



Bentley 4 Litre Le Mans

1. Så bra är nya elbilen Kia EV3
2. Rakt ut i det vilda Ford GT Mk IV
3. Ginetta presenterar produktionsversionen av Akula
4. BMW bygger vätgasbil tillsammans med Toyota
5. Miljardsmäll för BMW
6. Lucid Air klarade 82 mil i motorvägsfart på en laddning
7. Teslas framtid
8. Italien vill utvärdera förbud mot förbränningsmotorer
9. Top Gear pressar Koenigsegg på bana
10. Northvolt bromsar in
11. Volvo drar i nödbroms för batterifabrik i Mariestad
12. Grattis Lotus Elise
13. EMW 327 Cabriolet
14. Bentley 4 Litre Le Mans
15. Fredagsfilmen

1. Första testerna: Så bra är nya elbilen Kia EV3

Av William Karlsson

12 september 2024 kl 13:42

Nu har de första testerna gjorts av nya elbilen Kia EV3. Elbilen är en mindre SUV som blir en svår konkurrent för Volvo EX30. – Kia EV3 är ett stort steg framåt för alla, inte bara Kia utan även elbilar som helhet, skriver Auto Express.



Kia EV3 är en mindre SUV som hämtat inspiration från storebror Kia EV9 både på utsidan och insidan. När EV3 lanseras i Sverige kommer den att bli en stor rival till Volvo EX30. Kias senaste elbil kommer med en 400 voltteknik och snabbladdas endast med en maximal effekt på 128 kW.

Räckvidden på Kia EV3 ligger på 60 mil med ett "Long Range"-batteri på 81,4 kWh och elbilens motor levererar 204 hästkrafter. Modellen kommer i tre olika versioner där den billigaste med stort batteri på 81 kWh kostar 498 300 kronor. Mellan-versionen Kia EV3 Plus kommer att kosta 530 300 kronor och den dyraste Kia EV3 GT Line går för ett pris på 580 300 kronor.

Värt att ha i åtanke är att läsarna av testerna är särskilt inbjudna motorjournalister från hela världen fått åka till Sydkorea på en bjudresa organiserad av Kia. De flesta verkar mycket belåtna. När bilar sedan testas under mer oberoende förhållanden på hemmaplan brukar omdömena kunna bli mer kritiska.



Recension Autocar Kia EV3

Autocar är en brittisk motortidning som testat EV3. De hyllar dess räckvidd, effektivitet och körning. Saker de lyfter kritik mot handlar främst om dess instrumentering.

– Kia ser ut att ha tagit fram en av de bästa elbilarna tills och det utan ett jättehögt pris jämfört med konkurrenterna med liknande storlekar och förbränningsmotorer. Den ser bra ut och kör bra också, plus att dess räckvidd och effektivitet kan visa sig vara klassledande, skriver Autocar.

Recension Teknikens Värld Kia EV3

Teknikens Värld är en svensk tidning som åkt till Korea och testat Kias senaste elbil. De tror att bilen blir en seriös konkurrent till Volvo EX30 som har mindre baksäte.

– Jag ser bra åt alla håll, styrningen är balanserad om än inte lika fin som på Volvo EX30. Styrningen är linjär och lagom snabb men jag saknar den där direkta kontakten med vägen. Styrningen kunde också fått vara lite lättare vid krypkörning, skriver Jan-Erik Berggren.



Recensioner av Kia EV3 Youtube



FILM: <https://youtu.be/Lu7qbFWf6i0>



FILM: <https://youtu.be/GciNqoDPq1c>

Recension Top Gear Kia EV3

Top Gear har också testat EV3 och ger den ett betyg på åtta av tio. De gillar inte bilens utseende, körning och teknik. Saker de gillar mer är dess premiumkänsla och pris.

– Kia EV3 är bra och har ett imponerande helhetspaket samtidigt som den ser bra ut att köra – om du har tänkt på att köpa en Volvo EX30 borde du testa denna först, skriver Top Gear.

Recension Auto Express Kia EV3

Fyra och en halv stjärnor av fem ger **Auto Express** Kia EV3. De gillar inte bilens vikt och snabbhet, men hyllar dess effektivitet, räckvidd och interiör.

– Kias interiördesign tog ett märkbart steg upp med introduktionen av EV9, och vi är glada över att EV3 fortsätter den trenden. Den övergripande atmosfären är modern, men inte lika minimalistisk som rivaler som Volvo EX30 eller **VW ID.3**, skriver Auto Express.

Recension Car Expert Kia EV3

Car Expert är en australisk motortidning och ger Kia EV3 ett betyg på 8,4. De hyllar elbilens räckvidd och teknik, men gillar inte dess drivning och utseende.

– Det är en enkel bil att köra i stan och på motorvägen och erbjuder ett antal tekniska funktioner som håller dig bekväm, skriver Car Expert.



LÄS MER:

- [Kia EV3 billigare än Volvo EX30 trots större batteri](#)
- [Volvo börjar tillverka nya elbilen EX30 i Europa](#)
- [Volvo höjer priset på Kinatillverkad elbil](#)
- [Volvo EX30 i final i Årets Bil – slåss mot Kia EV9](#)
- [Volvos nya elbil från Kina släpper ut 25% mindre CO2](#)
- [Första testerna: Så praktisk är elbilen Peugeot E-5008](#)



William Karlsson

William Karlsson är examinerad journalist och har bland annat arbetat på Sveriges Radio och Sörmlands Nyheter.



2. Rakt ut i det vilda Ford GT Mk IV: "för mycket bil för en normal människa"

Publicerad av Jethro Bovingdo 10 sep 2024

Letar du efter den ultimata flexen för track day? En lång hyllning till Le Mans-vinnande GT40 Mk IV från '67 och den mest extrema iterationen av den tredje generationen av Ford GT, borde göra det...



FILM: <https://youtu.be/ihB4zL72QSM>

De närmaste dagarna är jag en gazillionär på en liten shoppingtur till Nordamerika. Det är konstigt eftersom jag är en gazillionär som flyger ekonomi och mitt följe bär kameror och mikrofoner istället för smaklöst LV-bagage, men det är en roll jag gärna tar på mig. Shoppingturer när pengar inte är något problem är kul. Shoppingturer när du gillar bilar som är så extrema att de inte får tävla och pengar är inget problem. Det är då saker och ting blir seriöst, skandalöst, absurt spännande. Och lite utomjordisk. Så, välkommen till en värld bortom regler, förordningar och andra jordiska bekymmer. Välkomna, mina vänner, till det rike som bebos av hyperbilar som bara byggs i ett litet antal för den "ultraförmögna individen".

Vår utflykt börjar i Toronto, Kanada. Vi besöker verkstadsföretaget Multimatic innan vi beger oss nordost till deras testbana för att prova Ford GT Mk IV, en lång hyllning till 1967 års Le Mans-vinnare och den ultimata versionen av den tredje generationen Ford GT. Bara 67 av dem kommer att byggas till ett pris av 1,6 miljoner pund. Sedan bär det av till Austin, Texas för en [tur i McLaren Solus GT](#). Ett ensitsigt aeromonster med en 5,2-liters natasp V10 med över 820 hk. Solus är ännu mer exklusiv, begränsad till bara 25 enheter och de är redan slutsålda, kunderna blinkar knappt vid det begärda priset på 3,3 miljoner pund. Det är ett ansträngande schema, men du vet, ingen har sagt att det skulle vara lätt att vara obscent rik.



För många människor kan den lilla staden Calabogie verka ganska himmelsk på egen hand. Vi är här för att krossa lugnet, men redan innan vi har sett den höga bakvingen på GT:n finns det en känsla av välbefinnande på den här platsen. Calabogie ligger cirka fyra timmar nordost om Toronto bland böljande gröna kullar och fridfulla sjöar. Det är underbart avslappnat och den starka doften av cannabis som sveper från grupper av vänner som flyr storstäder för självreflektion och lite (helt lagligt) off-the-faceness, bidrar bara till känslan av att livet i Calabogie passerar lika lugnt som den milda brisen.

Tja, om inte killarna från Multimatic råkar vara i stan. De har i stort sett bosatt sig på Calabogie Motorsports Park för teständamål och har en egen anläggning i paddockområdet. Banan i sig är faktiskt ganska underbar. Den häver sig och faller med landskapet och dissekerar frodigt gräs och tät skog. Med sina 3,14 mil och 20 svängar är det den största banan i Kanada och med blinda ögonbryn och ett par riktigt snabba sektioner är det också en utmaning.

Min första syn av den är i en hyrd Ford Edge SUV och när jag har slutat tjata om hur vacker all den gröna är, börjar jag lägga märke till närheten till bommarna. De står varandra nära. Och Ford GT Mk IV är både värdefull och extremt potent. Att köra den känns plötsligt som ett ansvar snarare än ett privilegium. Som tur är är jag helt laddad. Så vem bryr sig? (Redaktör Rix har instruerat mig att verkligen leva mig in i rollen, så jag har bestämt mig för att method acting är det enda alternativet.)

Ack ja. Alternativ ett på min shoppingtur. The Ford GT Mk IV. Enkelt uttryckt är denna vackert utspända skapelse en kraftigt modifierad Ford GT som utvecklats enbart för bankörning. Den går längre än den Le Mans-vinnande GTE-racerbilen i en sådan utsträckning att folket på Ford Performance säger att dess direkta varvtidsprestanda mer liknar en prototyp av en racerbil i LMP2-stil. Uppdraget? "Bli galen." De enda begränsande faktorerna är den vertikala belastning som kundens Michelin-däck kan tåla och, hm, inget annat.



Det innebär en skräddarsydd ny 3,8-litersversion av EcoBoost V6 med cirka 820 hk i högt tryck, kolfiberbromsar, en 6-växlad X-Trac sekventiell växellåda, Bosch motorsport traction control och ABS, Multimatics adaptiva spolventil (ASV) racefjädring, en längre hjulbas och en hög med aerodynamiska tillägg som ger 1 088 kg downforce vid 150 mph och 2 045 kg vid 200 mph. Mk IV väger cirka 1 265 kg och ser helt fantastisk ut. Jag älskar Ford GT och att få köra den ultimata utvecklingen av den nuvarande bilen – och därmed den mest extrema och intensiva GT:n genom tiderna – är en överväldigande möjlighet. Inte för att jag låter...

GT är ett gemensamt projekt mellan Ford Performance och Multimatic och deras relation är djup. Så sent som igår i Toronto såg vi nya Ford Mustang GT4-bilar byggas upp från nakna chassin, fick en smygtitt på den produktionsklara Mustang GTD som också har utvecklats i samarbete med Multimatic och tittade på de sista Bronco DR:erna som väntade på att bli upphämtade hos kunderna. DR är en nyckelfärdig ökenracer som är redo att ta sig an Baja 1000 och att se denna off-road leviathan dela golvyta med den knähöga Mk IV går en bit på vägen mot att förklara djupet av expertis hos Multimatic. Det faktum att man också bygger Aston Martin Valkyrie AMR Pro och Mercedes-AMG One, samt levererar chassi till Porsche för 963 Hypercar-programmet, är en annan ganska hyfsad ledtråd. Kort sagt, Mk IV har en makalös stamtavla.

Otroligt nog kommer det inte att finnas någon pace car. Ingen instruktör i passagerarsätet. Faktum är att i himmelska Calabogie blir jag bjuden på en helt annan upplevelse. "OK", säger Multimatics testförare sedan tre decennier och vinnare av Le Mans-klassen Scott Maxwell, "vi skickar ut dig på begagnade däck för att få en känsla för bilen och banan." Jag nickar och undrar om jag någonsin kommer att få en känsla för en bil med så här mycket potential på en bana med lite avåkning. "Sedan, när du känner dig bekväm, kom in, vi sätter på några kladdigare däck och du kan trycka på ordentligt."

Tilliten är en smula häpnadsväckande, men den varma känslan av stolthet och spänning är livsbejakande. Är det så här det känns att vara så rik att allt är möjligt? Om så är fallet – och mycket irriterande – så verkar det som om gazillionaire-livet är ännu bättre än jag hade insett. "Det kommer att ta ett varv att få in dem i fönstret", fortsätter Scott. "Sedan har du två eller tre varv där det kommer att vara, ja, bra." Traction control och ABS-nivåerna har redan ställts in, kraften ligger i mitten av kartan så den större kapaciteten V6 producerar cirka 700 hk (gott om här och Scott säger att den ofta är snabbare än det taggigare 800+ hk eldandningsläget) och det finns inte ens en kopplingspedal att oroa sig för. Det är bara att dra i paddeln först, trycka på den gula knappen som sitter perfekt för min högra tumme på ratten och köra iväg...



Det finns mycket att ta in. Styrningen har justerbar assistans men även i den lägsta inställningen är ansträngningen minimal och bilen svarar med vacker linjäritet. Renhet är ordet som man kommer att tänka på, men det dränks av den väsende, visslande, tjutande och helt enkelt demoniska V6-motorn. Hur förvandlades den ganska anonyma Ecoboosten i GT-bilen till den här vilda motorn? Det är vansinnigt. Växellådan är så snabb att bromsarna kan vara kol-kolfiber, men de verkar fungera nästan omedelbart och ger den typ av black-out-bromskraft som en vägbil aldrig skulle kunna efterlikna. Var du än tror att du ska bromsa är det för tidigt. Håll kvar i ytterligare en sekund (det är en lång tid när du accelererar i en Mk IV) och hoppa sedan på mittenpedalen. Inse sedan pinsamt nog att du kan accelerera igen för att komma till insvängningspunkten. Den här bilen stannar.

Den massiva retardationen och den nästan lika häpnadsväckande accelerationen kan få dig att förvänta dig att GT är en brutal upplevelse, men så är inte alls fallet. Istället flyter den på, har en otrolig hastighet, vilket gör att du kan trycka på gasen och bara koppla in oavsett vad du ber den om. Det är en lång, bred och arg bil från utsidan, men när du väl har krökt fingrarna genom rattens grepp verkar GT bli mindre, lättare och smidigare. Den är långt ifrån skrämmande, den ber om att bli pressad och din hjärna måste snabbt omkalibrera vad som är möjligt när Mk IV avslöjar en ny sanning hörn för hörn och varv för varv.

Det finns särskilt en högerhänt downhill triple apex där aerodynamiken syns. Det är efter en lång snabb sektion med ett par knäckar tagna i full fart och accelererar upp till femte växeln. Hoppa över ett ögonbryn, hitta hörnet och motstå att bromsa kraftigt med det mod du kan uppbåda, dutta på pedalen (vackert viktad, helt konsekvent), snärta ner till fjärde och vrid Varje gång det känns osannolikt kommer bilen att fastna och varje gång är Mk IV så inne i sig själv att ditt "mod" verkar skrattretande. Känslan av att bilen pressas mot ytan är verkligen häpnadsväckande. Och detta är på trasiga gamla däck.

Med "klistermärkena" monterade är det möjligt att nå en helt annan dimension. Calabogies enda riktiga fel som testplats är att banan är otroligt nöjande och att någon med Scotts talang och engagemang kan tugga i sig en uppsättning nya slicks på två push-varv. Så att ta på sig nya stövlar är omvälvande. Mina varvtider förkortas med kanske tre eller fyra sekunder och GT:n tar mig till platser jag inte varit på tidigare. När det gäller bromsning, kurvtagningshastighet och hur över 800 hk kan släppas lös utan rädsla för repressalier. Japp, jag kör på Mode 3 på motorkartan och klickar även upp till nivå 4 (av fem) på ASV-fjädringen, vilket sätter bilen mer "på näsan" som en riktig racerförare skulle säga.



Stabiliteten finns kvar men det finns ökad skärpa och om Mk IV slirar går den mer åt överstyrning. Otroligt nog säkerställer dragkraftskontrollen att eventuella mikroskridor är lätta att korrigeras. Hela stinten är helt otrolig. Att känna bilen när den är som bäst är som ett fönster mot en annan värld. Mk IV är inte en fysisk bil att köra när det gäller ansträngning, men krafterna den utsätter dig för är extrema och den mentala utmaningen är dränerande. Du kommer bara fram så snabbt och genom de snabbare svängarna halkar min hjärna efter handlingen. Jag är nöjd med att mina instinkter håller mig kvar på toppen av bilen, men jag måste komma ikapp mina tankeprocesser för att kunna ta mig an nästa bromszon eller kurva. Ofta gratulerar jag mig själv för att jag har lite mer fart än förra varvet och nästa kurva tornar redan upp sig.

Det coolaste? Jag kan känna hur däcken försvinner och även när jag börjar nysta i hemligheterna med banan och bilen, ebbar varvtiden ut. Jag kan genuint säga saker som "däcken är borta". Det går inte att sätta ett pris på den nivån av bluffsyndromet. Ford GT Mk IV är ärligt talat för mycket bil för en normal människa. För mycket bil för den genom-snittlige miljardären. Men det tänjer på dina gränser och uppmuntrar dig att inse att dessa gränser bara är början på en ny resa. Jag misstänker att den skulle utmana, underhålla, förvåna och upplysa i många år framöver. Det är, kort sagt, helt lysande. En fest av oväsen, hetta och skräck men också märkligt exploaterbar och intuitiv. Mitt imagi-nära checkhäfte rycker... men innan jag bestämmer mig är det dags att bege sig till Austin, Texas.



Jethro Bovingdon

Feber

3. Ginetta presenterar produktionsversionen av Akula

AV Bobby Green

2024-09-09 kl 13:00

Har V8:a och manuell låda.

FILM: <https://youtu.be/I9qknihYeVQ>

För fem år sedan visade den brittiska biltillverkaren Ginetta upp konceptbilen Akula. Nu är den här i produktionsutförande och den ser i princip exakt likadan ut fortfarande. Under skalet ruvar en egenutvecklade V8:a på 6,4 liter utan överladdning som ger över 600 hästar och har 670 newtonmeter i vrid. Den sitter bakom framaxeln vilket gör det här till en mittmotorbil. Till maskinen kan man få en sjustegad dubbelkopplingslåda och trevligt nog även en sexpetad manuell låda om man hellre vispar själv. Drivningen sker på bakhjulen och vikten ligger på 1190 kilo. Bilen är anpassad för bankörning men ska fungera på gatan också. 0-100 km/h ska gå på 2,9 sekunder och toppfarten anges till 290 km/h.

På prislappen står det 275.000 pund innan skatt och endast 20 exemplar kommer att bli till.



Ginetta visar ny superbil
Har egendesignad V8:a



Ginettas nya sportbil heter G60
Packar 310 hästar under skalet



Ginetta och Farbio slår sig samman
Tillsammans bygger de Ginetta



Bobby Green

4. BMW bygger vätgasbil tillsammans med Toyota

Publicerad av Jan-Erik Berggren

6 sep 2024 kl 11.18

Det blir ett utökat och fördjupat samarbete mellan Toyota och BMW med målsättningen att bygga nästa generation vätgasbilar. De första personbilarna ska vara klara 2028 och den nya drivlinan ska även klara transportbilar.



BMW:s vd Oliver Zipse och Toyotas vd Koji Sato har kommit överens om fortsatt samarbete kring vätgasdrivna bränslecellsbilar.

När BMW visade upp sin vätgasdrivna X5 – **vi körde förstås bilen** – avslöjade de att vätgastankarna för cirka 50 mils körning krävde en bil i storlek av en X5. BMW köpte då själva bränslecellen av Toyota men gjorde också vissa mindre modifieringar själva.

Nu ska **BMW** och **Toyota** fördjupa sitt samarbete och utveckla en drivlina för person- och transportbilar. De nya bilarna ska vara klara 2028 men BMW vill inte avslöja mer än att det blir en befintlig modell som erbjuds med vätgasdrift som komplement till eldrivlina och förbränningsmotor.

Med tanke på hur BMW:s modellprogram ser ut så kan det komma att bli någon av de större bilarna i **5-serie** eller **7-serie**.

Det är inte heller klart om Toyota också ska börjar sälja en ny vätgasbil på den nyutvecklade drivlinan. I dag säljer Toyota sin sedan **Mirai** med vätgasdrift.



Vi har kört BMW:s vätgasprototyp baserad på suven X5.

Komplement till elbil med batteri

BMW och Toyota förklarar båda att de ser vätgas som ett viktigt komplement till elbilar med batteri. Förutsättningen är då att vätgas kan produceras på ett klimatvänligt sätt. Toyota och BMW skriver att de även ska vara med och bygga ut infrastrukturen för produktion och distribution av vätgas.

För knappt 20 år sedan sålde BMW sin 7-serie med en drivlina där vätgas används som bränsle till en förbränningsmotor (**vi provkörde den då**). I de vätgasbilar som Toyota utvecklat används vätgasen i en bränslecell som sedan driver elmotorerna.

Att använda vätgas i en förbränningsmotor ger även det rena avgaser och det skulle kunna vara ett sätt att klara EU:s krav på nollutsläpp av koldioxid från de nya bilar som säljs **efter 2035**.

Fler tror på vätgas

Förutom BMW och Toyota har **Hyundai Motor Group** planer på att tillverka fler vätgasdrivna bilar i framtiden. **Renault** och **Stellantis-gruppen** är två andra tillverkare som erbjuder transportbilar med vätgasdrift. **Honda** är långt framme i sin utveckling av drivlinor för vätgas och visade i våras **en laddhybrid för vätgas**.

Flera bedömare tror att vätgasdrivlinorna först kommer att utvecklas för den tyngre trafiken men även för större personbilar. När BMW visade sin prototypbil i Amsterdam sa de också att det utvecklar en ny typ av trycktankar. Att tankarna är cylindriska och lite för stora är ett problem.



Jan-Erik Berggren

5. Efter jätteåterkallelsen: Miljardsmäll för BMW

Publicerad 2024-09-11 kl 11:08 (uppdaterad 2024-09-11 kl 15:28) Text Anders Nilsson

På grund av återkallelsen av 1,5 miljoner bilar tvingas nu BMW justera sin ekonomiska prognos.



Tidigare i somras gjorde BMW en **stor återkallelse av sina bilar** på över 1,5 miljoner fordon som tvingades till verkstaden på grund av problem med det integrerade bromssystemet. Enligt uppgifter till tyska **Automobilwoche** kommer BMW avbryta sitt samarbete med Continental på grund av problemet som uppstått med systemet.

Nu får återkallelsen återverkning i biltillverkarens ekonomiska prognoser, säger BMW i ett pressmeddelande.

I stället för att ha en rörelsemarginal på mellan åtta och tio procent i år, sänker nu BMW förväntningarna till mellan sex och sju procent. Biltillverkarens försäljning förväntas även bli något lägre jämfört med i fjol.

BMW förväntar sig kostnader i miljardklassen under tredje kvartalet i år på grund av återkallelsen. Dessutom måste fordon som ännu inte levererats till kunder repareras. Lägg därtill minskad efterfrågan från Kina och huvudvärken blir värre för den tyska biltillverkaren.



Anders Nilsson

Mer från Vi Bilägare:



Då lanserar BMW nya tekniken för bilfärgsbyte



BMW och Toyota fördjupar satsning på vätgas



BMW:s knep: Mjukvara i stället för verkstadsbesök



6. Lucid Air klarade 82 mil i motorvägsfart på en laddning

Posted by Kristofer Rask september 9, 2024

Kyle från Out of Spec Reviews har gett sig ut på långresa med Lucid Motors senaste elbil Air Grand Touring.



FILM: <https://youtu.be/tjZOVYYJin0>

Detta är märkets räckviddskung som på pappret ska nå 823 kilometer på en laddning. Det med ett batteri på 118 kWh.

– Idag testar vi den stora pojken. Tekniskt sett den elbil med längsta räckvidden på marknaden enligt EPA-körcykeln och jag förväntar mig ett stort nummer. Vi kommer att se hur den klarar sig i motorvägsfart (112,5 km/h), inleder Kyle.

Testet visar snabbt att bilen med enkelhet bräcker de flesta konkurrenterna. När Kyle når 500 kilometer har de flesta andra moderna elbilarna redan fått stanna för att ladda. Lucid Air har då fortfarande 40 procent kvar på mätaren.

När väl bilen ilsknar till rejält med varningar om batteritorsk har Kyle rullat ytterligare 300 kilometer och passerar precis 800 kilometer.

– Detta är det längsta jag någonsin kört i en elbil i motorvägsfart, berättar Kyle i klippet. Bilen rullar ytterligare 20 kilometer för att till slut stanna på 820 kilometer. Därmed nådde Kyle nästan upp i den på pappret specificerade räckvidden och det i motorvägsfart.



Kristofer Rask

7. Teslas framtid: Billigare bil nästa år och ny Model Y

Publicerad av Jan-Erik Berggren 11 september 2024 kl 12.45

Teslas åldrande modellprogram ska förnyas. Redan nästa år ska en ny, billigare, Tesla presenteras, tillsammans med en självkörande taxi. Och det kommer mer från Tesla, bland annat en ny Roadster.



Elon Musk har utlovat nya modeller – igen. Och de kommer nästa år – igen.

Beskeden om framtida modeller från Tesla har varit många de senaste åren. Nu har **Automotive News** tillsammans med flera analytiker försökt att sammanställa en lista modell för modell vad som ska hända med Teslas allt äldre modellprogram.

Under 2024 har Tesla räddat sina intäkter med sänkta priser på framför allt storsäljaren **Model Y**. **Model 3** har uppdaterats men många har väntat på motsvarande uppdatering av Model Y samtidigt som **Model S** och **Model X** inte uppdaterats på många, många år. Ja, om vi bortser uppdateringarna av mjukvaran som sker kontinuerligt och som hela tiden förbättrar Teslas modeller.

Det har också pratats om en billigare Tesla som ska konkurrera med de billiga instegsbilarna från Kina.

– Tesla möter du den mest konkurrenskraftiga miljön de sett under de senaste tio åren, säger analytikern Karl Brauer från iSeeCars till Automotive News.

– Tesla har gjort ett fantastiskt jobb med att sälja samma modeller under flera år än sina konkurrenter. Men det allt större utbudet av elbilar gör att även Tesla måste uppdatera sitt modellprogram, säger Karl Brauer.



Tesla Cybertruck.

Mycket av framtidsnacket för Tesla har också handlat om en självkörande taxi, något som ett par konkurrenter redan visat och ett affärsområde där Tesla gärna börjar tjäna pengar i.

En andra stor sak har varit en billigare modell och en bil som före lokala skatter och avgifter ska kosta under 300 000 kronor.

Så här ser analytikerna Teslas framtida modellprogram:

Cybertruck

Den stora pick-upen som främst säljs i USA sedan november 2023 väntas få en större uppdatering under 2028. Vi har redan berättat om varför [Cybertruck](#) syns på vägar i Europa trots att den inte har något typgodkännande i EU.

Model X

Model X uppdaterades 2021 och då mest vad gäller interiör och infotainment. Men inga större uppdateringar är att vänta före 2030. Därmed släpper Tesla fältet fritt för bilar som Kia EV9 och Volvo EX90.

Model Y

En uppdaterad Model Y är vad många, många väntat på och tidigt nästa år ska storsäljaren uppdateras. Det alla väntar sig att se är motsvarande de uppdateringar som gjorts på Model 3. Vi kommer att få se ventilerade stolar, interiörbelysning och skärmar i baksätet. Blinkersknappen flyttas till ratten och vi kommer att få se en uppdatering av fjädringen. När Model Y väl har uppdaterats väntas den bli i det skicket till åtminstone 2030.

Model S

Det väntas inga större förändringar på Model S och det finns en risk att modellen helt plockas bort från Teslas program. Modellen uppdaterades 2021 och vi har också sett en Plaid-version.

Model 3

Model 3 har nyligen uppdaterats och den senaste versionen har fått mycket beröm. Det är bland annat därför som många gärna ser motsvarande uppdateringar på Model Y. De två modellerna delar plattform. Vi har också sett en Model 3 Performance med 510 hästkrafter vilket fått många att ropa efter motsvarande version för Model Y. Nu väntas inga större förändringar före 2029.



Tesla Model X.

Roadster

Andra generationen **Tesla Roadster** visades redan 2017 men sedan dess har det varit tyst. Senaste löftet från Elon Musk var en bil under 2025 och då med en prislapp på 200 000 dollar för basmodellen och 250 000 dollar för limited edition. En riktigt dyr bil alltså. Vi får se om bilen verkligen visas nästa år och i så fall vad den kommer att kosta.



Tesla Model Y.

Robottaxi

Den självkörande taxibilen ska visas den **10 oktober**. Elon Musk har kallat den "Cybercab" och kanske är det för att den kommer att likna Cybertruck, vi får se. I vilket fall ska den självkörande bilen byggas på en helt ny plattform som ska vara betydligt billigare att bygga än tidigare plattformar. Produktionsstart blir tidigast 2026.



Tesla Model S, här i Plaid-utförande.

Billigare modell

En billig Tesla väntas under nästa år. Bilen ska byggas på samma plattform som Model Y och Model 3. Produktionen ska börja redan tidigt 2025. I den billigare bilen, möjligen döpt till Model 2, ska innehålla element från samtliga Tesla-modeller. Vissa gissar på en enklare Model 3 eller Model Y och kanske blir det något mitt emellan. Priset före skatt väntas ligga strax under 300 000 kronor.



Tesla Model 3.



Tesla Roadster generation två.

ViBilägare

8. Italien vill utvärdera förbud mot förbränningsmotorer

Publicerad 2024-09-09 kl 18:30 Text Anders Nilsson

Om nio år kommer försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer förbjudas inom EU. Nu vill Italien att beslutet ska utvärderas tidigare än planerat.



2035 kommer EU förbjuda försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer. Förbränningsbilar som **drivs av syntetiska drivmedel**, så kallade e-bränslen, är dock undantagna. Nu vill Italien att EU ska utvärdera beslutet tidigare än planerat, rapporterar **Automotive News Europe**.

Italiens energiminister Gilberto Pichetto Fratin tycker att förbudet är absurt och menar att beslutet togs av ideologiska skäl, samtidigt som han vill se en statligt kontrollerad strategi för beslutsfattande inom EU.

– Förbudet måste ändras, säger han till Automotive News Europe.

Eftersom bilmarknaden ser annorlunda ut och efterfrågan på elbilar är lägre i dag jämfört med beslutet fattades, måste förbudet hävas menar Gilberto Pichetto Fratin. Han vill att förbudet ska utvärderas i början nästa år i stället för 2026.

– Europa behöver ett pragmatiskt mål, den ideologiska visionen har misslyckats, vi behöver erkänna detta, säger han.

Italiens regering som drivs av Giorgia Meloni menar att Europakommissionen borde ge medlemsländerna mer frihet gällande vilken teknik som används för koldioxidminskning och stötta en mer gradvis övergång bort från förbränningsmotorerna.

Mer från Vi Bilägare:



E-bränsle nästan fem gånger smutsigare än eldrift



EU står fast: Stoppar bensen och diesel 2035



Tysk minister sågar bränslebilsförbud



9. Top Gear pressar Koenigsegg på bana: "Herregud"

Av William Karlsson 10 september 2024 kl 06:02

Top Gear får låna en Koenigsegg Jesko Attack för att pressa den på en bana. Den svenska hyperbilen imponerar minst sagt på journalisten.– Herregud, säger Ollie Marriage, journalist från Top Gear.



FILM: <https://youtu.be/93qN5jjNL00>

Koenigsegg Jesko Attack tillverkades enbart i 125 exemplar och är en av världens snabbaste bilar. Hyperbilen har en 5,0-liters dubbelturbo V8-motor på 1600 hästkrafter med en toppfart på närmare 500 km/h och en som fick äran att testa bilen är journalisten Ollie Marriage från motortidningen Top Gear.

– Har du någonsin sett så mycket kolfibermaterial se så vacker ut, säger Olli

Han testar bland annat att köra bilen på en raksträcka på slingan vid flygplatsen för att se vilka hastigheter Koenigseggen kan komma upp i.

– Dunsfold har aldrig känts lika levande förut, säger Marriage.

Han kör sedan hyperbilen på en bana där Marriage verkligen får uppleva den i sitt bästa element.

– Herregud den här bilen har öppnat upp en ny värld, säger journalisten.

För att se hela testkörningen av Jesko Attack kan du kolla på klippet som finns länkat i artikeln. Vi kan utlova att du kommer få se en motorjournalist som njuter till fullo.



William Karlsson

LÄS MER:



Se Koenigsegg krossa banrekordet på Gotland Ring



Pressar Koenigsegg till gränsen – detta händer



Top Gear testar Koenigsegg Jesko i svensk trafik: "Så lätt"



Koenigsegg Jesko vinner Top Gears pris: "Vi är så glada!"



Koenigsegg på väg släppa extremversion av Jesko



Stilren Koenigsegg Jesko säljs på ny nätauktion

10. Northvolt bromsar in – kraftig sparplan presenterad

Av Carl Undéhn

9 sep 2024

Batteritillverkaren Northvolt är nu klar med den “strategisk översyn” av verksamheten som inleddes tidigare i år. Och resultatet innebär en rejäl inbromsning, inklusive uppsägningar av personal och pausade satsningar.



Batterifabriken som byggs gemensamt med Volvo i Göteborg ska inte påverkas av sparpaketet.

– Med den strategiska översyn som nu pågår måste vi vidta en del tuffa åtgärder i syfte att säkra grunden för Northvolts verksamhet för att förbättra vår finansiella stabilitet och stärka vår operativa utveckling, säger Northvolts vd och grundare Peter Carlsson i ett pressmeddelande.

Ett direkt resultat är att den delen av fabriken Northvolt Ett i Skellefteå där det sker tillverkning av katodmaterial stängs ned på obestämd tid, med uppsägningar av personal som följd. Beslutet beskrivs som nödvändigt för att kunna skala upp tillverkningen vid fabriken.

Att lyckas komma igång med storskalig cellproduktion är nu huvudmålet för fabriken i Skellefteå. Utöver det bekräftas återigen att det inte blir någon tillverkning av katodmaterial i Borlänge och fabriken Northvolt Dwa för batterisystem i Polen kan komma att delvis eller helt säljas till någon annan aktör.

Samarbetet inom företaget NOVO med Volvo kring en batterifabrik i Göteborg ska inte påverkas av den strategiska översynen. Det samma gäller de planerade batterifabrikerna Northvolt Drei i Tyskland och Northvolt Six i Kanada. De tre projekten kan däremot komma att försenas, skriver Northvolt som lovar att ge besked kring saken senare i höst. Att fabriken i Kanada kan försenas med upp till ett och ett halvt år har vi **redan rapporterat om**.

Under våren och sommaren drabbades Northvolt av flera ekonomiska bakslag. Samma vecka som det stod klart att planerna på en katodfabrik i Borlänge läggs ned kom nyheten att **BMW drog tillbaka en beställning** på battericeller värd 2 miljarder euro, över 22 miljarder kronor. Orsaken uppgavs vara att BMW tröttnat på att vänta på den försenade leveransen och att celler som levererats inte höll måttet. Kort efter det meddelade tyska tidningen Automobilwoche att **Volkswagen undersöker** om Northvolt klarar av att leverera de battericeller som avtalats. Eventuellt måste Volkswagen annars "omorganisera" sin planer, enligt uppgifterna. Både BMW och Volkswagen har investerat stora summor i Northvolt.



Relaterat innehåll:

20 aug 2024

Northvolt stärker i Västerås – flyttar utveckling från USA

12 jul 2024

Problem hos Northvolt – skrotar även VW beställning?

26 jun 2024

Efter dödsfall – Toyota slutar utföra arbeten hos Northvolt

20 jun 2024

Uppgift: Northvolt tappar miljardkontrakt med BMW

19 jun 2024

Northvolt skrotar planer på fabrik i Borlänge

10 jun 2024

Tyskland vill ha fler batterifabriker från Northvolt

11. Volvos bakslag: Drar i nödbroms för batterifabrik

Av Maths Nilsson 11 september 2024 kl 16:49

Volvos jättesatsning på en batterifabrik i Mariestad ser ut att skjutas upp. Den begränsade efterfrågan på elektriska lastbilar sätter käppar i hjulet. Nu tvingas Volvo dra i nödbromsen och försena fabriken. – Efterfrågan ökar inte som vi skulle vilja, säger Jörgen Gustafsson.



Volvos nya batterifabrik för lastbilar i Mariestad kommer av allt att döma försenas ytterligare, [rapporterar SLA](#). I nuläget beräknas fabriken börja byggas nästa år men när produktionen kan dra igång är ännu oklart. Anledningen till detta är brist på efterfrågan.

– Vi kommer att göra en översyn av tidsplanen. Vi måste matcha produktionsstarten med efterfrågan. Den ökar inte som vi skulle vilja, säger Jörgen Gustafsson, kommunikationsansvarig på Volvo Mariestad.

För två år sedan presenterade Volvo satsningen på batterifabriken där planen var att bygget skulle börja 2024. Produktionen planerades starta 2028 och sedan nå full kapacitet efter två år. Men efterfrågan har inte blivit så stor som Volvo hade förväntat sig. Enligt Volvo beror detta på att den gröna omställningen har gått långsammare än de trott. – Vår analys är att omställningen i samhället går långsammare än vad vi räknat med, säger Jörgen Gustafsson.

Batterifabriken i Mariestad är en del av Volvos Trucks mål att bli klimatneutrala år 2040. En del av att uppnå detta är att framställa fossilfria elmotorer, och batterierna till dessa fordon vill Volvo själva tillverka. – Det finns ingen tvekan i att Mariestadsfabriken är en del av vår strategi. Det har inte ändrat på sig. Det som kan ändra sig är hastigheten i planen, säger Gustafsson.

LÄS MER:



Här byggs Volvos nya batterifabrik – jackpott för...



VW skjuter upp beslutet om ny batterifabrik



Volvo börjar tillverka nya elbilen EX30 i Europa



Audi stoppar elbilsfabrik – efterfrågan rasar



Därför går Europa miste om Teslas nya gigantiska...



Guldregn för Volvos ägare – får 36,6 miljarder kr

12. Grattis Lotus Elise!

Publicerad 20 september 2009

(uppdaterad 14 november 2013)

Text Carl Legelius

Idag firar människorna att Elise och Lisa har namnsdag. I bilvärlden finns också en Elise och det har inte Klassikerkalendern missat.



När Lotus skulle ersätta den framhjulsdrivna Elan valde man att döpa den nya bilen efter dåvarande styrelseordföranden Romano Artioli's dotter Elisa. Att Elise dessutom passade bra in i märkets tradition att döpa sina bilar till namn som börjar på E passade också bra.

Elise är till skillnad från föregångaren en mittmotorkonstruktion med bakhjulsdraft. Extremt låg vikt gör att det inte behövs särskilt mycket effekt för att det ska röra på sig och den första versionen som började säljas hösten 1996 klarade enligt fabriken att nå 100 km/h från stillastående på knappa sex sekunder, trots att Rovermotorn på 1,8 liter inte gav mer än 118 hk.

Elise tillverkas fortfarande och idag kommer motorerna från Toyota. Få bilar för vägbruk ger samma kompromisslösa sportvagnskänsla.



Lite beach buggy var det över första generationens gladlynta Elise.



Senare blev uppsynen lite tuffare, detta är en -06:a.



Senare blev uppsynen lite tuffare, detta är en -06:a.



Kurvig typ som gillar kurvor...



2008 kom specialversionen Type 72-D med en färgsättning inspirerad av Lotus Europa John Player Special.

13. EMW 327 Cabriolet 1953



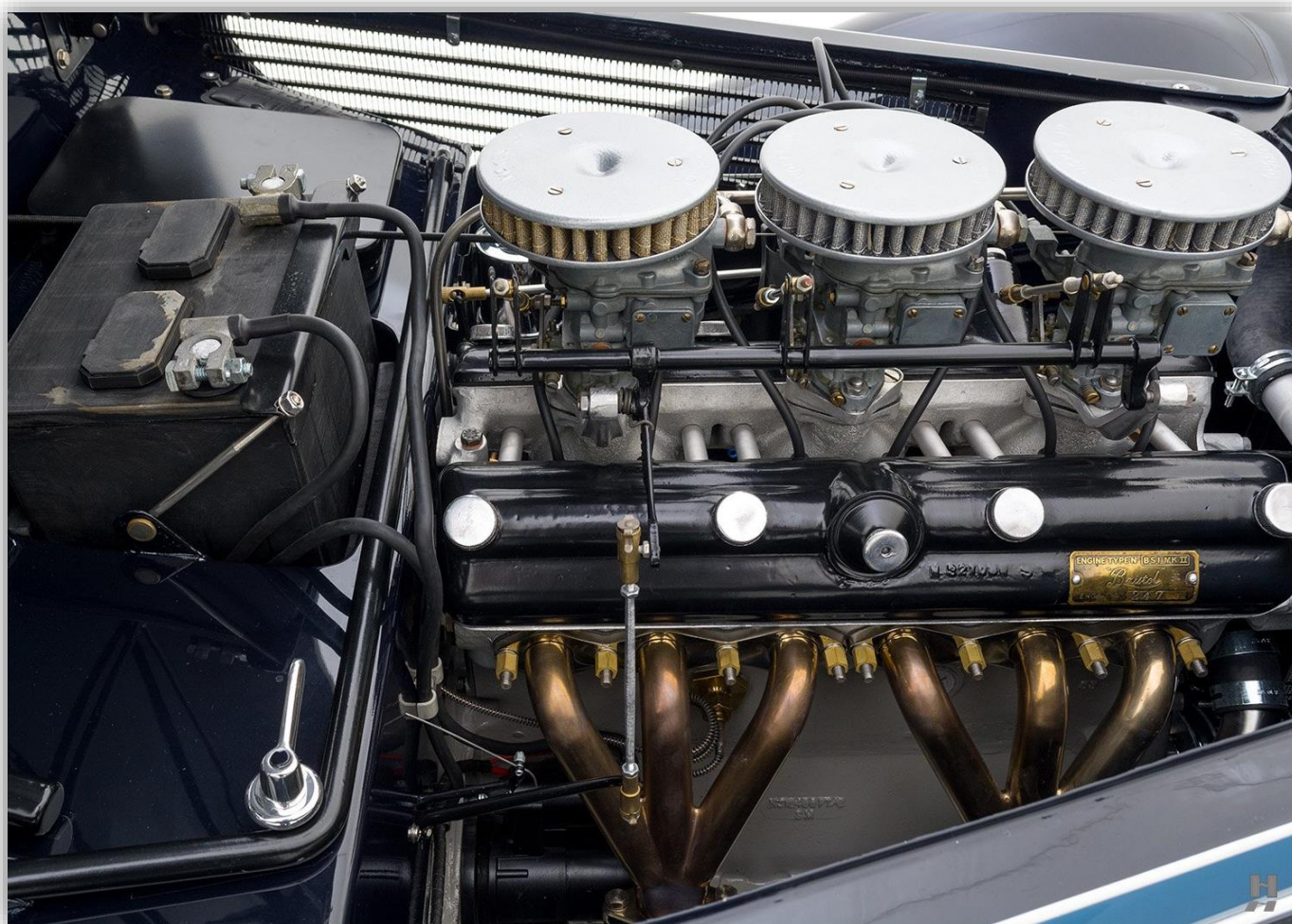
För många motorentusiaster innebär en diskussion om bilar från det kommunistiska Öst-europa bilder av strama, fyrkantiga små maskiner med rökiga tvåtaktsmotorer eller hastigt omdöpta Fiatbilar byggda med 40 år gamla verktyg. Därför är det en överraskning för vissa att få veta att något så graciöst och elegant som denna EMW 327 från 1952 uppstod ur den dystra gråskalan i den kommunistkontrollerade tyska demokratiska republiken.





Som man kan gissa av namnet var EMW:s bilar – Eisenach Motoren-Werk – inte precis nya konstruktioner. Företaget uppstod 1945, strax efter andra världskriget, när Tyskland delades upp i det demokratiska väst och det kommunistiska öst – en uppdelning som separerade en nation av familjer, gårdar och företag för en hel generation. Bland de företag som tvingades navigera i denna uppdelning var BMW, med huvudkontor i München i väst men som förlorade sin största fabrik i Eisenach i öst. Ockupationsregeringen satte omedelbart denna lukrativa fabrik online igen och producerade karbonkopior av BMW-bilar med hjälp av de delar och verktyg som den hade till hands.





Till en början rullade Type 321 2-dörrars sedan och den graciösa Type 327 Cabriolet ut genom EMW:s fabriksgrindar. Båda modellerna designades av BMW på 1930-talet och förblev praktiskt taget omöjliga att skilja från sina västerländska motsvarigheter före kriget, till och med med BMW-emblem! Den enda märkbara skillnaden var att 321:an hade framhängda dörrar. Efter stora protester från BMW designade EMW sitt eget emblem från 1952. EMW tillverkade cirka 9 000 Type 321 fram till 1950 då ersättaren Type 340 anlände. Även om den fortfarande var baserad på en BMW Type 326 från förkrigstiden, hade Type 340 en ganska otymplig men unik frontdesign för att skilja den från sina västerländska bröder. Trots sitt klumpiga utseende och sin grund före kriget sålde 340 tillräckligt bra för EMW, totalt cirka 9 500. År 1956 hade EMW spelat ut sin roll och Eisenach-fabriken byggdes om för att tillverka Wartburg.

Den överlägset mest sällsynta och mest eftertraktade produkten från EMW är den stiliga 327 Cabriolet, som presenteras här. Föga förvånande var en lyxig cabriolet en storsäljare i ett kommunistockuperat land, med uppskattningsvis 500 byggda mellan 1945 och 1956. Denna modell från 1953 har behandlats med en omfattande restaurering på hög nivå, presenteras vackert inifrån och ut och är väl lämpad för deltagande i concours eller turnerande evenemang. Den omfattande återuppståndelsen utfördes av den kända entusiasten och samlaren Bud Bourassa mellan 2014 och 2019, och mycket av projektet är dokumenterat med en stor bunt foton och reservdelskvitton. Enligt hans anteckningar är historien känd tillbaka till 1990-talet, när H. Moon från Falls Church, Virginia, förvärvade EMW från Tennessee. Moon försökte restaurera bilen, men projektet gick i stå och han sålde den så småningom. När Bud upptäckte den hade 327 Cabriolet en instrumentbräda i plywood, en Ford flathead V8 och en ganska malplacerad Cadillac-ratt!



Bud lät sig inte avskräckas utan bestämde sig för att ge EMW en nystart och restaurera bilen för shower och körevenemang genom att uppdatera den till BMW:s specifikationer. Foton i arkivet visar att kroppen var helt avskalad, med allt metallarbete specialtillverkat efter behov. På samma sätt togs chassit bort, komponenter byggdes om och allt lackerades om till en hög standard. Eftersom den ursprungliga motorn var förlorad sedan länge hittade Bud en lämplig ersättare i form av en Bristol BS1 MkII rak sexa, serienummer 247. Bristol Six är förstås en brittisk kopia av BMW:s briljanta stötstångsmotor med hemi-head som drev 327 och legendariska 328. Designen var ett av de krigsbyten som britterna fick tag på, och de utvecklade den långt in i efterkrigstiden. BS1 MkII är en av de ultimata utvecklingarna av enheten och användes av Stanley "Wacky" Arnolt i den högpresterande Arnolt-Bristol Bolide. Även om den kan ge uppemot 150 hästkrafter i tävlingstrim, uppskattar Bud Bourassas anteckningar att den här bilen ger hela 135 hästkrafter.

Tyvärr gick Bud Bourassa bort strax efter att ha färdigställt 327 Cabriolet, men hans arv lever vidare i denna vackert avslutade restaurering. Den tvåfärgade blå färgskalan passar de eleganta teutoniska linjerna, och lacken är utmärkt runt om, liksom den omsorgsfullt restaurerade exteriören. Den åker på original stålfälgar klädda i BMW-logotypens navkapslar, kromade trimringar och Excelsior sportradialer i tidstypisk stil. Restaureringen av stugan är vackert utförd i ljusblått läder och marinblå duk för ett tilltalande komplement till exteriören. Detaljer inkluderar vackra dörrkåpor i ljust trä, en helfodrad topp, vindrutor med delad öppning och diskret tillagda säkerhetsbälten för touring.

Med sin underbara barockstil och överlägsna prestanda är 327 Cabriolet en mångsidig och bekväm tourer och den perfekta kandidaten för evenemang som California Mille, Colorado Grand eller Copperstate 1000. Det här exemplaret drar dessutom nytta av en potent och eftertraktad Bristol-motor, vilket förbättrar dess förmåga på förstklassiga rallyn och turnéer samtidigt som den ser ut som en del för concours-gräsmattan.

EMW är en ovanlig fotnot i bilhistorien, och detta vackert restaurerade exemplar kommer utan tvekan att bli ett välkommet tillskott till vilken tyskcentrerad samling som helst.



14. Bentley 4 Litre Le Mans 1929

Av Elliot Newton den 07 september 2023

Går tillbaka i tiden till det brusande 1920-talet, där Bentley Boys regerade högst.



Bentley 4 Litre Le Mans 1929.

Under början av 1920-talet, medan många biltillverkare fortfarande var mycket i sin linda, testade Bentley sina gränser på världens racerbanor. Denna 1929 Bentley 4 <>/> Litre Le Mans är en sann överlevare och kronjuvelen hos Axel Schuette.

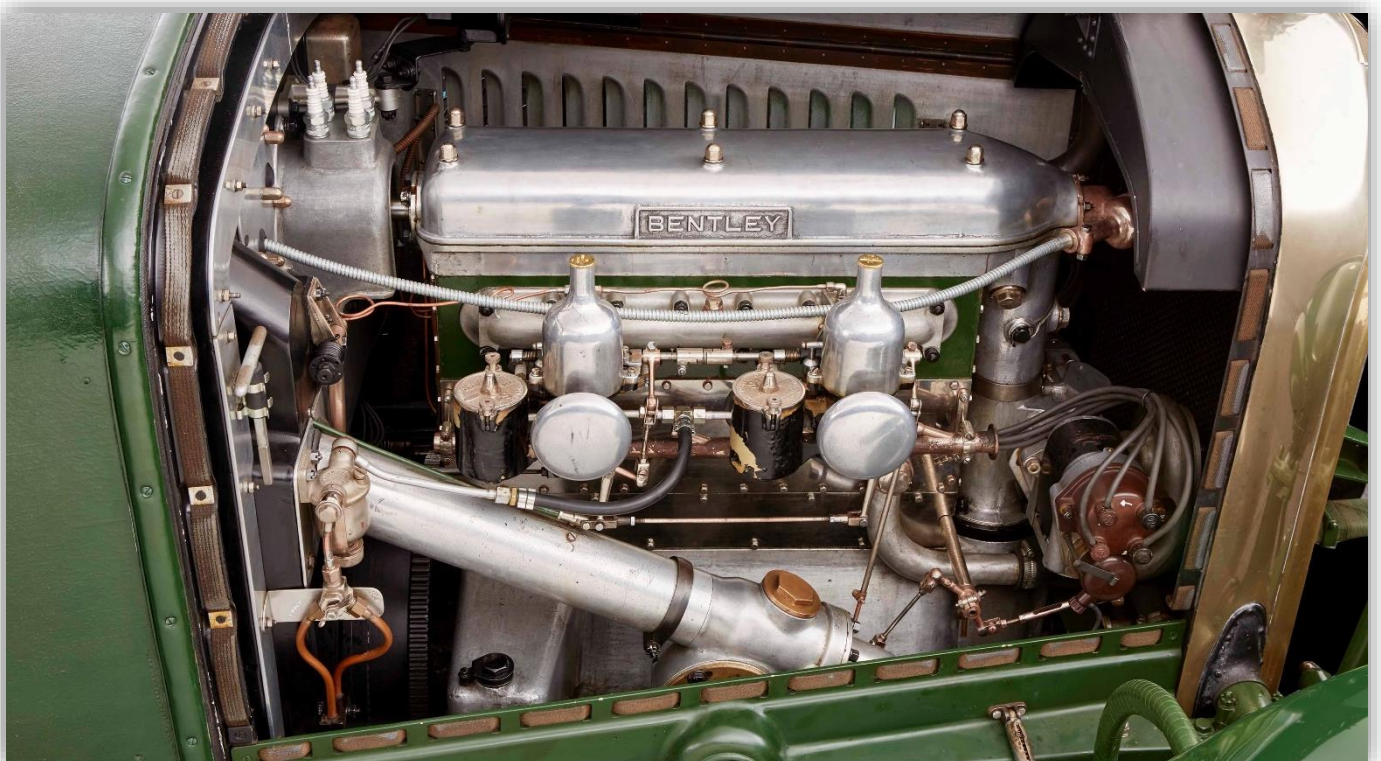
Under de dagar då bilen var i sin sanna linda var bilar bara en anpassning av vagnarna och släpvagnarna som en gång användes för att transportera passagerare och last med verkliga hästkrafter framför. Det tidiga 1900-talet var en tid av innovation och, precis som hur varje decennium verkar accelerera tekniken till en ny värld, var utvecklingen av bilen från 1910-talet till det brusande 1920-talet häpnadsväckande.

I takt med att bilarna blomstrade, ökade också lusten efter fart. Walter Owen Bentley var en av dessa män, och hans kunskap om teknik var en gåva till motorvärlden, för att inte tala om hans naturliga förmåga att köra snabbt. När W.O utvecklade sitt nystartade företag förstod han snabbt motorsportens betydelse i förhållande till utvecklingen av de bilar som allmänheten skulle köpa, något som är extremt vanligt idag, men under 1920-talet var det ett helt nytt koncept.

Racing är en sak, men att tävla en hel dag utan paus är rent vansinne. W.O själv såg inte den ursprungliga dragningskraften hos det nybildade Le Mans 24-timmars uthållighetsloppet, utformat för att testa människa och maskin till sina absoluta gränser. "Ingen kommer att kunna göra det. Bilar är inte konstruerade för att motstå den typen av stress i 24 timmar". Ord W.O skulle komma att bortse från efter att en Bentley 3-liters slutade fyra i det första Le Mans-loppet någonsin 1923 och satte ett nytt varvrekord i processen. Med ära i sinnet skulle W.O återvända året därpå och säkrade en seger med sina nu ikoniska Bentley Boys.



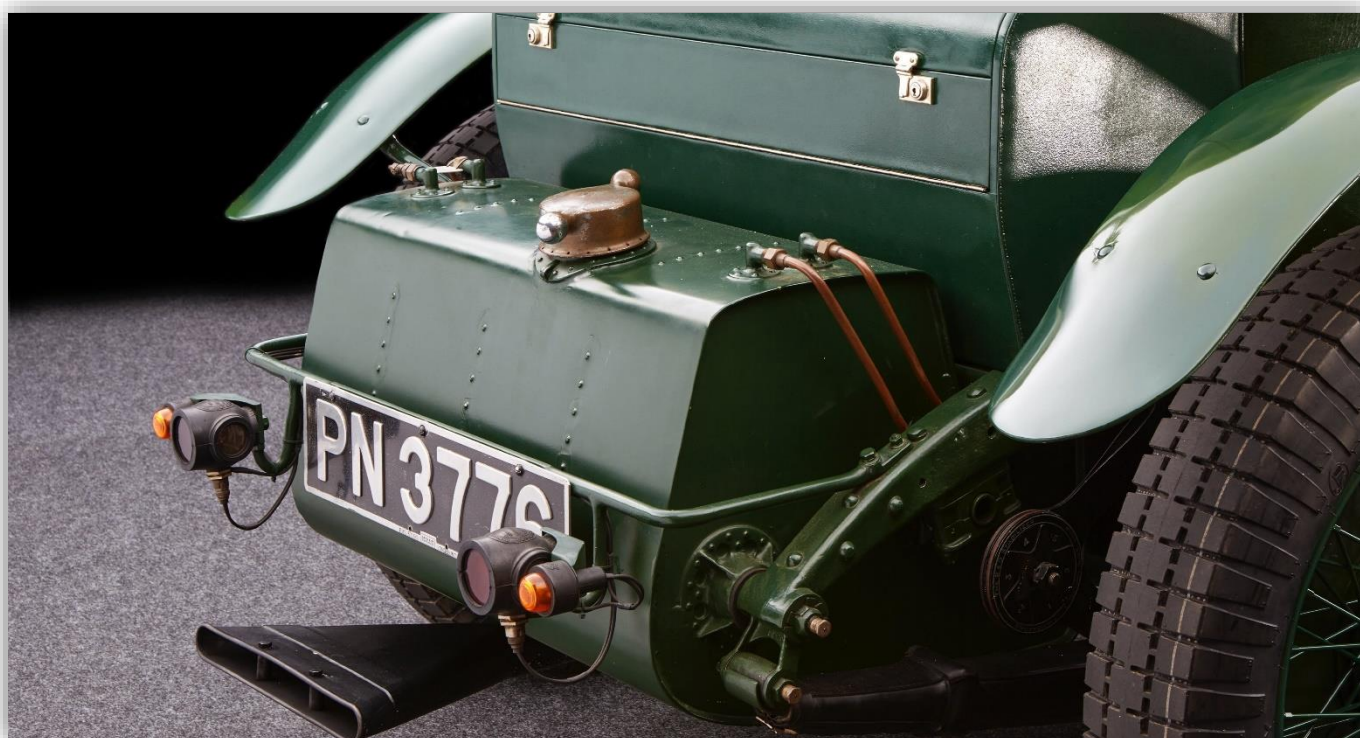
Den härligt gröna maskinen du ser framför dig var en produkt av Bentley i deras absoluta gyllene era av motorsport. Chassi PL1929 byggdes 3486 och var en specialbeställning som ett av ett litet antal Semi Le Mans-chassin, baserat på 1929 års modell 4½ liters chassi. Inom den omfattande mängd pappersarbete som den tyskbaserade återförsäljaren Axel Schuette har på bilen förblir den ursprungliga inköpsfakturan intakt. Mr Leeson, den lyckliga nya ägaren till en 4½ liter, skulle byta in sin då nästan helt nya Austin Marlborough Laudalette 1929, med över £1000 kvar att betala. Den viktigaste delen av fakturan kan ses i "Le Mans" extra, som lade till £45 på den slutliga räkningen. Det är sant, Bentleys byggdes för världens övre nivåer, och att köpa en välkommen dig till ett liv med lyx och möjligheter.





De extrafunktioner som Leeson hade beställt kom i form av Le Mans-karossen, som förkortades med cirka 25 cm, och hade en fjäderben i karossen bakom framsätena som gav bilen mer styvhet i hörnen. De kanske inte är det senaste erbjudandet från Recaro, men det här exemplet innehöll också de valfria skopsätena för både förare och passagerare, utformade för att vara mycket lättare än standardsätena. Idag bär PL3486 fortfarande sin första, ursprungliga kaross och för det mesta har den fortfarande sin ursprungliga interiör, vilket gör den till en sann del av Bentleys historia. Det är en av fem bilar som har överlevt till denna dag och står i sitt ursprungliga skick, något väldigt få kan skryta med.

Att äga något som även Bentley själva skulle älska att få tag på skulle vara en mycket speciell känsla, och [den tyska återförsäljaren Axel Schuette](#) hade nöjet att lista denna ikoniska racer, som oundvikligen snappades upp på några ögonblick. För alla med beundran för motorsporthistoria, och i synnerhet den roll brittiska biltillverkare hade i utvecklingen av att förfina de allra bästa vägbilarna från sina racingeskapader, blir det verkligen inte mycket bättre än så här!



15. Fredagsfilmen: Saab 95 – den nya herrgårdsvagnen

Av Jim Lundberg 28 juni 2024

Saab 95 – den nya herrgårdsvagnen. Se reklamfilmen från 1961. Någon som minns ”spyfällan? Det bakre reservsätet där man åkte baklänges – något som lär ha gjort många barn åksjuka.



Saab 95 – den nya herrgårdsvagnen. Se reklamfilmen från 1961. Någon som minns ”spyfällan? Det bakre reservsätet där man åkte baklänges – något som lär ha gjort många barn åksjuka.

FILM: <https://youtu.be/fGdONV5gSMY>



Roger Warolin