



Noble M600 2010

- 1. Mannen som köpt Emily GT**
- 2. Transportstyrelsen tar strid mot Tesla**
- 3. Motorbransch-förbund kritiserar sympatistrejk mot Tesla**
- 4. Danmark ansluter till Teslastrejken**
- 5. Rätt av Tesla att utmana fackens världsbild**
- 6. Volkswagen skär ned**
- 7. Mercedes nya AMG GT en Porsche?**
- 8. Nya Dacia Duster nu som hybrid**
- 9. Prov Volvo XC90 Recharge**
- 10. Vi testar Ford Bronco**
- 11. Tusen ellastbilar kräver en kärnreaktor**
- 12. Nu får superlånga lastbilar köra på svenska vägar**
- 13. Klart med sänkt reduktionsplikt och skatt på bensin och diesel**
- 14. De konverterar bilklassiker till elbilar**
- 15. Fiat Panda 4x4 firar 40 år med osäker framtid**
- 16. Noble M600 klar för produktion**
- 17. Morgans klassiska modell är en "never ending story"**
- 18. Duesenberg modell J Lagrande Dual-Cowl Phaeton**



1. Intervju: Mannen som köpt Emily GT

Publicerad av Alrik Söderlind 2023-12-01 Uppdaterad 2023-12-01

EV Electra har köpt Emily GT. Vi har intervjuat grundaren Jihad Mohammad och frågat om hans planer för Emily GT och fabriken i Trollhättan.



Alrik Söderlind gratulerar Jihad Mohammad till köpet av Nevs-projekten Emily GT och Pons.

FILM: <https://youtu.be/5oZ6Spbhldw>

Vem är Jihad Mohammad? Svar: En superrik entreprenör från Libanon som gjort miljarder på telekombranschen. Han blev årets Palestinier 2023 och är en känd man i mellan-östern.

Är han en bilkille som älskar Saab? Nix, mer en techkille som kan mjukvara och vill sätta fart på elektrifieringen. Men ny i bilbranschen är han inte, 2021 startade han försäljning av eldrivna Libanesiska bilar, med ett startpris på 30 000 dollar – och i höst ska tillverkning dra igång i Turkiet.

”Det är människorna i Trollhättan som är det viktigaste, passionen och kunnandet. Bra bilprojekt finns det gott om, även om tekniken i Emily GT är väldigt spännande”.

Målet är att så snabbt som möjligt starta storskalig biltillverkning i Trollhättan. Man ska anställa ingenjörer och bilbyggare redan i januari – det är full gas direkt.

Det första mötet med Jihad är omtumlande: han är full av energi och ideér, åsikter och lekfullhet, temperament, visioner och skojar gärna om sig själv.

Se den första intervjun med Jihad Mohammad – minuterna efter att världsnyheten blev officiell.

2. Transportstyrelsen tar strid mot Tesla – överklagar

Av Maths Nilsson 4 december 2023, 16:09

Transportstyrelsen tar strid mot Tesla. Nu överklagar myndigheten tingsrättens beslut att Tesla ska få hämta ut registreringsskyltar. – Vi har begärt inhibition eftersom vi vill få utrett om beslutet är korrekt innan vi börjar med utlämnanden, säger Anna Berggrund.



Tesla riskerar att inte utgå från att få några registreringsskyltar från Transportstyrelsen. Myndigheten har idag överklagat Tingsrättens interimistiska beslut att skyltar ska lämnas ut. Dessutom har myndigheten begärt inhibition av beslutet, det vill säga be hovrätten ställa in verkställigheten av tingsrättens beslut.

– Vi menar att säkerhetsaspekterna vid ett utlämnande inte har blivit tillräckligt belysta och vill därför få prövat om tingsrättens prövning har varit korrekt. Beslutet är också oklart eftersom det inte säger någonting om hur tingsrätten egentligen har tänkt sig hur Tesla ska hämta sina skyltar, säger Anna Berggrund, avdelningsdirektör vid [Transportstyrelsen i ett pressmeddelande](#).

Enligt Transportstyrelsen fick de inte möjlighet att yttra sig innan tingsrättens beslut och har därför inte kunnat redogöra för säkerhetsaspekterna. Norrköpings Tingsrätt hade belagt Transportstyrelsen med ett vite på en miljon kronor, men statliga myndigheter kan inte heller vitesbeläggas i denna typ av mål, vilket också är skäl till överklagandet.

Transportstyrelsen uppger att de inte tar ställning i den pågående konflikten mellan Tesla Motors och IF Metall. Överklagandet är inte heller ett ställningstagande i den pågående stämningens ansökan utan riktar sig endast mot tingsrättens interimistiska beslut.

3. Motorbransch-förbund kritiserar sympatistrejkt mot Tesla

Av Maths Nilsson 3 december 2023, 12:02

Nu får sympatistrejken mot Tesla kritik från Motorbranschens arbetsgivareförbund.



– I det långa perspektivet kommer det bli svårt för många av våra berörda medlemsföretag att få ekonomin att gå ihop, säger Hanna Alsén, förhandlingschef på Motorbranschens arbetsgivareförbund, till TT. Omkring 60 företag inom motorbranschen är uttagna i sympatistrejkt och blockad mot Tesla. De får hantera andra bilar än Tesla, men blockaden innebär att de inte får reparera eller hantera Teslas bilar.

Bilverkstäder som servar Telsabilar har varit indragna i strejken mot Tesla under en månads tid. Det drabbar många företag hårt, enligt Motorbranschens arbetsgivareförbund. IF Metall anser att den utvidgade blockaden är nödvändig.

Sympatistrejken kritiseras av arbetsgivarorganisationen Motorbranschens arbetsgivareförbund, som menar att den kan knäcka verkstädernas ekonomi. Även om företagen kan ansöka om kompensation ur en konfliktfond täcks inte alla kostnader.

– Jag har förståelse för IF Metalls ingång i att de vill ha kollektivavtal med Telsa och sett sig tvungna att trappa upp, men jag måste samtidigt konstatera att det drabbar våra medlemsföretag, säger Hanna Alsén till TT.

IF Metall menar att de ska rikta sin ilska mot Tesla istället för mot fackets sympatistrejker.

– Anledningen till att vi måste sätta in sympatiåtgärder är att Tesla organiserar strejkbrytare och tar in arbetskraft bland annat utomlands ifrån. De beter sig som företag gjorde i Sverige för 100 år sedan, säger Veli-Pekka Säikkälä, avtalssekreterare på IF Metall, till TT.



Maths Nilsson

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



4. Danmark ansluter till Teslastrejken

Publicerad av John Sempill 2023-12-05 Uppdaterad 2023-12-05

Danmarks största fackförbund varslar om sympatiåtgärder mot Tesla för att visa sitt stöd för IF Metall.



Teslastrejken sprider sig till Danmark.

Kampen om kollektivavtal och Tesla är inte på något sätt på väg att trappas av.

Nu meddelar danska TV2 att Danmarks största fackförbund, 3F Transport, väljer att ta ställning och ge sig in i konflikten.

Fackförbundet vill visa sitt stöd för IF Metall och varslar nu om strejk till Dansk Arbejdsgiverforening.

– **Bara för att man** är en av de rikaste människorna i världen ska man inte kunna sätta sina egna regler, säger 3F Transports ordförande Jan Villadsen, till [danska TV2](#).

– Vi har en del avtal på arbetsmarknaden i Norden och dessa måste man följa om man vill driva verksamhet här.

IF Metalls avtalssekreterare Veli-Pekka Säikkälä välkomnar sympatiåtgärden och är i kontakt med andra fackförbund, men inga han tänker avslöja.

– **Sånt berättar man inte**, säger Veli-Pekka, enligt [DN](#).

– När andra kommer med i konflikten får de själva berätta.

Sympativarslet innebär att hamnarbetare och chaufförer i Danmark inte kommer att ta emot eller transportera Teslabilar som ska till Sverige, med start om 14 dagar.

SvD Näringsliv

5. Rätt av Tesla att utmana fackens världsbild

Publicerad av Paula Röttorp 2023-11-29 kl 09:30

Ska fackförbunden kunna stoppa myndighetsutövning och lagstadgad postutdelning?



Svensk domstol får nu avgöra vilka effekter sympatiåtgärderna kan få.

Tesla vidtar alla lagliga åtgärder det kan för att driva sin verksamhet vidare trots den pågående konflikten med IF Metall. Stämningar i domstol är inget oväntat steg för ett amerikanskt företag.

Fackförbundens rätt att strejka sammanblandas ofta i Sverige med att stridsåtgärderna skulle vara garanterade att nå den tänkta effekten. Men även om fackförbunden förväntar sig det, har svenska företag och myndigheter ingen skyldighet att lägga sig platt för stridsåtgärder.

Postnord menar att de inte kan dela ut post eller andra försändelser till Tesla på grund av sympatiåtgärder från fackförbunden Seko och ST. Men Postnord har ett lagstadgat samhällsuppdrag och kan inte välja bort att dela ut post till vissa företag. Dessutom tar de fortfarande emot post till Teslas svenska dotterbolag. I praktiken innebär det att Postnord beslagtar de försändelserna, inklusive registreringsskyltar till nya Tesla-bilar.

Postnord anser självt att företaget är neutralt i arbetsmarknadskonflikten. Vore det sant skulle man kunna låta Tesla hämta sin post. Man skulle också helt legalt kunna leverera posten genom underentreprenör eller anställda som inte deltar i stridsåtgärderna. Det är inte rimligt att den svenska traditionen att acceptera fackens försök att lamslå verksamheter trumfar en lagstadgad skyldighet att dela ut post. Frågan ska nu avgöras av Solna tingsrätt.

Tesla har också stämt Transportstyrelsen för att få registreringsskyltar till nya Tesla-bilar. Utan registreringsskylt får bilen inte köras. Transportstyrelsen lämnar idag nya registreringsskyltar till Postnord trots att skyltarna då inte kommer att levereras. Tesla har erbjudit sig att hämta skyltarna direkt hos tillverkaren, men Transportstyrelsen har hittills vägrat.

Här måste det dock bli ändring. Norrköpings tingsrätt har interimistiskt gett Tesla rätt – medan domstolen prövar målet måste Transportstyrelsen tillåta Tesla att hämta registreringsskyltarna direkt hos tillverkaren.

Fackförbunden förväntar sig att verksamhet efter verksamhet ska avstanna för att de inför sympatiåtgärder. Även myndighetsutövning och lagstadgad postutdelning ska stoppas för kampen. Det är bra att Tesla utmanar den föreställningen på juridisk väg. Det verkar krävas en excentrisk miljardär som Tesla vd:n Elon Musk för att tvinga svenska företag och myndigheter att se sitt ansvar.



Paula Röttorp

ViBilägare

6. Volkswagen skär ned: "Märket inte längre lönsamt"

Publicerad igår 17:23 Text Magnus Kvandal

Säger upp personal för att minska kostnaderna.



Volkswagens elva miljarder kronor stora sparpaket kommer inkludera personaluppsägningar.

Det sa Thomas Schäfer, chef för märket VW, under ett personalmöte på måndagen. Det **skriver Reuters**.

– Med många av våra redan existerande strukturer, processer och höga kostnader är vi inte längre konkurrenskraftiga som varumärket Volkswagen, sa Schäfer.

Företaget har tidigare sagt att de tänker nyttja den ”demografiska kurvan” för att minska sin arbetskraft, och lovat att inga uppsägningar ska ske innan 2029.

De första uppgifterna om Volkswagengruppens stora sparpaket kom i våras. Det kommer att innebära omstruktureringar i hela koncernen, och gäller alltså inte enbart märket VW.

Läs också:



VW drar i handbromsen – sparpaket på gång



Europa räcker inte till – då byggs elbilarna i Kina



Chefen fick nog – nu får Cariad ny ledning



7. Mercedes nya AMG GT – en Porsche?

Uppdaterad 24 nov. 2023

Publicerad: 24 nov. 2023

Mercedes har med sin nya AMG-GT klivit in på minerad designmark där konkurrenten Porsche regerat ostört sedan 1964.



Med en ny 2+2-sitsig supersportbil riktar sig Mercedes in siktet rakt i sidan på Porsche 911. Kanske lite för rakt i sidan faktiskt.

Det finns nog ingen bildesign som i grunden har hållit så länge som Porsche 911. Redan när modellen släpptes 1964 sattes grundlinjerna för en bil som faktiskt fortfarande byggs.

Visst, protesterar du, men inte sjutton är det mycket som stämmer mellan den första bilen och den som görs i dag?

I mångt och mycket är det olika bilar.

Men många av de framträdande designelementen är fortfarande där på plats. Som taklinjen, sidorutornas linjer och stil och de liggande ovala framlyktorna. Allt detta är så typiskt 911 och så markant bara för den bilen.

Mitt i myrboet

När nu Mercedes-AMG släpper sin nya GT-coupé rätt in i myrboet av kompetenta GT-vagnar, är det inte bara det faktum att det är en ny bil som Mercedes släpper – det finns också andra detaljer som fångar vårt intresse.



En av bilvärldens mest klassiska profiler. Satt 1964 och gäller i många avseenden än.



Nu ska vi se, Porsche till vänster och Mercedes till höger. Eller...?

Den första bilden som landade på skärmen på den nya Mercedesen, var tagen snett bakifrån.

Ögonen for över den och hjärnan registrerade faktiskt inte en Mercedes, utan sorterade snabbt in den i Porsche 911-arkivet.

Minerad mark

För vad Mercedes nu gjort med den nya Mercedes-AMG GT är att kliva in på minerad designmark. Från torped-väggen och bakåt är det så många drag som den delar med en 911, att Porsches design-ingenjörer och patentadministratörer borde ha bråda dagar.

Sidorutornas linje, bakdelens rundning med de infällda lamporna och mycket annat smått andas så mycket 911 i själen.

Nu med baksäte

Mercedes har också smugit in ett baksäte i den nya bilen, så den gått från ren tvåpersonersbil till den klassiska 2+2 konfigurationen.

Skulle Porsche i dag få för sig att bygga en front-motordriven variant av sin 911, är det nog ungefär som Mercedes-AMG GT som den skulle se ut.

Hur den nya bilen sedan kommer klara sig mot konkurrenterna på banan och gatan? Det får framtiden utvisa.



Kisa lite med ögonen så är det inte helt lätt att avgöra vad det står för märke på bilen.



Klassiskt på många sätt. Men skulle inte skärmen kunna integrerats bättre?

Läs mer:

[Om de båda bilarnas likheter och olikheter här](#)

[Sveriges märkestrognaste bilförare kör Mercedes](#)

[Designklassiker Mercedes Porsche 911](#)



Anders Værnéus

Journalist, författare och expert på klassiska båtar.



8. Nya Dacia Duster – nu som hybrid

Publicerad av Magnus Fröderberg 2023-11-29 Uppdaterad: 2023-11-29

Den nya generationen Dacia Duster blir inte bara snyggare utan också modernare och mer praktisk. Dieseln försvinner, men det tillkommer en hybriddrivlina.



Nya Dacia Duster är modernare i både form och funktion.

FILM: <https://youtu.be/f-csUcw8Xh8>

Dacia Duster har använt plattformen B0 sedan 2009. Nu är det dags för den nya plattformen CMF-B som bland annat används av Renault Clio och Nissan Juke. Ny plattform brukar innebära mer modern teknik och ny drivlina – och så är det även denna gång.

För första gången kommer Dacia Duster som hybrid – systemet på 140 hk **finns redan i Dacia Jogger**. Ett annat alternativ är en mildhybrid på 130 hk. Någon diesel erbjuds inte.

Vi känner Dacia Duster som en billig bil med god terrängförmåga. Detta har Dacia tagit fasta på och förstärkt. Fyrhjulsdriften har blivit bättre enligt Dacia och Duster har 21,7 cm marfrigång och klarar 30 graders angreppsvinkel i motlut.

Till det yttre känns det moderna formspråket hos **Dacia Jogger** igen.

Tekniknivån har höjts med en 10-tums central infotainmentskärm, digitala instrument och flera förarstödssystem. Det finns också flera funktioner för att underlätta terrängkörning.

Dacia har också försökt göra Duster mer praktisk i vardagen. Genom sex olika fästpunkter för clips kan man fästa dryckeshållare med mera där det passar.



Den nya Duster är **434 cm lång**, precis som tidigare, men sitter marginellt lägre, 166 cm hög och något bredare, 181 cm.

Bagageutrymmet har ökat från 445 liter till 472 liter. De svenska priserna är inte klara ännu, men europapriserna börjar på 20 000 euro.



Dacia Duster 2024 GALLERIER



9. PROV: Volvo XC90 Recharge

Av Elias Medelberg Foto Elias Medelberg

Publicerad: 2023-11-28

Uppdaterad: 2023-11-28

Volvo XC90 som laddhybrid är ingen ny företeelse på svenska vägar men den har under tiden fått både större och smärre uppdateringar. Hur bra köp är XC90 år 2024?



VAD ÄR NYTT?

Sedan senast undertecknad satt i en XC90 så är den största förändringen den elektriska delen av drivlinan. Den gången **var det i test** och vi kom 47,7 kilometer på el innan den då 88 hästkrafter starka elmotorn behövde hjälp av bensenbrännaren. Nu har batteriets nettokapacitet ökat med runt 60 procent och elmotorns effekt med 65 procent (145 hk).

Förbränningsmotorn har det inte gjorts mycket åt. Det är ännu den fyrcylindriga VEA-bensinaren som tar sig an det jobbet. Utöver det har laddningen förbättrats. XC90 kan nu ta AC-laddning på upp till 6,4 kW. En bra förändring mot tidigare låga 3,7. Någon DC-snabb-laddning finns det inte.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

Även bakom ratten är alla förbättringar tydliga och viktiga. Tidigare har Volvos laddhybrider kunnat kännas aningen slöa på el. Nuförtiden är inte det något bekymmer. Dessutom går det att välja enpedalskörning hela vägen ner till noll ifall man gillar det.



Interiören ser ut som tidigare. Ullklädseln kostar 14 000 kronor.

Precis likt tidigare är samspelet mellan förbränningsmotorn och eldrivningen mycket genomarbetad och både ryck och effekttapp är minimerade. Däremot är fyra cylindrar inte perfekt för en så tung bil (2 467 kg) och framför allt inte i denna klass. Gångkulturen är inte dålig men när BMW erbjuder en laddbar X5 med rak sexa känns Volvons motor inte lika kul längre.



Även med alla tre sittplatsrader uppfällda finns det hyfsat med plats kvar till bagage.



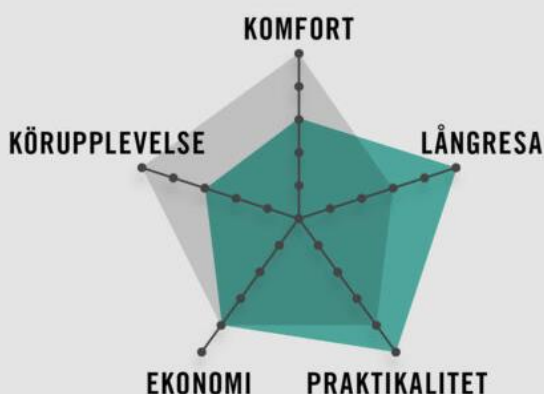
0/20/40-fällning är bra. Volymen varierar mellan 316/967–1 816 VDA-liter beroende på antalet stolsrader man fäller ner och hur långt man skjuter fram de två främre raderna. Bagaget är stort och laddhybridbatteriet påverkar det inte. I konkurrenten GLE är bagagegolvet höjt och det finns ingen plats under, vilket det gör i XC90.

Något som stör är det faktum att man tagit bort det lilla rullhjulet för körlägen som funnits tidigare, nu måste man ta sig in i pekskärmen för att skifta mellan de fem olika körlägena Pure, Hybrid, Power, Constant AWD och Off-road. Det är en extra dum lösning i en laddhybrid. I de flesta bilar kör nog de flesta med komfort närapå hela tiden. I en laddhybrid kan man vilja byta mellan ren elkörning (Pure) och hybrid ofta.

Det är bara i körläget Pure som det finns ett tydligt stopp i pedalen innan bensinmotorn hoppar igång, så ska man ut på tur och vet att man kan klara hela körningen på el är det valet man vill göra. Men det kräver totalt tre klick i pekskärmen. Dumt. Rullhjulet funkade prima!

PERSONLIGHET

- Volvo XC90 Recharge
- Audi Q8 e-tron 55 quattro



SUMMERING

Bäst: Komforten är fin (inte perfekt). Tre rader med sittplatser är ovanligt i en laddhybrid. Vägjord enpedalskörning. Drivlinan arbetar smidigt och elräckvidden är lång.

Sämst: Fjädringen och bullernivån kunde varit bättre. Fyrcylindrigt känns lite mesigt i denna klass.





10. Offroadkungen gör comeback – vi testar Ford Bronco

Av chefredaktör Mikael Lindkvist 2023-11-25 kl 06:30 CET

Klassiska Ford Bronco är tillbaka i ny skepnad och den har börjat säljas i Sverige! M3



Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Offroad-egenskaperna
- Snygg och modern
- Drivlinan
- Modulär konstruktion

Nackdelar

- Dyr
- Törstig
- Vindljudet i hög hastighet



Omdöme

En riktigt kompetent bil för dig som vill kunna ta dig fram överallt. Jag gillar verkligen designen och bilen är kul att köra, så länge du undviker motorvägen.

Äntligen är den här! Jag som ofta är ute och kör i bushen har sneplat avundsjukt på amerikanska Youtube-kanaler som kör bilen. Jag är inte bara avundsjuk på att bilen släppts tidigare på andra sidan Atlanten utan även på hela overlandgrejen. Att kunna ge sig ut och campa med bilen och köra dedikerade offroadbanor i vildmarken. Här i Sverige får du ju knappt köra bil på gräsmattan så målgruppen för den här typen av fordon är betydligt mer begränsad. Men det försöker jag tänka bort när jag hämtar upp den läckert röda Badlands-versionen av nya Ford Bronco en fin höstdag i november.

Under huven på bilen sitter en 2,7-liters V6 Ecoboost-motor. Jag utgår från att den är densamma, eller åtminstone väldigt snarlik den som även finns som alternativ i nyare Ford F150, och som där hyllats för sin prestanda och effektivitet. Automatlådan i nya Bronco är också densamma 10-stegade modell som sitter i många andra Ford-modeller.

Interiören påminner delvis om F150 och här finns givetvis även ett gäng handtag du kan använda när du äntrar bilen eller bara behöver hålla i dig under körning. Kvalitetskänslan invändigt är överlag god men här finns en del plasttytor som ger ett billigt intryck. Och offroadhandtagen känns inte jättestadiga heller. Jag uppskattar dock att flera reglage är extra gummade. Det känns rejält!

Den Ford Bronco jag testar har hårt tak som går att ta av i sektioner (så kallad hard top). Även dörrarna går att haka av relativt enkelt och här finns också ett speciellt tält du fäster i bilens bakkant som tillhör, som binder ihop bil och tält till ett. Den modulära designen i kombination med bilens fyrkantiga former har dock sitt pris. Vindljudet läcker in och det blir nästan outhärdligt att köra på motorväg. Men det här är å andra sidan inte en bil gjord för bekväma långresor i hög hastighet, här ligger all fokus på offroad!

Bilen har ett gäng körlägen att välja mellan beroende på underlag och här finns givetvis fyrhjulsdraft, både hög- och lågväxel. Och möjligheten till diffspärr fram och bak. Du kan välja att bara manövrera bilen med bromspedalen i "Trail One Pedal Driving"-mode och här finns också kameror som låter dig ha stenkoll på hjulen. När du glider fram på skogsvägen fram till älgpasset och drömmer om att du egentligen kravlar dig upp på stenar offroad i Colorados vildmark... En sån här bil ska givetvis ha massor av extraljus och då kan du koppla dessa till vipp-switcharna i taket. För den rätta känslan.



Jag gillar att reglage och knappar är rejäla. Klimatkontrollen känns dock inte spolsäker...

Ford Bronco har senaste version av Ford Synk 4-MMI och det är tydligt och lättanvänt. Här finns också Fordpass Connect som kopplar upp bilen online. Mätarna framför ratten är helt digitala men här gillar jag inte riktigt designen. Typsnitten är svårlästa och det är helt klart så att utseende fått gå före tydlighet. Annars finns här bra förarhjälpmedel och säkerhetsfunktioner som jag förväntar mig i en ny bil. Adaptiv farthållare, döda vinkelvarnare med cross traffic alert, trådlös Carplay. Och ett bra ljudsystem från Bang & Olufsen. Ett fullstort extrahjul på baddörren känns också bra att ha när (om) du ger dig ut off the grid.

Jag testar bilen på så dåliga vägar jag hittar och den har givetvis inga problem att ta sig fram. Fyrhjulsdriften får bekänna färg i en lerig brant uppförsbacke och den fördelar kraften perfekt över hjulen så det är ingen match alls. Den höga markfrigången gör att jag inte skulle tveka att ge mig iväg på de halvt igenvuxna vägarna kring min jaktmark i Västerbotten. Även om jag skulle vara lite nervös över att repa lacken på videbuskarna. Överlag är bilen lättkörd och trevlig, om än lite stötig. Jämfört med den största konkurrenten, Jeep Wrangler, tycker jag ändå att Broncon är bekvämare och trevligare att köra. Wranglern är däremot billigare både att köpa och att tanka.



Ford Bronco trivs bäst i bushen.

Trots den erkänt effektiva och snåla 2,7-litersmotorn drar Ford Bronco lite mer soppa än jag hade trott. Jag fick den aldrig att gå under 1,2 liter per mil trots att jag verkligen testade att köra med lätt högerfot. Detta tillsammans med att bilen börjar på 1 049 000 kronor och att fordonsskatten (de första tre åren) ligger på nästan 17 000 kronor gör att det blir svårt att hitta motivationen när jag tänker med plånboken. Om hjärtat får bestämma skulle jag däremot gärna slå till på den här bilen!

Fakta Ford Bronco Badlands

Testad: November 2023

Tillverkare: [Ford](#)

Information från: [Hedin bil](#)

Pris: Från 1 049 000 kronor

Motor: 2,7 liters V6 Ecoboost (334 hk)

Växellåda: 10-stegad automat

Prestanda: 0-100 km/h på 6,7 sek

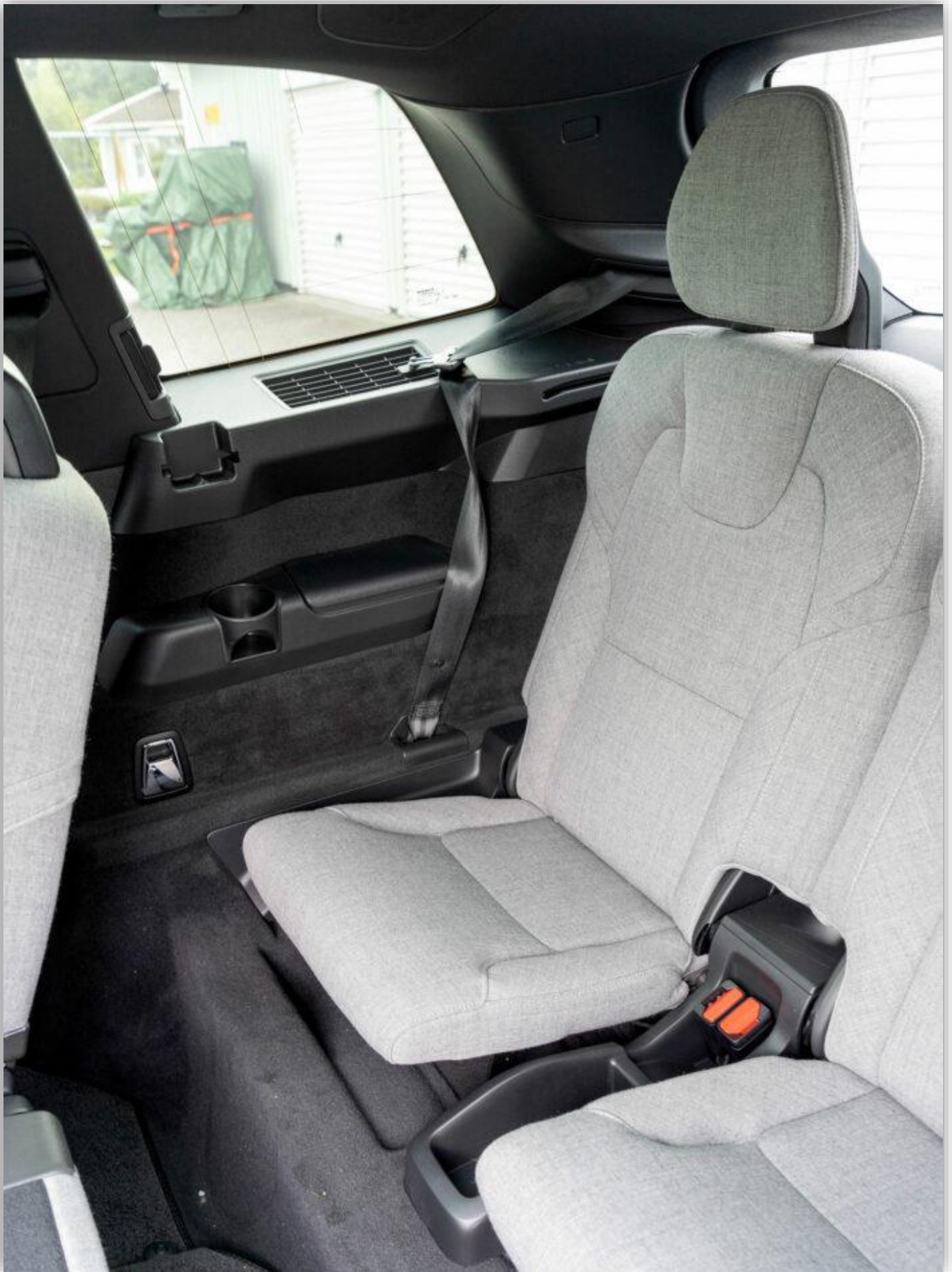
Toppfart: 165 km/h

Drivning: AWD

Angiven bränsleförbrukning: Uppgift saknas

CO2-utsläpp: Uppgift saknas

Fordonsskatt: 16 666 kronor de 3 första åren, därefter 2 494 kronor



Den uppmätta elräckvidden uppgick till 74,5 kilometer längs en taskigare rutt än den som vi normalt kör laddhybrider på. Räckvidden är alltså bra, vilket är tur med tanke på att bilen sörplar bensin som stora suvar gör. Efter en vända från Stockholm till Göteborg och tillbaka blev förbrukning med tömt batteri på 9,2 liter på 100 km.



Här är det förberett för extraljuskontroll!

XC90 är ett långfärdslok som sig bör. Fjädringen är inte jättefluffig och bullernivån är inte klassbäst men långt ifrån dålig. Sittkomforten i framsätet är fantastisk och i andra raden (skjut- och lutningsbart) nöjer sig även långväxta resenärer. I tredje raden blir det trängre, men fortsatt användbart (se separat ruta).

BORDE JAG KÖPA DEN?

Sedan uppdateringen med det större batteriet och starkare elmotorn är det en väldigt mycket mer attraktiv laddhybrid. Det har dock konkurrenterna också blivit.

BMW X5 har kommit med elräckvidd på upp emot 10 mil, Mercedes GLE har vi mätt till precis under 10 mils elräckvidd och nu får XC90 också intern konkurrens av helt eldrivna Volvo EX90 som ska ha en räckvidd på 585 kilometer. Den kostar dock 101 000 kronor mer. Audi E-tron finns också, även den med över 50 mils WLTP-räckvidd.

Är Volvo XC90 Recharge T8 AWD ett bra köp? Det är en bra bil men det är även motståndarna. Däremot har Volvon kvar den starka usp den alltid haft, det finns få laddbara bilar i denna klass som erbjuder sju sittplatser. Det gör XC90, men även kommande EX90.

TEKNISK INFO/Volvo XC90 Recharge T8 AWD

Motor: Effekt, elmotor 145 hk/309 Nm, bensinmotor 310 hk/400 Nm, systemeffekt 455 hk/709 Nm. Fyrhjulsdraft. Batterikapacitet brutto/netto 18,8/14,9 kWh. Laddeffekt AC 6,4 kW, DC – kW.

Kaross: L/b/h 4 953/1 931/1 767 mm. Axelavstånd 2 984 mm. Tjänstevikt 2 467 kg. Maxlast 483 kg. Bagagevolym 967–1816 l, bakom tredje rad 316 l. Frunk – . Dragvikt 2 400 kg.

Prestanda: 0–100 km/h 5,4 s. Toppfart 180 km/h. Förbrukning blandad körning 20,5–22,6 kWh/100 km WLTP. Räckvidd 64–73 km WLTP.

Pris: 896 000 kr. Aktuell nu.



Mikael Lindkvist



11. Volvo: Tusen ellastbilar kräver en kärnreaktor

Av Magnus Fröderberg Publicerad 2023-11-30 Uppdaterad 2023-11-30

Volvos vd kräver en snabbare utbyggnad av elnät och elproduktion för att klara elektriska lastbilar. "Att ladda ett tusen lastbilar kräver en kärnkraftsreaktor".



Snart är utbudet av ellastbilar heltäckande, men laddinfrastrukturen är inte tillräckligt heltäckande för att kunderna ska våga investera.

Volvo Groups vd säger [i en intervju med Dagens Industri](#) att han i grunden är emot statsstöd, men just nu behövs det en rejäl statsning av staten på att bygga ut elnät och energiproduktion för att omställningen till el inte ska tappa fart.

– **När flottan av fordon** växer måste även produktionen av el säkras, som ett exempel kan 1 000 lastbilar komma att kräva en effekt motsvarande en havsbaserad vindkrafts-park eller en kärnkraftsreaktor om lastbilarna behöver laddas samtidigt, säger Martin Lundstedt, vd för Volvo Group till [DI](#).

Både Volvo lastvagnar och Scania satsar stort på ellastbilar, men det går trögt att avsluta affärerna.

– **Det finns osäkerhet kring** elkostnader, kring de politiska stödsystemen för att stötta transformationen och sedan kring laddinfrastruktur, [säger Scanias vd Christian Levin](#) till Ekot.

Just den lokala laddinfrastrukturen är något som även Volvos vd pekar på.

– **När vi ställer om till ellastbilar** som ska laddas måste det lokala elnätet snabbt byggas ut så att laddaren kan anslutas när och där den behövs. Vi ser att detta är en stor utmaning med de ledder vi har i dag, säger Martin Lundstedt till Di.

12. Nu får superlånga lastbilar köra på svenska vägar

Av Maths Nilsson 30 november 2023, 14:18

Nu börjar superlånga långtradare att rulla på Sveriges vägar. Från och med 1 december tillåts ekipage på 34,5 meter med dubbla släp.



Från och med den 1 december 2023 träder nya regler i kraft som tillåter nio meter längre lastbils ekipage på vissa svenska vägar. Lastbilarna går från 25,25 meter i maxlängd till 34,5 meter. Det innebär att lastbilen kommer att ha dubbla släp. Orsaken till regeländringen är att mer last tros minska utsläppen.

Men det finns en oro för att säkerheten ska försämrats. Det krävs ingen extra utbildning för att köra de superlånga ekipagen. En lastbil på 34,5 meter är också betydligt svårare att backa.

– Det är ingen hemlighet att vi har varit tveksamma och är det fortfarande, säger Lars Mikaelsson, förbundssekreterare i Transport, till [Arbetet](#).

Men de nya superlånga lastbils ekipagen tillåts inte överallt. Till en början är det bara på större Europavägar som de 34,5 meter långa lastbilarna får köra. Totalt handlar det om cirka 590 mil statliga vägar som öppnas. Som bilist kan det vara bra att tänka på att det tar längre tid att köra om dem.

[Här kan du kolla in Trafikverkets karta över det så kallade "utpekade vägnätet".](#)

LÄS MER:

- [Volvo tystar tvivlarna: Ny ellastbil drar 74 ton](#)
- [Här sänks hastighetsgränsen till 80 km/h – lista](#)
- [Släpper bara ut vatten – så testas Volvos vätgaslastbil i...](#)
- [Så körs Scantias nya solbil i Sverige – med 100 kvm solceller](#)
- [Hela listan: Vägarna som ska få sänkt hastighet där du bor](#)
- [Ny svensk superbåt fraktar 7000 bilar över Atlanten utan...](#)

13. Klart med sänkt reduktionsplikt och skatt på bensin och diesel

Publicerad 2023-11-30 kl 15:32 (uppdaterad 2023-11-30 kl 15:39)

Text Erik Söderholm

Regeringen får igenom sin plan att sänka både nivån i reduktionsplikten och skatten på bensin och diesel. Besluten får hård kritik från oppositionen och flera remissinstanser.



Riksdagen har röstat igenom regeringens förslag om att **sänka nivån i reduktionsplikten** med en marginal på bara en röst. Ändringen träder i kraft redan vid nyår och gäller till och med 2026. Regeringens förhoppning är att den ska sänka bensin- och dieselpriiserna vid pump.

Inblandningen av biodrivmedel i både bensin och diesel sänks till sex procent. I dag är den siffran 7,8 procent för bensin och 30,5 procent för diesel.

Reduktionsplikten innebär att företag som säljer bensin och diesel måste minska koldioxidutsläppen. Det görs framför allt genom att blanda i biodrivmedel i fossil bensin och diesel, vilket höjer priserna.

”Regeringens och SD:s politik kommer redan under nästa år öka utsläppen med nära 50 procent”

Enligt flera myndigheter och organisationer behöver reduktionsplikten i stället skärpas om Sverige ska nå klimatmålen. Beslutet får hård kritik av bland andra Gröna Mobilister.

”Var hamnar de svenska oljemiljarderna? USA? Saudiarabien? Ryssland? Ingen vet. En stor del av våra fossila drivmedel har okänt ursprung”, skriver organisationen i ett **pressmeddelande**.

Beslutet sågas också av flera partier, bland andra Miljöpartiet och Centerpartiet.

”Man beslutar och föreslår åtgärder på klimatområdet som ökar utsläppen av växthusgas när dessa i stället behöver minska kraftigt. Dessutom utan att föreslå andra åtgärder som kompenserar för dessa utsläppsökningar”, skriver sex vänsterpartister i ett [debatt-svar](#).



Bensinbolagen får bara en dryg månad på sig att rätta sig efter den nya reduktionsplikten.

Riksdagen har också röstat igenom [skattesänkningen på bensin och diesel](#) som även den träder i kraft 2024.

- Energiskatten på bensin sänks med 1,31 kr/l jämfört med den nivå som skulle ha gällt med dagens regler.
- Den sammanlagda energi- och koldioxidskatten för bensin blir 60 öre lägre per liter 2024 än i år.
- Skatten på diesel sänks med 341 kronor per kubikmeter. I teorin skulle det kunna innebära ett något högre dieselpreis än i dag på grund av inflationen, men i praktiken lär priset bli lägre på grund av sänkningen av nivån i reduktionsplikten.

Även detta kritiserar av flera partier.

– Förslaget vi debatterar här i dag gör väldigt liten skillnad för bensin och diesel. Det är djupt respektlöst, sa Peder Björk (S) under debatten.

Regeringen hävdar å andra sidan att Sveriges bränslepriser sticker ut jämfört med andra länder i närområdet och att det påverkar både företagens och hushållens ekonomi.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Hård kritik mot reduktionsplikten i ny rapport



Hård kritik mot förslaget: "Sänkningen blir en höjning"



Ny kritik mot sänkt reduktionsplikt: "Uppfyller inte kraven"



Även Socialdemokraterna vill sänka reduktionsplikten



14. De konverterar bilklassiker till elbilar

Posted by Kristofer Rask november 29, 2023

Åktur i en eldriven VW Karmann Ghia.



FILM: <https://youtu.be/uEKwarC4MUY>

Min branschkollega Christoffer Gullin från Elbilsmagasinet har besökt Markus och Åsa Sör-
lin i Linköping som driver Sir M. Ett företag som specialiserat sig på att konvertera gamla
bilar till elbilar. Tanken på att konvertera gamla klassiker kom ur behovet av att paret hade
en gammal Volkswagen Karmann Ghia som behövdes reoveras.

– Markus tittade på lite filmer från Kalifornien där han såg att man elkonverterade gamla
Bubblor och tyckte att det var coolt. Samtidigt hade jag lite diskussioner på jobbet med
mina kollegor där de dissade det här med att hålla på blyersättningsmedel i bensinen. Då
var man ju sporrad av tanken att göra den lite mer miljövänlig, så vi fick tanken på varsinna
håll, berättar Åsa om parets första konvertering.

I Christoffers video berättar Markus och Åsa om tankarna bakom konverteringarna, de
visar upp sina projekt och berättar om hur man ska tänka när man vill konvertera en bil till
elbil. Dessutom blir det en åktur i den eldrivna Karmann Ghian. Vi får också höra varför
många klassiska bilar dessutom faktiskt går bättre på vägen efter att man konverterat dem
till elbilar.



Kristofer Rask

15. Fiat Panda 4x4 firar 40 år – med osäker framtid

Publicerad 2023-11-29 kl 19:15 Text Erik Söderholm

Fiats klassiska bergsget med fyrhjulsdrift fyller 40. Men framtiden för modellen är oklar.



Det är 40 år sedan Fiat lanserade den fyrhjulsdrivna versionen av småbilen Panda. Totalt har modellen sålts i 800 000 exemplar till köpare som vill kunna ta sig fram även på dåligt underlag, men inte vill ha en klumpig suv.

Första generationen Fiat Panda designades av Giorgetto Giugiaro och Panda 4x4 anslöt tre år efter premiären. Den skulle kombinera framkomlighet, högt bruksvärde och lågt pris.

Bilen utvecklades av Steyr-Puch och drivlinan monterades i Österrike. Den skickades sedan till Italien där resten av bilen tillverkades.

Trots bara 48 hästkrafter tog sig Panda 4x4 fram nästan överallt, inte minst tack vare den korta första växeln som gjorde att även branta backar kunde bestigas. Markfrigången var 18 centimeter och tjänstevikten 740 kilo.

Andra generationen dök upp först 2004 och den **tredje upplagan lanserades 2012**. Det fanns även en särskild version kallad **Panda Cross** med extra plastpaneler på karossen.

Framtiden för Fiat Panda 4x4 är oklar – i Sverige säljs den inte längre, **produktionen är nedlagd** och det har ryktats om att **ersättaren till dagens Panda blir eldriven**.



*Det dröjde till 2004 innan andra generationen Panda 4x4 dök upp.
På bilden visas tredje generationen som lanserades 2012.*



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Svenskarna var tveksamma till Fiats succémodell



Slut på en era Fiat Panda 4x4 läggs ned



Provkörning: Fiat Panda 4x4 (2012)



Fiats eldrivna Panda dröjer

Teknikens Värld

16. Noble M600 klar för produktion

Publicerad 01 feb 2011 kl 09:50

Vart tog den vägen? Brittiska Nobles Yamaha-motoriserade supersportbil presenterades i produktionsfärdigt skick hösten 2009 men därefter försvann den, men nu är Noble M600 tillbaka och redo för att sättas på prov.



Det är förmodligen inte helt lätt att vara ett litet företag som bygger supersportbilar. Det kan Noble intyga, exakt vilka problem den brittiska bilbyggaren råkade ut för förra året för men något stort var det sannolikt eftersom produktionsstarten av deras senaste modell M600 försenades ända fram till nu.

Noble M600 fick mycket uppmärksamhet när den presenterades **hösten 2009** då det sades att produktionen skulle starta innan årets slut och att priset skulle bli 2,3 miljoner kronor. Någon produktionsstart blev det dock aldrig, den kommer först nu. Noble berättar ingenting nytt om M600, vilket borde betyda att specifikationerna är desamma som för drygt ett år sedan. För att friska upp minnet kan vi berätta att M600 drivs av en V8-motor på 4,4 liter som ger maximalt 650 hästkrafter. M600 är förmodligen det närmaste Volvo någonsin kommer en supersportbil, V8-motorn är nämligen i grunden samma Yamaha-V8 som sitter i Volvo XC90 och S80. Med hjälp av dubbelturbo plockar Noble ut maximalt 659 hästkrafter och 818 newtonmeter. Det är mycket effekt för en bil som väger 1 250 kilo, som tur är finns systemet Adaptable Performance Control som låter föraren välja mellan inställningarna Road, Track och Race. I Road-läget stryps effekten till 456 hästkrafter, i Track-läget får man ytterligare 150 hästar och i Race-läget får alla 650 hästar flöda fritt.



Erik Wedberg



Noble M600 klar för produktion GALLERIER



Noble M600 – brittisk supersport med Volvo-motor GALLERIER

17. Morgans klassiska modell är en "never ending story"

Publicerad 2 oktober 2021

Text Calle Carlquist

Morgan fick ett fjärde hjul 1936, sedan var det nog med revolter på designavdelningen.



Ingen tar miste på Morgan. Ingen köper heller sitt exemplar för att det är så praktiskt när det ska köras bräder från byggfirman eller soffor till återvinningen. Nej, Morgan köps för nöjes skull, för det höga nöjes skull till vilket det egentligen inte finns någon som helst rationell förklaring.

Stilen sattes 1936 när företaget, grundat redan 1910 av prästen H.F.S. Morgan, gav köparen ännu ett hjul för pengarna i den helt nya modell som visades. Modellenamnet 4/4 betydde "four wheels, four cylinders".

Sedan gick åren, ett världskrig passerade, Gustaf V dog och England fick en ny drottning och Volvo PV fick taggök och ... men inte förrän 1953 väcktes designavdelningen ur sin spindelväv och snodde ihop en rundad front som ersatte "The Flat Rad", alltså den plattkylade Morgan. Därpå somnade man om.

Effekten blev ungefär som före och efter Kristus för världens Morganister, och de är många och många av dem är verkligen rättrogna, samt väldigt ofta en smula äldre, kanske ska tilläggas. Köp av Morgan är inte sällan som att plötsligt befinna sig med barnbarn, en skön och lagom arbetsam efterrättslyx strax bortom zenith.

Om det är en bra bil? Urbota dum fråga på min ära. Har kyrkor torn? Bräker får? Morgan är den mest perfekta kompanjon som finns för mer eller mindre planlösa utflykter i bil, så kallad nöjeskörning, ett kontroversiellt ord numera.



Bakom ratten är blandningen av klassiska material och reglage som ser ut att vara hämtade från en skogsmaskin en del av charmen.

Det är också en alldeles perfekt bil för planerade eskapader av klubbtyp, veteranrallyn, och – vilket man inte kan säga om många engelska bilar – körning i regn. Vatten plaskar mer romantiskt på suffletten till en Morgan än till andra bilar.

Så är Morgan en bil som kräver ägarens kärlek, regelbundna schamponeringar, åtdragningar, inspektioner och noggranna mattider, åtgärder som rikligt belönas inte bara i långt liv utan också i bestående penningvärde.

MORGAN 4/4 1999

Nypris: Cirka 350 000 kronor.

Motor: Rak fyra, dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder, insprutning. Vattenkylning. Volym 1 796 cm³. Maxeffekt 111 hk DIN vid 5 800 r/min. Max vridmoment 150 Nm vid 4 500 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 390/B 150/H 129 cm.

Fjädring/hjulställ: Fram individuell upphängning, skruvfjädrar och "sliding pillars", bak stel axel och längsgående, sexbladiga halvelliptiska bladfjädrar.

Styrning: Kuggstång. Vändcirkel 9,75 m.

Hjul: Ekerfälgar 5 tum, däck 165/80R 15.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Fartresurser: Toppfart 180 km/tim. Acc 0–100 km/tim 8,0 s.

Förbrukning: 1,03 l/mil.

LIVSCYKELN

1936 Morgan 4/4 lanseras. Med Coventry Climax-motor på 1 122 cm³ och 34 hk.

1939 får 4/4 T.T. Replica-motorn trimmad till 60 hk. Plåtfälgar anses modernt och hänger kvar in på 1950-talet.

1950 Modellen +4 presenteras med bredare ram och bättre benutrymme.

1953 Den slutliga ansiktsbehandlingen som hänger kvar ännu.

1954 Med Fourseater blir Morgan i ett slag snudd på familjebil.

1958 Aningen bredare kaross, skivbromsar på framhjulen och tråd-ekerhjul som tillval.

1968 släpps Plus Eight.

1973 Spårvidden breddas, skärmarna också.

1982 Bredare fälgar, ännu bredare skärmar.

2000 Aero 8 introduceras.

2004 Efter 36 år läggs V8-modellen Plus 8 ned. Roadster tar över och trots mindre V6-motor ökar fartresurserna.

2009 Morgan fyller 100 år och är starkare än på länge.



Calle Carlquist

Mer från vi bilägare:



Morgans historiska besked: Slutkört för antika modellen



Morgans nya instegsmodell – med BMW-motor



18. Duesenberg modell J Lagrande Dual-Cowl Phaeton 1935



Varför var den här bilen så snabb på 1920-talet: <https://youtu.be/lfYvRllye-Q>

Inom några ögonblick efter avtäckningen på New York Auto Show den 1 december 1928 stod världens affärsmoguler, filmstjärnor och sociala elit i kö för att få chansen att äga den glamorösa nya Duesenberg Model J. I hjärtat låg en 420-kubiktums, Lycoming-byggd rak åttacylindrig motor med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, med en effekt på 265 hästkrafter i sugform. Det robusta chassit var vackert konstruerat, med kraftfulla hydrauliska trumbromsar och helautomatisk chassismörjning som funge-rade var 30-60:e mil. Model J besegrade allt annat på vägen och var den överlägset snab-baste, mest exklusiva och dyraste bilen i Amerika. Med nästan 10 000 dollar bara för ett chassi levde försäljningen aldrig riktigt upp till E.L. Cords förhoppningar om 500 fordon per år, och försäljningen toppade på bara 481 bilar totalt. Idag står Model J och dess deri-vat som guldstandarden för bilar från den klassiska eran och har en plats av stolthet bland de mest ikoniska och eftertraktade bilarna som någonsin producerats i Amerika.

Verkställande direktörens tjänstebil

Under karosseri-erans höjdpunkt från 1910-talet till slutet av 1930-talet var det inte ovanligt att rika ägare hade en favoritkaross som de renoverade och flyttade mellan nya chassin med några års mellanrum. Denna praxis sparade de avsevärda kostnaderna för att bygga en ny kaross varje gång, vilket i vissa fall kunde överstiga kostnaden för ett chassi.

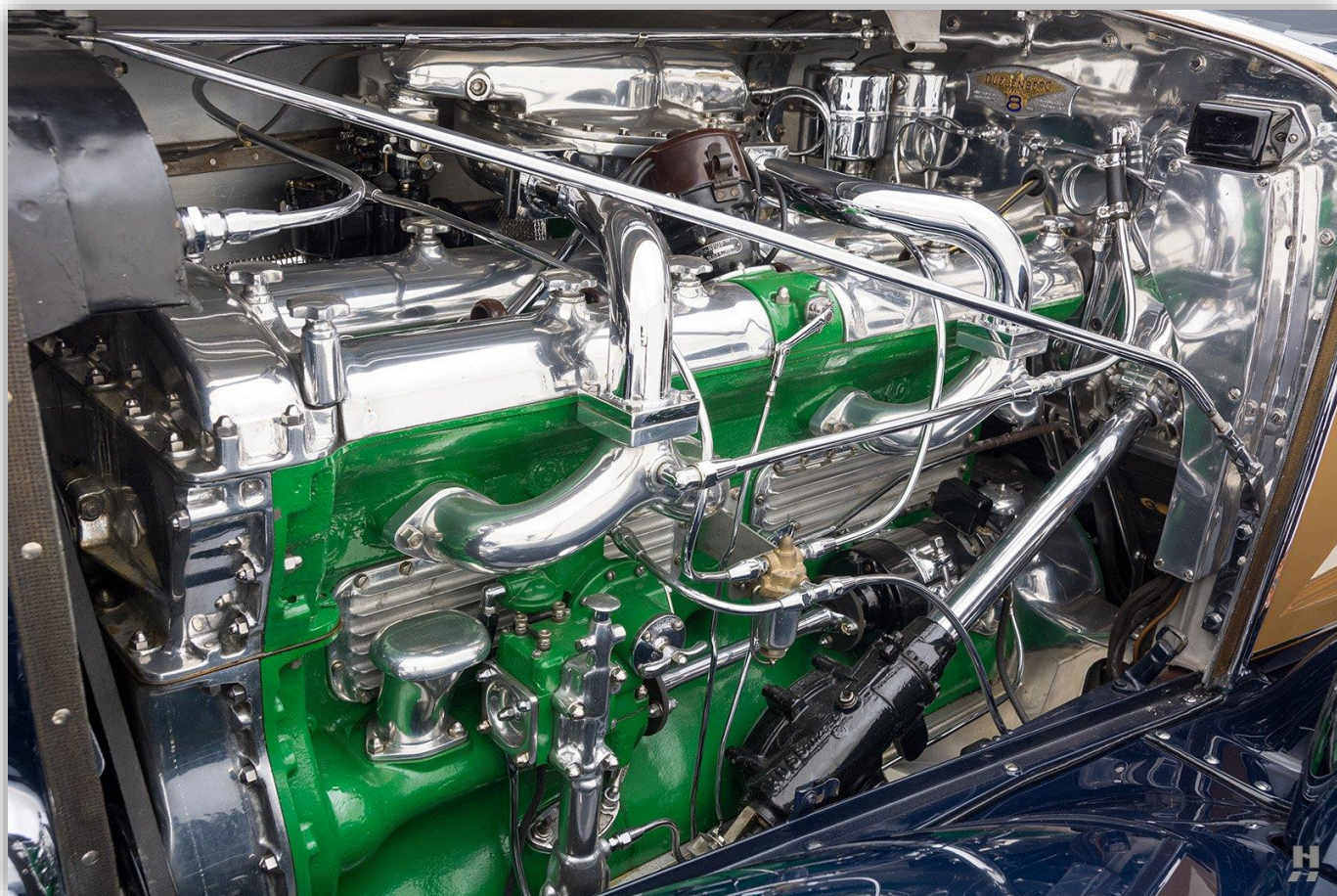
Lucius B. Manning var inget undantag från denna praxis, och som VD för Duesenberg Motors hade han till sitt förfogande en "sweep panel" med dubbla kåpor, skriven av den store Gordon Buehrig och konstruerad under **LaGrande-märket** av Union City Body Com-pany. Buehrigs version av formen var betydligt renare än tidigare LeBaron-versioner av denna design, särskilt när den kombinerades med chassit med lång hjulbas, som Man-nings kaross var.



Manning använde den phaeton-karossen på inte mindre än fyra olika Model J Duesenbergchassin, varav denna bil, chassinummer 2592 med motornummer J-562, var en. I ungefär ett år drevs den av Mr. Manning i Chicago, där Cord Corporation hade sin verksamhetsbas. När en beställning på ett "nytt" Duesenberg-chassi kom in tillät Manning att hans chassi togs till försäljning (han hade gjort det tidigare och skulle göra det igen), och det omkroppsligades som en Willoughby Berline för leverans till en lycklig ägare.

Willoughby-karossen på 2592/J-562 togs bort flera år senare, och A.T. O'Neill sålde chassit till den välkände samlaren Hubert Fischer från Minnesota. Fischer var en passionerad Duesenberg-entusiast som ägde flera Model J under sitt långa engagemang i hobbyn. Väl medveten om bilens betydelse lät han återskapa Mr. Mannings ursprungliga LaGrande Dual-Cowl Phaeton-kaross av den respekterade hantverkaren Harold Orchard från Kalifornien, vars arbete var extremt högt ansedd. Det är viktigt att notera att de kurviga kjölförsedda stänkskärmar, som är av den typ som lagts till många senare Duesenbergs, är korrekta, eftersom Mannings ursprungliga LaGrande-kaross modifierades så mycket under hans ämbets-tid.

Bilen förblev i familjen Fischers ägo i många år, under vilken tid den regelbundet visades på olika Concours d'Elegance i Mellanvästern. Den förvärvades så småningom från dem av den välkände entusiasten Gerry Shaw från Connecticut och Florida, som beställde en kosmetisk restaurering, färdigställd till en mycket hög standard. Bilen anförtröddes den välkände Duesenberg-teknikern Brian Joseph's Classic & Exotic Service i Troy, Michigan, för en motorrenovering och installation av en av deras högt ansedda reproduktionskompressorer, som uppgraderade motorn till ultimata "SJ"-specifikationer.



Duesenberg är fantastiskt presenterad i koboltblått med khakifärgade sveppaneller och har kexbränt läder som samordnas med blå mattor, som alla är i utmärkt skick, liksom den bruna tygtoppen och den stoppade, korrekta bagageutrymmet. Underbara tidsenliga detaljer och tillbehör inkluderar sex kromtrådshjul skodda med breda vita däck, polerade sidomonterade reservhjulskåpor, dubbla baklyktor, dubbla strålkastare och dubbla Pilot Ray-körljus. Denna slående Duesenberg presenterades på Greenwich Concours d'Elegance 2014 och tilldelades Best of Show, ett bevis på de eleganta och klassiska linjerna i dess vackra design samt dess magnifika restaurering.





Roger Warolin