Raptor. Den kraftfullaste pick-up som Ford lanserat på europeisk marknad.

Den kaxiga fronten känns igen och arvet, med bokstäverna F-O-R-D som upptar hela den mörka grillen består. Färdljuset levereras av ljusstarka led-strålkastare. Vi gissar dock fritt att ägare till nya Ranger Raptor inte kommer vara främmande för att extrastrusta sina bilar med olika former av extraljus.

**Nya Ranger Raptor** drivs av en 3-liters "Ecoboost" V6 med dubbelturbo, som i sin europeiska standard levererar 292 hästkrafter. Motorn kombineras med en 10-stegad automatlåda. På andra världsmarknader kommer en starkare version att erbjudas, som levererar 392 hästkrafter, men EU:s regler ser ut att sätta stopp för den versionen inom den europeiska unionen.

**Då hela Ranger Raptor**-konceptet bygger på attityd kommer det säkert inte som en överraskning att avgassystemet har spjäll som kan öppnas helt eller delvis, för att erbjuda allt från tyst, normalt till sportiga tongångar.

Transmissionsmässigt har Ranger Raptor allhjulsdraft med differential. Tack vare "My mode"-knappen tillåts föraren välja mellan flera olika körlägen, vardera anpassade för olika typer av underlag: Normal, sport, vått, grus, sand och lera.



**Som tidigare skiljer** Ford på grundversionen Limited från den något mer påkostade Wildtrack-versionen. Men redan i sitt grundutförande får nya Ranger Raptor bland annat filassistent, automatisk trafikskyltsavläsning, autobroms, post impact-inbromsning (bilen stannar automatiskt om en olycka är ett faktum), kollisionsvarning, adaptiv farthållare med mera.

Nya Raptor kan beställas i någon av sju valbara exteriörkulörer. Två av dessa är modellspecifika för den nya pick-upen: Code Orange och Conquer Grey. Nybilsköpare kan också förstärka attityden ytterligare genom att beställa sin Raptor med vad Ford kallar för stänkdekalgrafik på sidorna.

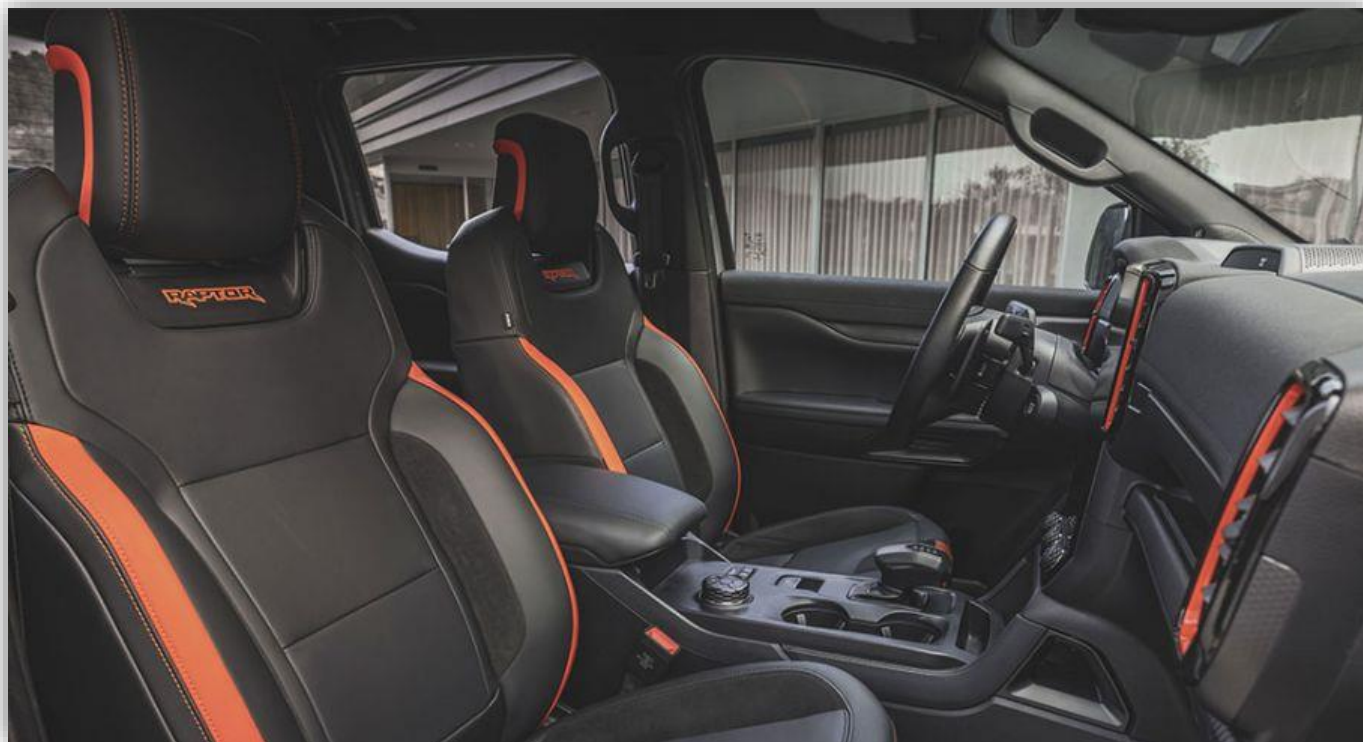
Att bilen är tänkt att gå utanför asfaltskanten och på mer äventyrliga resor signalerar också det taktält som Ford erbjuder som ett originaltillbehör.

**Invändigt väntar framsäten** som särskilt tagits fram för nya Raptor. Enligt Ford rör det sig om sportstolar med rikligt med sidostöd, där hela sätets design kombinerar sportighet och bekvämlighet med ett utseende som sägs ha hämtat sin inspiration från jaktflygplanet F-22 Raptor.



Som förare greppar du den knubbiga eluppvärmda läderklädda ratten, med tumstöd och orange markering på rattens topp. Den som vill växla sekventiellt kan göra så genom ett tryck på någon av de två magnesiumpaddlarna bakom rattkransen. Instrumentklustret är digitalt och infotainmentsystemet styrs från en stor multifunktionell display i stående format, en display som även visar navigation.





**Du som tar steget** upp till Wildtrack kan vänta dig stötfångare och backspeglar lackerat i svart, hasplåt, flakbåge och 18-tumshjul. Invändigt väntar då också en något mer påkostad inredning, ifråga om materialval för golvmattor, innertak och rattkrans.

Grundpriset för nya Ranger Raptor börjar i Sverige idag på 894.875 kronor, eller 715.900 kronor för dig som har förmånen att kunna dra av momsen.

Svenska Fordhandlare öppnade orderböckerna för nya Ranger Raptor redan tidigare i år.



**Fredrik Lund**

**MER FRÅN VI BILÄGARE:**



**Officiell: Här är VW:s nya Amarok.**



**Diesel och V6:a i nya flakbilen**



**Allvarliga felet: Bilen kan tappa styrningen.**



**Pickupen får grönt ljus för HVO.**

## 9. Ellastbilen spränger MWh-vallen med 5,6 ton tungt batteri

Av Johan Kristensson 2022-11-18 15:12

**Volvoägda Designwerk lanserar en lastbil med över 1000 kWh batterikapacitet. Det är nästan dubbelt upp mot Volvos just nu största batteri.**



Hur mycket energilagringsskapacitet kommer ellastbilar för fjärrtransporter egentligen att behöva? Den frågan aktualiseras i och med att schweiziska Designwerk lanserar en dragbil med maffiga 1.017 kWh. Det fram tills nu största batterialternativet som elektrifieringsfirman har presenterat ligger på 900 kWh. Enligt Designwerk är detta den första lastbilen som går över gränsen en megawattimme.

Ett fullastat ekipage på 42 ton kan köra i åtminstone 576 kilometer. Beroende på last och vägprofil kan 640 kilometer vara möjligt.

– Batterier med hög kapacitet gör energieffektiviteten hos ellastbilar ännu mer uppenbar. Vårt fordon förbrukar 52 procent mindre energi än ett dieselfordon, säger Tobias Wülser, grundare av och styrelseledamot för Designwerk, som numer till majoritet ägs av Volvo-koncernen, [i ett uttalande](#).

### **Dubbelt upp mot Volvo**

Som jämförelse erbjuder Volvo för närvarande sin största dragbil FH med batteri om upp till 540 kWh, vilket ger upp till 300 km räckvidd. Scania börjar under nästa år att leverera en lastbil för regionala transporter med batteri [om 624 kWh](#).

Noterbart är att den användbara kapaciteten i Designwerks nya lastbil endast är 864 kWh. Resterande 136 kWh (vilket alltså är mer än den totala batterikapaciteten i Volvos [nya monstersuv EX90](#)) är fredat från utnyttjande i daglig drift för att maximera batteriets livslängd.

### **På vägarna 2023**

Hela batteriet väger in på stöddiga 5,6 ton och placeras beroende på konfiguration i mindre pack längs med ramen och i semitrailerfallet även bakom hytten.

Designwerks lastbil kommer att börja synas på vägarna i Schweiz mot slutet av nästa år.

### **Om Designwerks ellastbilar**

**Konfiguration:** 4x2 och 6x2, i båda fall även som semitrailerdragare.

**Batteri:** Mellan 375 och 1.000 kWh beroende på konfiguration.

**Laddning:** Upp till 350 kW DC.

**Laddtid största batteriet:** 100 minuter (10–80 procent) @350 kW

**Batterikemi:** Litiumjon NMC (med katod av nickel, mangan och kobolt).

**Koldioxidbesparing:** 74 procent över livslängden med vid 12.000 mil per år och schweizisk elmix.

## 10. Extra utrustad för 9 milj – nu säljs Koenigseggs kolfiberdröm

PUBLICERAT 17/11/2022 AV MATHS NILSSON.

Nu kan du köpa den ultimata kolfiberdrömmen. En av de allra sista Koenigsegg Regera med kaross och fälgar i bar kolfiber, ett tillval för 9 miljoner kr, säljs. Bilen har bara 45 km på mätaren.



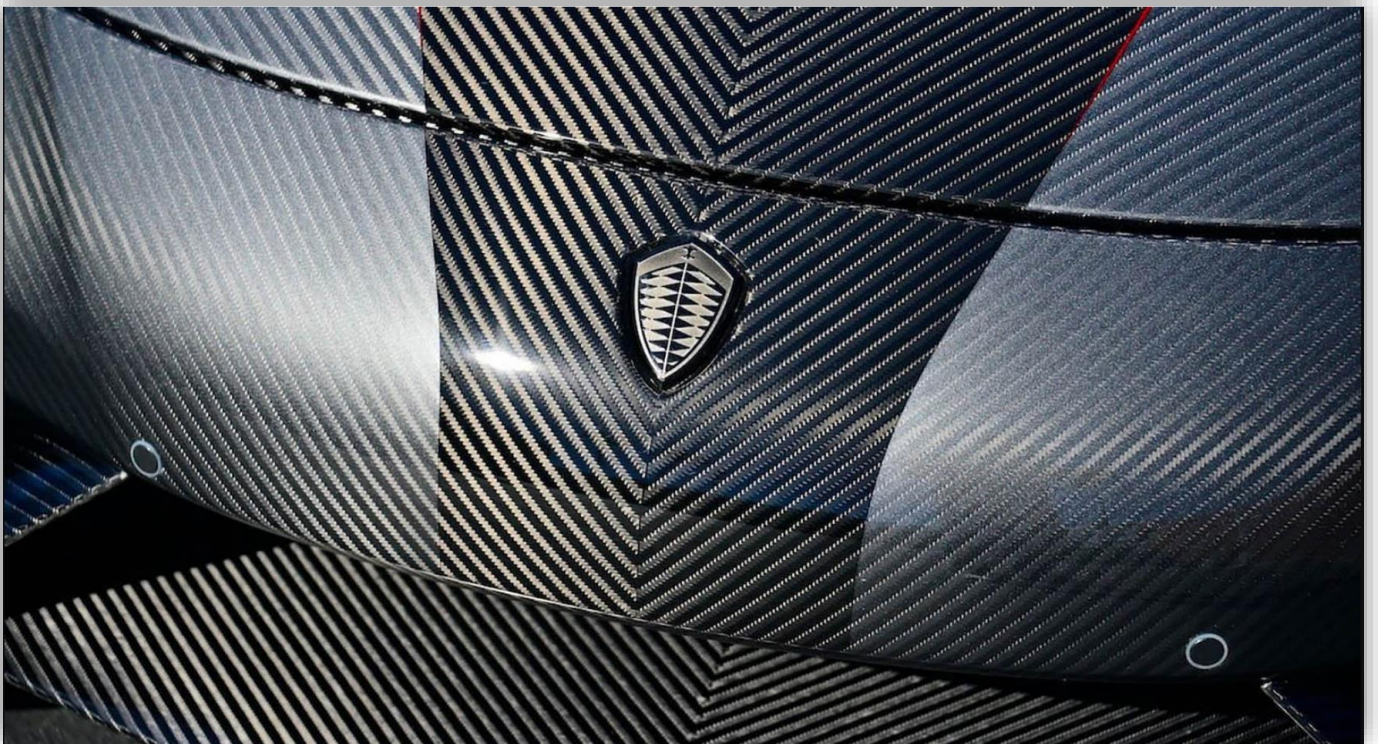
I början av sommaren avslutade Koenigsegg tillverkningen av Regeramodellen. Totalt blev det 80 kundbilar, 3 prototyper och en krocktestbil som rullade ut från fabriken i Ängelholm. Lite försenat inleds snart leveranserna av efterträdaren Jesko.

Missade du att säkra ett eget exemplar av Koenigsegg Regera finns nu en sällsynt fin chans. En av de sist tillverkade bilarna med kaross i bar kolfiber bjuds ut på begagnatmarknaden. Bilen är tillverkad 2021 och har bara 45 km på mätaren.

Även hjulen är gjorda helt i kolfiber och extraustrusningen med kaross i bar kolfiber och kolfiberhjul kostade nio miljoner kronor. Interiören är minst lika tilltalande med svart och vit klädsel kompletterad med röda sömmar. Bilen säljs av den amerikanska lyxbilsaffären Wires Only som inte uppger något pris på Regeran. Räkna med att du behöver lägga upp åtminstone 40 miljoner kronor.

Förutom en vidunderligt skön kolfiberkaross får du en 5,0-liters V8-motor med dubbel-turbo. Tillsammans med tre elmotorer är effekten 1.500 hästar och vridmomentet 2.000 Newtonmeter. Bilen har det omtalade Koenigsegg Direct Drive-systemet och en växellåda utan lägen som ger en grym acceleration.





**Maths Nilsson**

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

## 11. Här är SuperGPS – nya navigationssystemet som slår GPS

Av Bill Burrau.

2022-11-18 13:33.

Ett nytt positioneringssystem som är perfekt för stadsmiljöer har utvecklats i Nederländerna. Systemet har en noggrannhet på 10 centimeter.



### Aktivera Talande Webb.

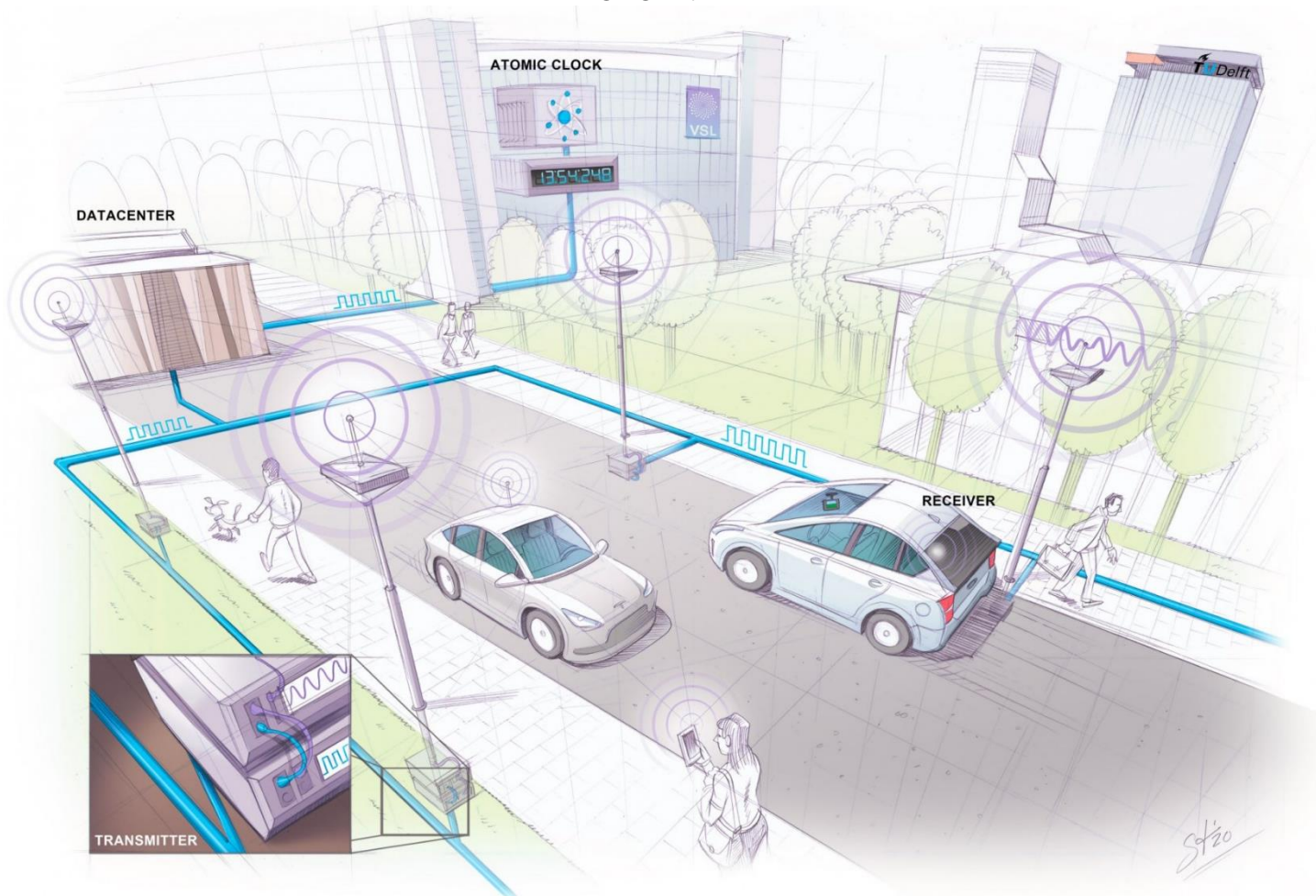
Forskare har utvecklat ett alternativt navigationssystem som är mer noggrant och robust än satellitnavigation. I stället för satelliter använder sig systemet av teknik som finns tillgänglig i mobilnätverk. Enligt [studien](#) som publicerades i tidskriften Nature skulle systemet vara perfekt för stadsmiljöer och ha en noggrannhet på decimeternivå.

Bakom projektet som kallas [SuperGPS](#) står två nederländska universitet och landets meteorologiska institut VSL.

### Tekniken användbar för självkörande fordon

Satellitnavigering – som till exempel GPS – har en stor roll i dagens samhälle. Men det finns svagheter med systemen. Radiosignalerna från satelliterna är svaga när de når jorden och exakt positionering är inte möjligt om signalerna reflekteras eller blockeras av byggnader.

– Det här kan göra GPS opålitligt i stadsmiljö. Det är ett problem om vi någonsin vill använda autonoma fordon. Vidare så är invånare och myndigheter beroende av GPS för många tillämpningar och navigationsenheter, säger Christiaan Tiberius, docent vid det tekniska universitetet i Delft och koordinator för projektet, i ett [pressmeddelande](#).



I stället för satellitbaserad teknik har forskarna utvecklat ett system som använder telekommunikationsnätverket för mobiltelefoni. Genom ett nätverk av radiosändare som är hopkopplade och tidsynkroniserade via fiberoptik har systemet visat goda resultat.

– Vi insåg att med några nyskapande innovationer kunde telekommunikationsnätverket omvandlas till ett väldigt precist och alternativt positioneringssystem oberoende av GPS, säger fysikern Jeroen Koelemeij från universitetet Vrije i Amsterdam i pressmeddelandet.

### Atomur viktiga i processen

En av innovationerna är just tidssynkroniseringen. Genom att ansluta mobilnätverket till atomur så att de kan ge synkroniserade meddelanden för positionering, precis som GPS-satelliter gör, kan man få noggrannheter på 10 centimeter.

– Med den här tekniken kan vi omvandla nätverket till ett nationellt atomur med många nya tillämpningar. Bland annat väldigt noggrann positionering genom mobilnätverk. Med den optiska och trådlösa hybridlösningen vi har demonstrerat nu kan i princip vem som helt få tillgång till den nationella tiden vi har vid VSL. Det skapar i princip en väldigt precis radioklocka som är noggrann ner till en miljarddel av en sekund, säger Erik Dierikx vid VSL i pressmeddelandet.

Vidare har systemet en större bandbredd än vad som vanligen används. Detta för att signaler som reflekterats från byggnader kan förvirra navigationsenheter. Den stora bandbredden hjälper systemet att sortera bort de felaktiga signalerna.



Bill Burrau





## 12. Zündapp Janus

Zündapp Janus reste sig ur askan från Dornier Delta-projektet och såg bisarr ut men sålde bra.

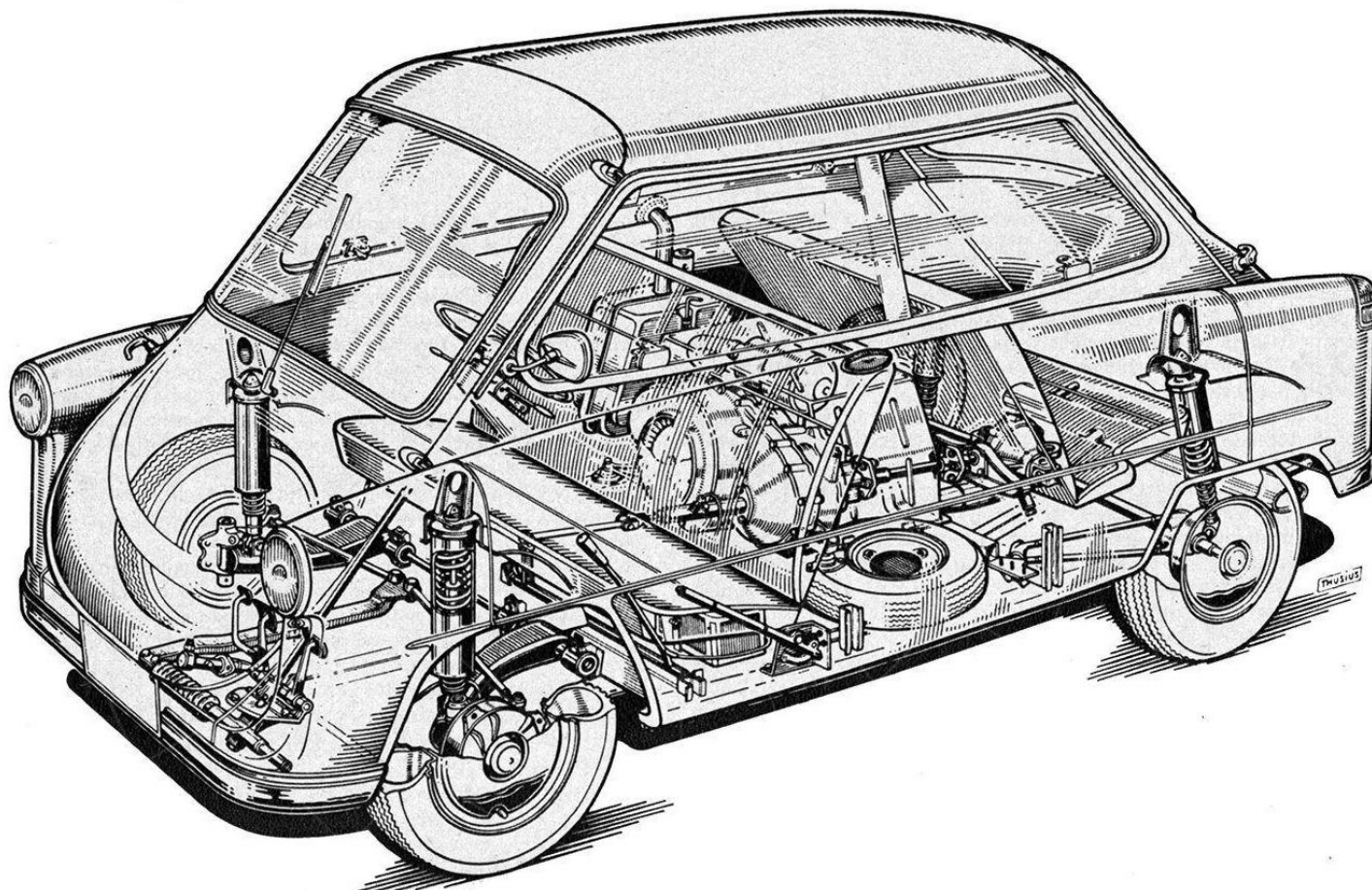


FILM: <https://youtu.be/OJz3NnzelaI>.

1955 presenterade den tyska mikrobilstillverkaren Dornier sin lilla wundercar, Delta. Ett vinklat fordon som var symmetriskt längs sin längd och bredd, det innehöll ett bisart sittärrangemang. Två par passagerare lutade sig rygg mot rygg, efter att ha kommit in i bilen via en dörr på framsidan eller en identisk på baksidan.

Även om bilens koncept var särskilt udda, hindrade det inte den tyska motorcyletillverkaren Zündapp från att köpa rättigheterna att producera den lilla oddballen. Resultatet blev Janus, som fick sitt namn efter den grekiska guden som mötte båda vägarna, och som började säljas 1957 med flera förändringar från Deltas design.

För det första var dörrarna inte längre gångjärn upptill – istället var de mer konventionellt gångjärn vid sidan. Stylingen ändrades också för att se lite mindre konstig ut, men den centralt monterade motorn fanns kvar - det här var en bil som trotsade alla konventioner när det gällde bildesign och konstruktion.



Motorn i sig var mindre idiosynkratisk, eftersom det var en 248cc encylindrig tvåtaktare - något som inte var så olikt de kraftverk som installerades i många av de mikrobilar som plötsligt blev populära på grund av Suez-krisen. Men 1958 drogs kontakten, Zündapp återvände till att fokusera på motorcykelproduktion. Nu räknas det bara finnas ett 40-talet trafiksäkra Zündapps världen över, trots att nästan 7.000 byggdes.

När **The Autocar** testade en utveckling Janus 1957 verkade den förvånansvärt förtjust i bilen, långt ifrån avskräckt av Zündapps symmetriska design konstaterade tidningen: "Mest uppfriskande i den nuvarande miniatyrbilepidemin är den uppenbara frånvaron av plagiat från de tyska konstruktörernas sida och deras vägran att följa någon standardlinje. Ingen är mindre konventionell eller mer allmänt praktisk än Zündapp Janus, som erbjuder en större kapacitet än någon annan, för antingen passagerare eller gods, i proportion till dess motorstorlek och övergripande dimensioner".

Tidningen fortsatte: "Vår erfarenhet av Zundapp var begränsad till det fullastade tillståndet, där det gav en anmärkningsvärt stabil och trevlig åktur med tanke på dess hjulbas på mindre än 6 fot. Janus visade sig vara stabil och oväntat bekväm över några fruktansvärt gropiga grusvägar. Bakom ratten var man medveten om att den 248 cm<sup>3</sup> encylindriga tvåtaktsmotorn hade lite i reserv med full belastning, även om den med en eller två upp förmodligen presterar ganska hjärtligt.





Data	
Producerad	1957-1958
Antal byggda	6.900
Motor	Mittmonterad 248cc, 1-cylindrig
Transmission	4-växlad manuell, bakhjulsdrift
Kraft	14 hk
Topp hastighet	80 km/h



MOTORNYTT

**SLUT**