



Ghia L6.4

1. Stäng ute världen i nya Volvo EX90
2. Volvo EX90 försenas igen
3. Nya Bentley Flying Spur officiell
4. Nya elbilen Kia EV3 lanseras i billigare utförande
5. Rolls-Royce planerar för två nya elbilar i den elektriska eran
6. Iveco presenterar eldrivna transportbilen eMoovy
7. Äldre vinterdäck förbjuds
8. 1 600 tvingas lämna Northvolt
9. Tufft läge för Volkswagen
10. Dieselgaterättegång ställs in
11. Volvo 240 fyller 50 år
12. Ghia L6.4
13. Mercedes 300SL
14. Jensen S-Type Tourer



1. Första åkturen: Stäng ute världen i nya Volvo EX90

Av redaktören bytbil.com 2024-09-13 Text Morten Bek

Det är helt tyst i den stora Volvo EX90, och den imponerar under den första provkörningen i Kalifornien med hög komfortnivå och en snygg interiör.



Bytbil samarbetar med danska Bilbasen som blev inbjudna till USA av Volvo Danmark.

Den 5 juni rullade den första **Volvo EX90** av bandet i Charleston i den amerikanska delstaten South Carolina. Volvo hade gärna sett att det datumet låg tidigare på året, men produktionsstarten sköts upp för att få ordning på lösa trådar. Programvarurelaterade trådar (bland annat). Volvo hade allvarliga barnsjukdomar med lilla **EX30**, när den kom ut på marknaden, så det är bättre att vara på den säkra sidan. Jag upptäcker ändå ett par småsaker som indikerar pågående arbete i en av de **EX90** som Volvo har tagit med till södra Kalifornien för att jag och andra motorjournalister ska få ett första intryck bakom ratten.

Det kommer till en början inget ljud från det stora Bowers & Wilkins-systemet med 25 högtalare, och även om instrumentpanelen visar att jag snällt blinkar när jag ska svänga, är det helt tyst. Den stora 14,5-tums-peksskärmen, snyggt integrerad och skarp, reagerar inte på alla tryck. Efter en snabb sväng in på en parkeringsplats vid Starbucks, där bilen står låst ett ögonblick, gör ljudet comeback. De tröga reaktionerna försvinner dock inte, men de märks inte alls av i ett annat exemplar av **EX90** som jag också hinner testa under vistelsen. För att vara rättvis måste jag säga att dessa bilar är tidiga exemplar, och eftersom vi lever i en tid av trådlösa uppdateringar, kommer **EX90** naturligtvis att finjusteras innan de första exemplaren når kunderna.



En amerikan i Europa

EX90 tar inte upp mycket plats på de fyra- och femfiliga motorvägarna i Kalifornien. En 504 centimeter Volvo är inte en särskilt stor SUV i USA, och Jeep Grand Wagoneer och Cadillac Escalade ESV får en att tänka att det måste finnas en större Volvo än EX90. Längden gör att EX90 är en av få elbilar i sin klass som kan utrustas med sju säten, om man inte nöjer sig med fyra säten för full lyx, fem säten för optimalt bagageutrymme eller sex säten fördelade på tre rader.

En stor SUV skulle inte ha varit mitt första val för en ny elektrisk Volvo. Det hade varit en EX60 i en kategori där försäljningen och kundbasen i Europa är mycket större än för en bil så stor som EX90. EX60 är dock självklart under utveckling. Jag hoppas att EX60 kommer med samma filosofi för komfort och välbefinnande som EX90 har, för den nya toppmodellen är verkligen värd att använda som mall för mindre modeller hos Volvo.

Exceptionell tystnad

Om en biltillverkare litar på att fjädringen i en ny bilmodell är i toppklass, kan tillverkaren tryggt presentera bilen för journalister på amerikanska vägar. Då måste även chassit vara riktigt, riktigt välbyggt. Asfalten i USA är ofta lika grov som ett rivjärn, och hål på motorvägen kan vara stora nog att svälja en liten bil. Jag kör Ultra-versionen av **EX90**, vilket är ett krav för att få Twin Motor Performance med 517 hästkrafter, som överträffar basmodellens nuvarande 408 hästkrafter. Luftfjädring är standardutrustning på Ultra, och standardfjälgarna kommer vara 21 tum till skillnad från testbilens 22-tum.

EX90 är obehagligt tung med en tjänstevikt på upp till nästan 2 800 kilo. Med den vikten kunde det ha gått åt båda hållen. Men som tur är går den åt det mycket, mycket bekväma hållet. I en **EX90** med luftfjädring slipper man den ömtålighet och lätta nervositet som märks av i en Mercedes. Och vad som är ännu bättre är att fyrhjulsdriften, neutraliteten och en bättre styrning än i någon annan Volvo gör SUV:en förutsägbar och lätt att köra genom de kaliforniska bergen.



Först tänker jag inte på det, men efter en timmes körning på dålig asfalt och med pickuper med så bullriga avgassystem att de aldrig skulle få köra i EU, inser jag att tystnaden i **EX90** är ovanlig. Det kan faktiskt verka överraskande, eftersom **EX90** inte har den strömlinjeformade designen som vi känner igen från **EQS SUV**, så vinden borde ta ett fastare grepp om **EX90**. Men den är helt, helt tyst. Volvo har skapat ett rum som känns helt isolerat från världen utanför.

Fin ullklädsel

Volvo var först med, eller åtminstone bland de absolut första, att introducera en klädsel gjord av ull. Eller delvis av ull, eftersom Tailored Woolblend Zinc är tillverkat av 30 procent ull och 70 procent återvunnen polyester. Det är ljust, fint, speciellt, bekvämt och ett material som är värt varenda krona. Woolblend-klädseln sträcker sig självklart även till den tredje sätesraden. På den bakre raden är det också tillräckligt ljust, men det är trångt även för en vuxen av genomsnittlig längd. Jag är dock inte besviken, för hur ofta fyller man egentligen en SUV med sju vuxna personer?

Den ulliga klädseln är ett av de få tillval som **EX90** erbjuds med. Om du vill ha tio sidor med tillval måste du istället besöka Mercedes. Det är ett indirekt sätt att säga att alla **EX90**-versioner kommer med en omfattande standardutrustning. 20 tums aluminiumfälgar, automatisk klimatkontroll med fyra zoner, panoramaglastak, eljusterbara framsäten med minnesfunktion, rattvärme, Bose-ljudsystem med 14 högtalare, trådlös smartphone-laddning och eljusterbar ratt. Endast 360-graders kamera saknas i basmodellen Plus. Den adaptiva luftfjädringen är standard i Ultra-versionen, men måste väljas till i Plus.



En skärmbaserad förarmiljö

Den eljusterbara ratten kräver Tesla-trick för att justeras. Det gör även sidospeglarna, klimatanläggningen, körlägen och så vidare. Vissa funktioner, som körlägen, är gömda långt in i menyerna, men eftersom skärmen är stor, är det enkelt att justera klimatet. Vissa funktioner på menyn längst ner på skärmen förändras beroende på bilens hastighet. Till exempel dyker AWD Performance-läget, där permanent fyrhjulsdrift och snabbare tillgång till de 517 hästkrafterna finns, först upp som ett alternativ när EX90 kommit upp i hastighet.

Efter den lägre materialkvaliteten i **EX30** – som Volvo ursäktar med att bilen är ”billig” – är det en glädje att se att toppmodellen har fått en rejäl uppgradering med metallinlägg, stabilitet och digital instrumentering bakom ratten. Den är liten men bred och kan visa antingen Google Maps, bilens omgivning med andra bilar i leksaksformat, eller helt enkelt bara hastighet och räckvidd. Från **EX30** och de billiga hyllorna hos Volkswagen kommer en förenkling som är ganska dum: fönsterhissarna i bakhjulen kan styras från förardörren, men endast genom att byta funktion för knapparna till de främre elhissarna. Här måste man träffa ett litet fält med direkt osynliga symboler. Körsäkerheten lider av sådana småsaker.

Volvo har dock prioriterat säkerheten i **EX90** mer än för någon tidigare modell. Det säger inte lite. På taket, precis vid vindrutan, sitter en klump som ser ut som en släckt taxiskylt. Det är LiDAR-systemet som skannar ett flera hundra meter brett område framför bilen. Än så länge har det ingen direkt funktion, men LiDAR ska komplettera övriga sensorer, radar och kameror som driver de många, många assistans- och säkerhetssystemen.



Mycket pengar

Volvo EX90 börjar på 997 000 kronor. Möjligheten att sälja en SUV i miljonklassen är förstås begränsad, men efterfrågan finns uppenbarligen baserat på alla Audi Q8 E-tron och BMW ix som kör runt på gatorna. Men varken Q8 E-Tron eller ix finns med sju säten, och **Mercedes EQS SUV** är en extremt dyr bil i jämförelse med EX90. Den enda direkta konkurrenten är **Kia EV9**, som också är den bil som mest liknar **EX90**. Den är betydligt billigare, men här kan man diskutera varumärken och märkeslojalitet, och det tänker jag inte tråka ut någon med här.

EX90 Twin Motor Plus med 408 hästkrafter, fyrhjulsdraft, ett stort batteri på 111 kWh (räckvidd upp till 613 kilometer) och nära på komplett utrustning kostar 997 000 kronor. Det kommer även, vid ett ännu okänt tillfälle, en EX90 med färre hästkrafter och bakhjulsdraft, vilket sänker grundprisnivån. Performance-versionen med 517 hästkrafter och Ultra-utrustning, som har 21-tumsfälgar, matrix-LED-strålkastare, 360-graders kamera, luftfjädring och dörrar med soft close, kostar 150 000 mer, medan basversionen med 408 hästkrafter kombinerat med Ultra-utrustningsnivå kostar cirka 1 085 000 kronor. Den skulle jag inte välja, utan hellre utrusta Plus-versionen med luftfjädring, 360-graders kamera och 21-tumsfälgar.

Om nästa bil ska vara en stor elbil, borde du unna dig att prova den nya **EX90**. Designen är kanske konservativ, men det som döljer sig under karossen är värt att uppleva.

SPECIFIKATIONER

Volvo EX90 Twin Motor Performance Ultra

Motor: Elmotorer (fram och bak)

Effekt: 517 hk / 910 Nm

0-100 km/h: 4,9 sekunder

Toppfart: 180 km/h

Förbrukning: Ej angivet

Räckvidd: 613 kilometer

Batterikapacitet: 111 kWh (107 kWh användbart)

Laddkapacitet: 250 kW

Mått (L/B/H): 504/196/174 cm

Tjänstevikt: 2 780 kilo

Dragvikt: 2 200 kilo

Bagageutrymme: 377-2 107 liter

Pris: 1 139 000 kr (EX90 finns från 997 000 kr)

2. Volvo EX90 försenas igen – leverans först nästa år

Publicerad av Mattias Rabe 17 september 2024 kl 13.41 Uppdaterad kl 13.52

Många svenska Volvo EX90-köpare har väntat på sina bilar i snart två år. Nu blir det ännu längre väntan i och med att leveransdatumerna har skjutits fram till nästa vår.



Lång väntan på Volvo EX90 har blivit ännu längre.

FILM: <https://www.expressen.se/tv/livsstil/teknikens-varld/provkorning-av-volvo-ex90-twin-motor-performance/>

Under pompa och ståt var det **världspremiär** för Volvos helt nya elbilsmodell **EX90** den 10 november 2022. Modellen beskrivs av Volvo Cars som ett paradigmskifte då den är tänkt att ta märket till nästa tekniknivå och ett första rejält kliv mot en helelektrisk framtid (**som nyligen har reviderats**).

Vid premiären var det många som lade en beställning på EX90 efter att ha läst om produktionsstart i slutet av 2023 och leveransstart från och med mars 2024. Så blev det inte.

EX90 har dragits med förseningar, främst på grund av avancerad teknik. Bland annat har det meddelats att lidar-utvecklingen (den laserradar på taket som läser av bilens omgivning) **har dragit ut på tiden**. Beskedet var då att produktionen skulle komma igång under sommaren 2024, vilket den också gjorde. Volvos amerikanska fabrik i Charleston tillverkade de första EX90-exemplaren under andra veckan av juni månad.

För några veckor sedan var det dags för **första provkörningen av EX90**. Då var beskedet att leveranserna skulle inledas i skiftet mellan september och oktober i år.

Ett eventuellt senarelagd leveransdatum kommunicerades inte i samband med Volvo Cars evenemang 90/90-dagen i Göteborg för två veckor sedan där **uppdaterade XC90** presenterades parallellt med EX90.



Teknikens Värld Jan-Erik Berggren provkörde EX90 för ett par veckor sedan. Fina köregenskaper och extremt tyst i kupén var några positiva omdömen från honom.

Leverans i maj 2025

Någon snar leverans blir det dock inte för Volvos svenska kunder. Flera läsare som har väntat i snart två år på sina nya EX90-bilar har hört av sig till oss eftersom de plötsligt har fått leveransdatumerna framflyttade med flera månader.

”I går skulle min bil komma i december, nu ska den komma i maj”, skriver en Teknikens Värld-läsare som beställde sin EX90 i november 2022.

Om det är maj månad som gäller betyder det en ytterligare en längre försening, i detta fall på uppemot ett halvår. Totalt cirka 14 månader senare leverans än vad som meddelades i samband med världspremiären 2022.

Volvos förklaring

Vi hörde av oss till Volvo Cars som förklarar att förseningarna beror på att justeringar av byggplanen i USA-fabriken har krävts för att säkerställa en optimal upptrappning av produktionen.

Volvo Cars kommunikationschef Magnus Holst låter meddela följande:

”Det kommer att resultera i nya leveranstider och att kunder får sin beställda bil vid ett senare datum än som tidigare kommunicerats till dem. [...] Tillsammans med svensk Volvo-handel tar vi nu kontakt med samtliga EX90-kunder – för att hålla dem uppdaterade kring leveransläget och hitta temporära lösningar för dem.”

Beskedet vi får i dag är att EX90-bilar är på väg ut till återförsäljare i Europa och USA och att de första kundleveranserna äger rum innan september månads utgång. Leveranstakten ska därefter trappas upp och marknader i vår region får ta del av leveranser mellan årets sista kvartal och nästa års första. Då räknar Volvo Cars också med att svenska kunder kommer att börja få sina bilar.



En anledning till att EX90 är försenad: Lidar-tekniken som konstant läser in bilens omgivning och som därefter tolkas av bilens avancerade datorer.

Saknar funktioner vid leverans

EX90 är en bil fullproppad med funktioner, men många av dem kommer inte att vara implementerade eller aktiverade när bilarna når sina nya ägare.

En lista över funktioner som senareläggs [har vi tidigare publicerat](#) och ser ut som följer:

- Apple CarPlay – (slutet 2024)
- Lidar first safety scenario – (från mitten 2025)
- Cross traffic alert front automatic breaking – (från mitten 2025)
- Straight crossing path – (från mitten 2025)
- Curve speed assist – (från mitten 2025)
- Connected safety – (från mitten 2025)
- Ljust tema i center- och förardisplay – (från mitten 2025)
- Batterianvändning (automatiskt energisparläge) – (från mitten 2025)
- Smart Charging – (från mitten 2025)
- Bi-directional charging (Vehicle-to-home, vehicle-to-grid) – (från mitten 2025)



Mattias Rabe

3. Nya Bentley Flying Spur officiell

Av Mattias Rabe

Publicerad 19 september 2024 kl 16.55

När Bentley nu presenterar nya Flying Spur väljer de att börja i "Speed-änden", det vill säga toppmodellen först. Det rör sig om en laddhybrid med 782 hästkrafter och 1.000 newtonmeter som gör – trots en vikt på närmare 2,7 ton – 0-100 km/h på 3,5 sekunder.



Nya Bentley Flying Spur Speed är en laddhybrid.

Nu är fjärde generationens **Bentley Flying Spur** här. "Fjärde generationen!?" tänker du och lägger till "Det finns ju bara tre!". Det har du rätt i, på sätt och vis. Flying Spur är nu inne i sin tredje generation, men då inkluderar du inte första generationen som kom 2005. Då hette modellen Continental Flying Spur. När andra generationen tog vid 2013 försvann namnet Continental för att inte störa märkets mer sportigt lagda modell **Continental GT**.

Nog om de tidigare generationerna. När nya Flying Spur nu rullar ut är det toppversionen Speed som är aktuell. Fler "enklare" modeller lär följa.

Borta är W12-motorn. I stället är det en 600 hästkrafter stark twinturbo-V8 på 4,0 liter som står för den huvudsakliga kraften. Som arbetskamrat har den en 190 hästkrafter stark elmotor som är integrerad i den åttastegade växellådan.

Tillsammans utvecklar de båda motorerna 782 hästkrafter och 1 000 newtonmeter. Det är hela 147 hästkrafter och 100 newtonmeter mer än i föregångaren som alltså hade en sex liter stor W12-motor.



Sobert och lyxigt.

Prestandan är det inget fel på. Trots en torr vikt på rejäla 2 646 kilo nås 100 km/h efter 3,5 sekunder. Det är halvsekunden snabbare än föregångaren.

Toppfarten är 285 km/h. Om enbart elmotorn är i drift begränsas toppfarten till 140 km/h.

Körning på el är möjligt, enligt körcykeln för blandad körning, i upp till 7,6 mil. Batteriet är på 25,9 kilowattimmar (kWh) kan laddas med maximalt 11 kilowatt (kW).

Andra watt-siffror är 650, 1 500 och 2 200. Vi pratar förstås om nya Flying Spurs ljudsystem. Lägsta siffran tillhör standardsystemet med tio högtalare. För finsmakaren finns mellanalternativet från Bang & Olufsen med 16 högtalare. För audiofilen finns ett 19-högtalarsystem från brittiska Naim Audio.

Bentley nämner inget datum för marknads lanseringen, inte heller något pris. Men räkna med en prislapp som tvingar genomsnittssvensken att pantsätta boende, familj och husdjur för att kunna lägga vantarna på ett exemplar.



Mattias Rabe



4. Nya elbilen Kia EV3 lanseras i billigare utförande – från 419 900 kronor

Posted by Kristofer Rask

september 20, 2024

De första leveranserna av Kia EV3 är bara runt hörnet.



Nu presenterar Kia dessutom en ny instegsvariant av EV3 med ett mindre batteri. Kia EV3 Standard Range har ett batteri på 58,3 kWh vilket ger en räckvidd på upp till 436 kilometer (WLTP)

De svenska priserna startar på 419 900 kronor och är beställningsbar hos återförsäljarna från och med nu. Priserna för privatleasing startar på 5594 kronor per månad.

Kia beskriver EV3 som en kompakt SUV som mäter 4300 mm i längd, 1850 mm i bredd och 1560 mm på höjden. Bagaget bak rymmer 460 liter och under huven fram finns en frunk på 25 liter.

Förra månaden lanserades Kia EV3 med ett större batteri på 81,4 kWh och en räckvidd på upp till 600 kilometer. Denna startar på 498 300 kronor.

Modellen med det mindre batterier snabbbladdar från 10 till 80 procent på 29 minuter, medan det större batteriet kräver 31 minuter för intervallet. AC-laddning på 11 kW är standard.



Interiören i Kia EV3 Baseline.



FILM: <https://youtu.be/zh8hg6nhqK8>



Kristofer Rask



5. Rolls-Royce planerar för två nya elbilar i den elektriska eran

Posted by Kristofer Rask september 24, 2024

Förra året lanserade Rolls Royce den eldrivna suven Spectre. En spektakulär skapelse som bjöd på ohotad komfort, lyx och tillräcklig med prestanda för de allra rikaste. Nu förbereder Rolls-Royce ytterligare två elbilar.



FILM: https://youtu.be/aWSCm3YN_sQ

Näst på tur är så klart inte helt oväntat en SUV. Den kommer vara tillräckligt tilltagen för att möta behovet hos de som behöver en ännu mer rymlig och lyxig suv, men något mindre än Rolls-Royce Cullinan. Lanseringen är planerad till början av 2027.

Den tredje elbilen kommer bli ytterligare en sedan som kommer efterträda flaggskeppet Rolls-Royce Phantom. Om den elektriska modellen kommer bära samma namn är oklart. Lanseringen är planerad till slutet av 2028.

Till 2030 har Rolls-Royce som löfte att bli ett bilmärke som bara kommer erbjuda elbilar. En vågad satsning, 60 procent av alla Rolls-Royce sålda under första delen av detta året hade en V12:a.



Kristofer Rask

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



6. Iveco presenterar eldrivna transportbilen eMoovy

Av Bobby Green

torsdag 19 sep 2024 kl 15:00

En Hyundai ST1 med annan logga.

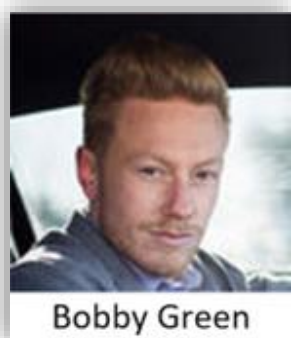


FILM: <https://youtu.be/ZPAsRG-oC8s>

Med sig till transportmässan i Hannover hade Iveco den nya eldrivna modellen eMoovy. Det är en transportbil som går att få som pickup eller med skåp där bak. Men egentligen är det här bara en **Hyundai ST1** fast med annan logga på sig, för den europeiska marknaden. Enligt Iveco är detta den första eldrivna bilen i LCV (Light Commercial Vehicle)-segmentet från 2,5-3,5 ton. Den har en elmotor som ger 218 hästar och 350 newtonmeter i vrid och man kan välja på batteripack som har 63 eller 76 kWh - det sistnämnda ska ge räckvidd på 32 mil. Bilen har V2L och kan laddas med upp till 350 kW. Bilen kan lasta upp till tio kubikmeter och upp till 1,5 ton.

När lansering ska ske och hur priserna ser ut är oklart för tillfället.

[iveco.com](https://www.iveco.com)



Bobby Green



Hyundai visar upp minibussen Staria
The real MPV



Första provkörningarna av Hyundai Staria är här
Hur känns den spejsade minibussen?



Hyundai Staria som campingbil
Kanske inte så dumt



Bilder på eldrivna minibussen LEVC L380
Syskon till Zeekr 009 och Volvo EM90

7. Nu skärps kraven – äldre vinterdäck förbjuds

Publicerad 2024-09-20 kl 9:49 Text Erik Söderholm

Dubbfria vinterdäck måste snart ha en särskild symbol för att vara godkända för vinterbruk.



Den sista november börjar nya krav gälla för dubbfria vinterdäck, något som uppmärksammas av Riksförbundet M Sverige.

Sedan 2019 finns en regel om att dubbfria vinterdäck, eller så kallade friktionsdäck, måste ha en symbol med en alptopp och snöflinga. Standarden kallas även 3PMSF på branschspråk.

Men vinterdäck som börjat säljas på marknaden innan dess kan sakna den symbolen, och dessa får bara användas fram till och med 30 november 2024. Därefter måste dubbfria vinterdäck ha alptoppssymbolen med en snöflinga i.

– Kör man på äldre däck som saknar alptoppssymbolen är det dags att köpa nya, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på M Sverige.

Sommar- och vinterdäck: Detta gäller:

- Mellan den 1 december och den 31 mars är det lagkrav på att använda vinterdäck i Sverige, när vinterväglag råder. Om det är vinterväglag eller inte avgörs av polisen, från fall till fall. Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria, och identifieras med märkningen MS (Mud and Snow) på däcksidan.
- Dubbdäck får endast användas mellan den 1 oktober och den 15 april, om det inte är eller befaras bli vinterväglag före eller efter dessa datum. Inom vissa miljözoner i städer råder dubbdäcksförbud hela året, vilket då kommuniceras med skyltar.
- Dubbfria vinterdäck får användas hela året, även om det inte är rekommenderat. Vinterdäck fungerar dåligt vid varmt väder och ger bilen betydligt sämre grepp och längre bromssträcka jämfört med sommardäck. De blir också utslitna i förtid.



Erik Söderholm

8. Northvolt i krismöte – 1 600 personer sägs upp

Publicerad 2024-09-23 kl 13:14 (uppdaterad 2024-09-23 kl 14:03) Text Erik Söderholm

Northvolt behöver kapa kostnaderna och göra "smärtsamma" neddragningar, enligt företags vd Peter Carlsson.



Batteritillverkaren Northvolt har stora ekonomiska problem och har tidigare varnat för att anställda kan behöva sägas upp. Företaget har gjort en **"strategisk översyn" av hela verksamheten**.

På måndagen kallades de anställda till ett stormöte. Det står nu klart att 1 600 personer varslas om uppsägning varav 1 000 i Skellefteå, 400 i Västerås och 200 i Stockholm. Det motsvarar en av fyra anställda i Sverige.

– För våra medlemmar kommer det här beskedet som en djup besvikelse. Vår uppgift som fackförening är nu att stötta medlemmarna i denna svåra situation på alla sätt vi kan, säger IF Metalls förbundsordförande Marie Nilsson.

Northvolt ändrar också till viss del inriktning för företaget och ska nu fokusera på att snabba på den storskaliga produktionen av battericeller i Skellefteå till de biltillverkare som lagt beställningar.

Peter Carlsson som är vd för Northvolt, säger att företaget måste lägga all energi och alla pengar på kärnverksamheten, och att neddragningarna är nödvändiga för att säkra Northvolts framtid. Han säger också att neddragningarna är "utmanande och smärtsamma".

– Vi måste se till att vi tar rätt beslut i rätt tid som svar på motvinden i bilindustrin och det större industriklimatet. Vi är fast beslutna att klara de utmaningar vi ställs inför, säger han i ett pressmeddelande.

MOTORNYTT

Rent konkret ska expansionen av fabriken i Skellefteå läggas på is och arbetstakten i utvecklingscentret Northvolt Labs i Västerås saktas ned.

– I dag är en av de mest utmanande tidpunkterna i vårt företags historia, säger Daniela Maniaci, hr-chef på Northvolt.



Mer från Vi Bilägare:



Vill ha miljardstöd för ny batterifabrik



Priset för batteriboomen i Sverige: Giftutsläpp och farliga olyckor



Northvolt i kris – stänger delar av fabrik

9. Tufft läge för Volkswagen: ”De sitter i en rävsax”

Publicerad 2024-09-23 kl 12:15 (uppdaterad 2024-09-23 kl 16:06)

Text Erik Söderholm

Volkswagen har stora problem och riskerar att få betala ett enormt bötesbelopp till EU. Både folkelbilen och flaggskeppsmodellen ser ut att dröja.



Volkswagen har ett tufft läge just nu och hotas bland annat av vikande elbilsförsäljning och **rejäla EU-böter**. Det är något som diskuteras i **Vi Bilägares specialpodd** från det som brukar kallas ”årets största biltest”.

– Volkswagen går på knäna, de aviserar stora nedskärningar av personalstyrkan och det är skandal i Wolfsburg, säger Vi Bilägares testchef Tommy Wahlström.

Han får medhåll av Anders Helgesson.

– För första gången någonsin pratas det om att stänga VW-fabriker i Europa. Det har aldrig inträffat i världshistorien.

Hur kunde det bli så här? Jan-Erik Berggren på Expressen/Teknikens Värld har en teori.

– De har misslyckats med elbilssatsningen. De har lagt mycket pengar på att utveckla elbilar samtidigt som efterfrågan inte finns. Folk i Europa har inte råd att köpa de elbilar som erbjuds.

– Samtidigt hotar EU med böter för de som släpper ut för mycket. Biltillverkarna är i en rävsax: de måste sälja elbilar, men ingen har råd att köpa dem.

”Jag tror det här är ett hack i kurvan – Europas elbilsindustri kommer ta fart igen”



Volkswagens billiga elbil ID.2 är fortfarande en bit bort.

Volkswagens "folkelbil" ID.2 dröjer, samtidigt som flaggskeppsmodellen Trinity **blivit försenad**. Volkswagen har också haft stora problem med sin mjukvarusatsning.

– Vi kommer nog få se stora neddragningar. De kanske måste minska personalstyrkan med 10–20 procent och det kommer bli smärtsamt, säger Jan-Erik Berggren.

Frågan är när efterfrågan på elbilar kommer öka, enligt Erik Wedberg på Expressen/Teknikens Värld.

– Allt beror på räntorna. Pengar är dyra just nu för oss i Europa men det kommer gå över. Jag tror det här är ett hack i kurvan. Europas elbilsindustri kommer ta fart igen.

"Jag tror det här är ett hack i kurvan – Europas elbilsindustri kommer ta fart igen"

Du kan lyssna på avsnittet i spelaren:

https://media.pod.space/vibilagarespodcast/1-podd329_mixdown.mp3



Erik Söderholm

Mer från Vi Bilägare:



Volkswagen ID.Golf försenas



Här är biltillverkarna som riskerar utsläppsböter



Volkswagen säger upp kollektivavtal – styrelsen på "lyxresa" till Sverige



Volkswagen kan stänga fabriker: "Allvarlig situation"



VW-chefens huvudvärk: Elbilen skjuts upp – igen

10. VW-topp i olycka – dieselgate-rättegång ställs in

Av Andreas Jemn 24 september 2024, 10:18

Rättegången mot huvudmannen bakom Dieselgate är uppskjuten. Den tidigare Volkswagenchefen Martin Winterkorn, 77, har hallkat på en tvål i duschen och brutit lårbenet. – Vi kommer att visa att vår klient är oskyldig, säger hans advokat Felix Dürr till [Bild Zeitung](#).



Volkswagens avsatta skandalchef Martin Winterkorn är 77 år gammal och riskerar en ålderdom bakom galler. Men rättegången blev uppskjuten i sista stund. Anledningen är att Martin Winterkorn som lidit av en rad hälsoproblem har ramlat på en tvål i duschen. Han är nu på sjukhus och vårdas enligt [Bild Zeitung](#) för brutet lårben.

Winterkorn är åtalad för kommersiellt bedrägeri, marknadsmanipulation och falska uppgifter i Handelskriminalkammaren utredde fallet. Nu slipper han inställa sig i domstolen i Braunschweig på onsdagsmorgonen. Dessutom meddelar hans advokater att Martin Winterkorn, som en effekt av det olyckliga fallet, kommer att ha svårt att vara med i det offentliga livet. Hans rehabilitering är inte planerad att komma igång förrän efter jul.

Volkswagen-chefen Martin Winterkorn stod åtalad för misstänkta brott i samband med dieselgate-skandalen då miljontals bilar manipulerades av Volkswagen.

För Volkswagen var det en ovälkommen olycka. Den krisande tyska biltillverkaren hade säkert gärna lagt den här historien bakom sig. Dieselgate har hemsökt huvudkontoret i Wolfsburg i snart tio år. Det var 2013 som forskare på universitetet i West Virginia avslöjade att Volkswagens bilar tillverkade från 2009 hade en olaglig programvara installerad. Den här programvaran manipulerade utsläppen av kväveoxider så att testresultaten blev 40 gånger mindre än de faktiska utsläppen.

Rapporten fick den amerikanska miljöskyddsmyndigheten Environmental Protection Agency att agera. Med bakgrund av Clean Air Act slog man till mot Volkswagen i USA. Det här fick till följd att flera andra länder gjorde detsamma.

Katastrofen var ett faktum för Volkswagen. Ett av de första huvuden som rullade var Martin Winterkorn som då stod på tröskeln mot pensionen. Men snart följde också, Hans Jakob Neusser från Audi, Ulrich Hackenberg och Porsches Wolfgang Hatz efter i fallet.



Volkswagen-chefen Martin Winterkorn stod åtalad för misstänkta brott i samband med dieslegate-skandalen då miljontals bilar manipulerades av Volkswagen.



FILM: https://youtu.be/b1ku6rk26_Y



Andreas Jemn

Andreas Jemn är journalist och författare.

LÄS MER:



Hånade Toyota – nu ska VW kopiera tekniken



Fords Europachef slutar – går över till Volkswagen



Första Aston Martin DBX tillverkad – suv:en ska...



Bildspecial: Aston Martins sista Vantage med V12:a



Volvo Cars ägare Geely går in i Aston Martin



Här kraschar säkerhetsbilen rakt in i barriärerna på Monza

11. Volvo 240 fyller 50 år: "Många tyckte den var urful"

Publicerad 2024-09-22 kl 6:30 Text Calle Carlquist

I dag är Volvo 240 något av det hippaste man kan köra, enligt vissa, och priserna rusar i höjden. Men så var det knappast i början.



FILM: <https://youtu.be/7O4rwtA2lfA>

I augusti 1974 visades den nya Volvo 240 för pressen och två månader senare startade tillverkningen av lyxversionen 264. Nykomlingarna transformerade på ett lyckat sätt 140/160-serien som funnits sedan 1966/1968, riktigt hur lyckat kunde förstås ingen veta då.

”Även om de synbara ändringarna förefaller stora är det dock främst under skalet man hittar nyheterna”, konstaterade Vi Bilägare i en brett uppslagen artikel i nummer 17-18/74. Som huvudillustration visades därför en genomskärningsbild av Volvo 244, gjord av den välkände Herbert Müdsam.

Volvo hade kastat ett par gamla lösningar överbord. Framvagnen, som fått sju centimeter ökad spårvidd, hade nu fjäderben av McPherson-typ och en mer exakt kuggstångsstyrning hade tagit den gamla styrsnäckans plats. ”Vi har helt fått bort degigheten i styrningen, säger en av Volvos tekniker, och vi är böjda att hålla med honom efter en kort provtur” skrev ViB:s Björn Svallner.

»Vi får allt lov att rätta till kepsen inför denna hedersvagn till femtioåring.«

I motorprogrammet fanns en ny B21 med gjuten lättmetalltopp. Den hade i DL-versionen förgasare (B21A) och i GL-versionen Bosch K-jetronic bränsleinsprutning (B21E). Effekten var 97 hk respektive 123 hk. Den gamla B20A med stötstänger och 82 hk fanns kvar i in-stegsmodellen. Volvo 264 fick ny V6-motor på 2,7 liter och 141 hk, utvecklad med Peugeot och Renault.



Instrumentpanelen var ny, även om mätarhuset behållits från 1973/74-års modeller. Stolarna var nya och hade karaktäristiska "gallernackskydd". Handbromsspaken hade hittat sin rätta plats mellan stolarna i stället för mellan förarstolen och dörren. Rattlutningen ändrades så man skulle i fortsättningen slippa se många Volvoägare hänga med händer och armar i kringlan när de körde.

Numera anses 240 ofta som något av det hippaste man kan tänka sig och priserna på fina exemplar rusar i höjden. Många vill säkra sin "Brick", tegelsten, som 240 kallas i USA där den länge var en speciell statusmarkör. Volvo 240 blev för väldigt många helt enkelt bilen bil med sitt bruksvärde och sina tidlösa linjer. Dess rykte som kvalitetsprodukt som kan rulla hur länge som helst vilar på solid grund.

Detta var dock inte givet från början. Utseendet diskuterades, särskilt frontens prominenta underbett. Även om alla visste att det härstammade från **säkerhetsbilen VESC** som visats några år tidigare tyckte många att 240-näsan var rätt och slätt urful. Motståndskraften mot rost visade sig svag eftersom karossplåten de första åren ska ha innehållit en ovanligt stor del återvunnet stål. Det gick så långt att Volvo åtog sig att lackera om åtskilliga bilar på garantin.

Ett smart drag mot ett uppseglande dåligt kvalitetsrykte kom under 1976 när VSG infördes, Volvo Servicekostnads Garanti. Den satte gränsen för reparation på märkesverkstad vid 300 kronor. Genom en röd tejp med vit text på 240-stötfångarna kunde omgivningen se att här kom en Volvoägare som åtnjöt erbjudandet, som emellertid blev kortlivat.

Vi som har facit i hand ett halvt sekel senare vet förstås att Volvo 240 är märkets och Sveriges mest producerade bilmodell någonsin. Tvåförthi kom att tjänstgöra i långt fler roller än någon annan svensk bil. Den blev evig etta på säljlistan, tjänstebilsfavorit, barnfamiljsfraktare, EM-vinnare i racing, säkerhetsapostel, polisbil, ambulans, brandbefälsbil, taxi, rallybil, filmstjärna, ungdomsbil, statslimousine, begravningsbil ... en modell för livets alla skeenden och samhällets alla platser, byggd i drygt 2,8 miljoner exemplar.

Vi får allt lov att rätta till kepsen inför denna hedersvagn till femtioåring.



Volvo 240 är märkets och Sveriges mest producerade bilmodell någonsin.



Calle Carlquist

Mer från Vi Bilägare:



Quiz: Volvo 240 fyller 50 år – hur mycket kan du?

12. Bilar som tiden glömde: Ghia L6.4

Av Richard Dredge 20 september 2023

Lyxbilar har länge varit ett sätt för de riktigt rika att visa upp lite överlägsenhet, och på 1960-talet var en av de mest extravaganta den kortlivade Ghia L6.4, av vilken bara 26 tillverkades.



Mannen bakom projektet var Eugene Casaroll, som var en framgångsrik affärsman i början av 1929, bara för att allt skulle rasa samman i Wall Street-kraschen. I början av 1930-talet arbetade Casaroll på ett löpande band för 15 cent i timmen, och när han var där lade han märke till att kostymklädda försäljare ständigt dök upp för att hämta nybyggda bilar, som de sedan körde till utställningslokalerna.

Casaroll kom på idén att skapa ett företag som anställde förare som skulle leverera dessa nya bilar till återförsäljare. Han kallade det Auto Shippers Inc., och konceptet blev en sådan succé att han inom kort hade en flotta på 130 specialbyggda transportbilar som kunde transportera åtta bilar samtidigt. När USA gick med i kriget 1941 undertecknade Casaroll lukrativa kontrakt för att transportera militärfordon, inklusive stridsvagnar. Namnet på hans senare Dual Motors Corporation var en blinkning till en massiv, tvåmotorig rigg som användes i sådana transporter.

När kriget tog slut och efterkrigstidens försäljningsboom för nya bilar kom igång var Casaroll i en perfekt position för att fortsätta tjäna pengar, och det var precis vad han gjorde, med sin förmögenhet som fortsatte att byggas och byggas. I början av 1950-talet sponsrade Casaroll ett team i Indy 500, men 1954 kom en vändpunkt: den Virgil Exner-designade Dodge Fire Arrow IV.



Dodge Fire Arrow IV 1954.

Fire Arrow IV såg otrolig ut, och de 1,9 miljoner showbesökare som såg den gav den en universell tumme upp, med många desperata efter att äga något liknande. Tyvärr **Chrysler** gav den tummen ner. Så Casaroll bestämde sig för att han skulle gå över till biltillverkning och bygga något i samma stil. Genom sin transportverksamhet hade han redan en relation med Chrysler, och med hjälp av sina kontakter kunde Casaroll köpa rättigheterna till Fire Arrow IV:s design.



Dual Ghia 1957.

År 1955 slöt Casaroll ett avtal med den italienska karossbyggaren Ghia om att designa och bygga en vägklar Fire Arrow IV, och 1957 var Dual-Ghia Cabriolet till salu, prissatt från massiva 7646 dollar (cirka 86 000 dollar/60 000 pund idag), vilket gjorde den 1000 dollar mer än en Cadillac Eldorado Biarritz. Men den blev snart lyxbilen för de rikaste filmstjärnorna, och Frank Sinatra och Ronald Reagan köpte båda en av dessa 5,2-liters V8-drivna drop-tops.

Trots det höga priset tillverkades 117 Dual-Ghia mellan 1956 och 1958. Vid denna tidpunkt sviktade Casarolls hälsa och hans verksamhet började vackla, så han bad Dual Motors vice vd Paul Farago att ta fram en helt ny bil, och det skulle bli L6.4 coupé, som lanserades på Parissalongen 1960. Stylingen hade slutförts av Virgil Exner, och Ghia handbyggde alla bilar. Bilen var utrustad med en Chrysler 383-kubiktums V8 på 335 hk, med kraft som skickades till bakhjulen via en treväxlad TorqueFlite automatisk växellåda.



Medan prototypen var märkt Dual-Ghia, drog sig Casaroll ur projektet när det lanserades, och alla produktionsbilar såldes helt enkelt som Ghia L6.4. Om Dual-Ghia Convertible hade varit utom räckhåll för de flesta, var L6.4 ännu mer så; Lanseringspriset var rejäla 12 000 dollar (126 000 dollar/89 000 pund idag), men det svällde snart till 13 500 dollar när produktionskostnaderna slog till.

Medan Dual-Ghia Convertible i huvudsak var en Chrysler med ny kaross, komplett med ett överfört chassi, var L6.4 i stort sett skräddarsydd, med ett chassi **konstruerad av Ghia**, om än med Chrysler-vindruta och chassi, inklusive torsionsstång framfjädring. L6.4 var hela sju tum längre än cabrioleten och hade en hjulbas på 115 tum och var generös med en hjulbas på 17,5 fot.





Frank Sinatra tog emot den första Ghia L6.4 1961, och under de följande två åren tillverkades ytterligare 25 exemplar. Men trots det höga priset var vinsterna lövtunna, och 1963 bestämde sig Farago och Ghia för att lägga ner. Det var ett enkelt beslut att fatta, eftersom båda redan arbetade på Chryslers turbinbil, som var mer lukrativ och mycket mindre krångel.





Av de 26 tillverkade Ghia L6.4:orna räknar man med att bara 17 har överlevt, vilket innebär att en tredjedel av de som tillverkats har bitit i gräset under de senaste sex decennierna. Helgerån för bilar av högsta rang, särskilt när man betänker att värdena har förblivit proportionella mot 6.4:ans hantverk och knapphet. Idag värderar Hagerty dem var som helst från **\$160,000 till \$450,000**, även om en såldes i augusti förra året i Monterey för 665.000 dollar (537 000 pund). Vår funktionsbil, en annan överpresterande, såldes i Monterey för sju år sedan av RM Sotheby's för 577 500 dollar (466 000 pund). Dyr lyx har aldrig sett så bra ut.





13. Mercedes 300SL (1954-1963)



300SL Gullwing coupé utvecklades från Mercedes racingprogram och var i högsta grad en racerbil för vägen. Den eleganta formen kom till genom en önskan att göra *den så strömlinjeformad som möjligt, vilket hjälpte SL att uppnå en topphastighet på så mycket som 250 km/h* beroende på vilken utväxling som användes.

Under karossen användes ett chassi med rymddram, vilket gav upphov till Gullwingens karaktäristiska dörrar.

Eftersom trösklarna stod för en så stor del av styrkan fanns det inte tillräckligt med djup för vanliga dörrar, så den enkla lösningen var att fälla dem upptill, vilket omedelbart skapade en av de mest distinkta coupéerna någonsin

14. Jensen S-Type Tourer 1937 med dubbla kåpor



Bröderna Alan och Richard Jensen började sina långa och hyllade karriärer i bilbranschen 1926 när de konstruerade sin allra första kaross – en sportig tvåsitsig båtsvans monterad på ett Austin Chummy-chassi. Deras arbete uppmärksammades av Alfred Herbert Wilde, dåvarande chef för Standard Motor Company. Wilde erbjöd Alan Jensen ett jobb på Standards New Avon Body Co., där Jensen skulle designa de vackra Standard Avon Specials fram till 1933. Alan skulle snart ansluta sig till sin bror Richard hos en återförsäljare och verkstad i Austin, innan de gick vidare till att arbeta för W.J. Smith & Sons, en karosseriverkstad i West Bromwich. Under sin tid på Smith & Sons designade paret sportkarosser till bilar från bland annat Wolseley, Standard, Singer och Morris, som såldes under namnet Jensen.

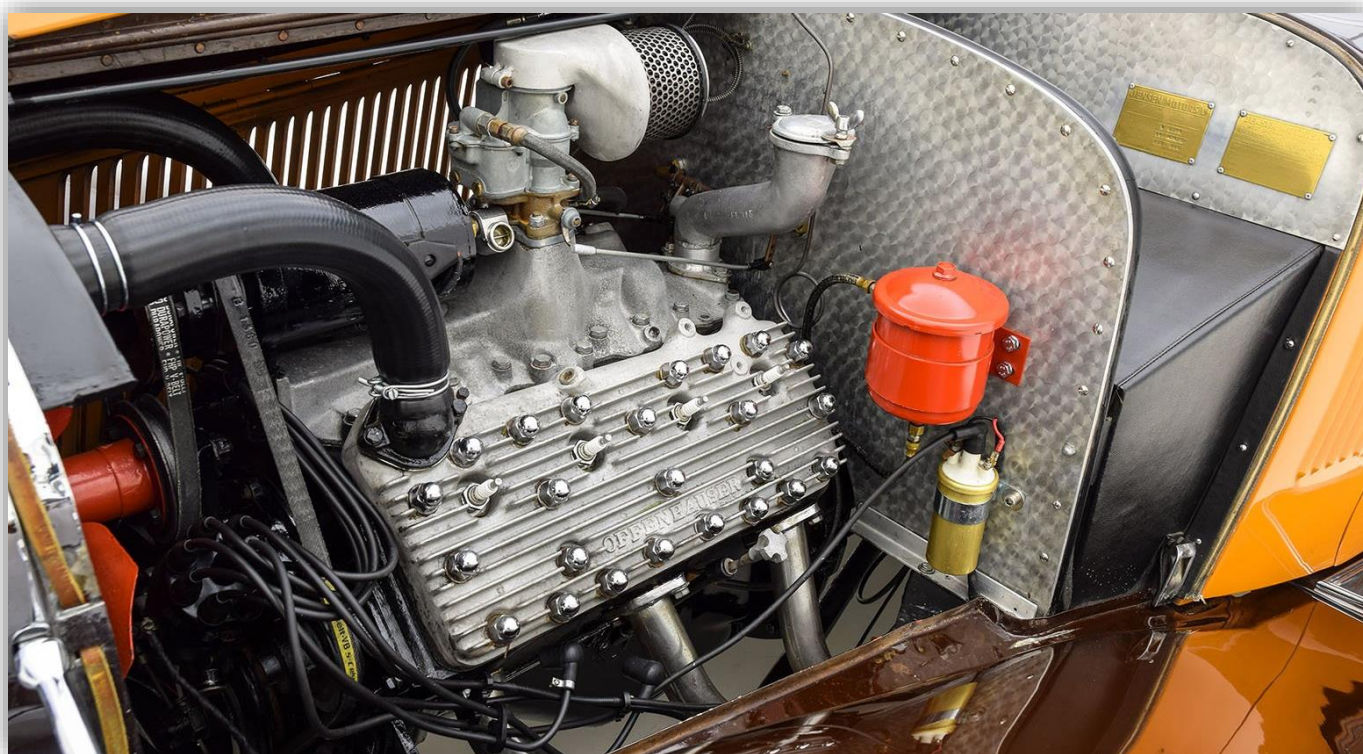




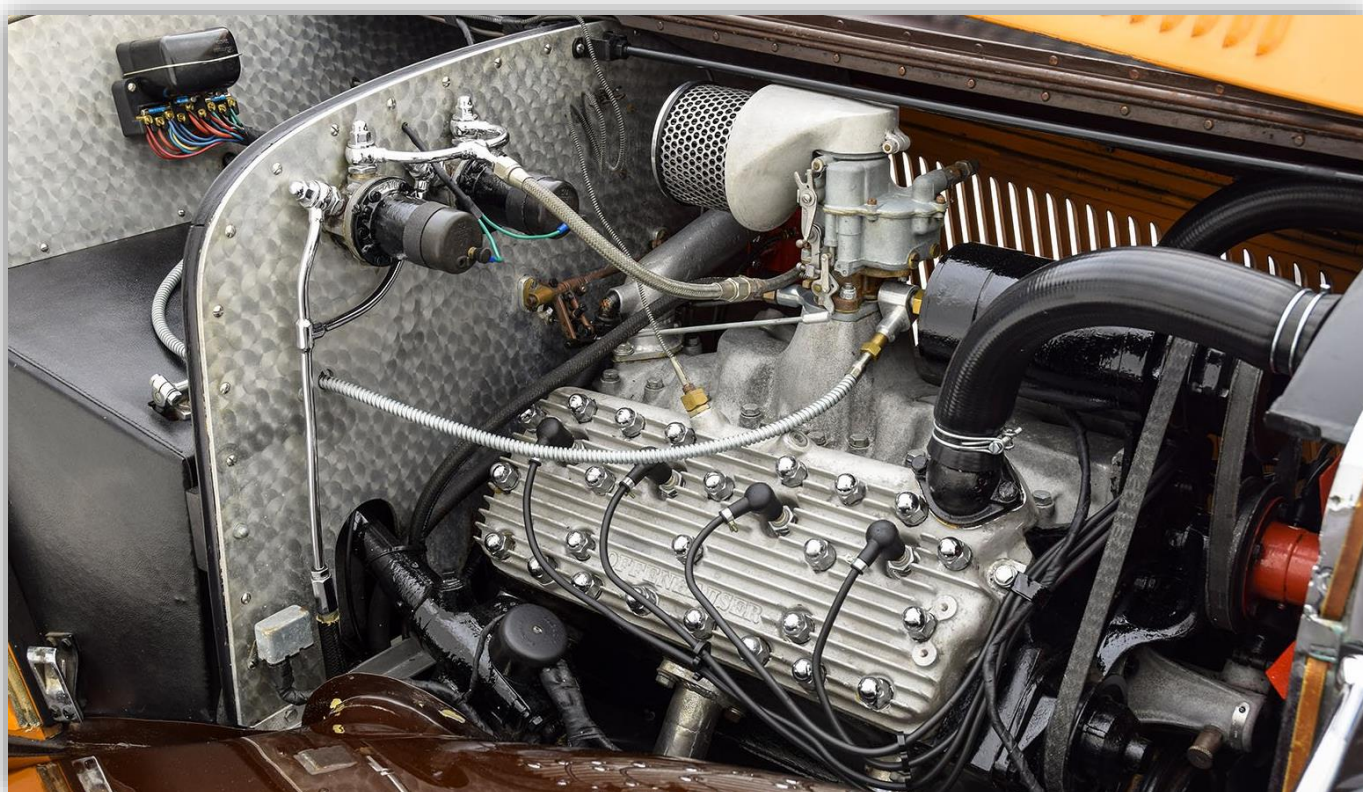
1934 visade sig bli ett avgörande år för bröderna Jensen och deras verksamhet. Först dog W.J. Smith och familjen Jensen kunde köpa en kontrollerande andel i företaget. De döpte om det till Jensen Motors Limited och hade äntligen autonomin att producera den typ av fordon som de alltid hade drömt om. Det andra stora genombrottet kom i form av två nakna Ford V8 chassin och ett uppdrag från Hollywoodentreprenören Percy T. Morgan att bygga två bilar, en till sig själv och en till sin vän Clark Gable. Även om historien om Gable och Ford är en lång historia i sig, var det precis den ryktbarhet som bröderna Jensen behövde för att få fart på sin verksamhet.

Jensens första riktiga, kompletta bil var S-Type, en stilig sportig touringbil som byggdes på ett modifierat Ford of England-chassi och drevs av antingen den lilla Ford V8-74 (bara 2,2 liter) eller den större amerikanska Ford V8:an på 221 kubiktum. Jensen erbjöd kunderna ett urval av tre karosstilar; Fyradörrars sportsedan, tvådörrars drophead coupé eller sportig tredörrars dubbelkåpa tourer. S-Type erbjöds mellan 1936 och 1941 och överlappade med den större H-Type under en kort tid. Man tror att cirka 50 S-Type byggdes totalt, och av dessa är cirka 10 kända idag, vilket gör den till en extremt sällsynt modell från denna anrika brittiska bilbyggare.

Denna oerhört charmiga Jensen S-Type från 1937 är en av bara fem kända överlevande som bär detta distinkta tourer-kaross med dubbla kåpor. Nyligen ur en stor samling sällsynta och unika bilar, presenterar den sig i mycket gott skick med en härlig, sliten äldre restaurering. Historien om "AHS 389" undersöktes ingående av en av dess tidigare ägare, som gjorde stora ansträngningar för att bekräfta denna bils tidiga historia, såväl som berättelserna om ägarna själva. Historiken upptar två stora pärmor, men den grundläggande historien är att bilen ursprungligen registrerades 1937 av John Woodrow & Sons Builders, från Bridge of Weir, i Skottlands lågland. John Woodrow själv hade dött ett år tidigare, så det var troligen hans yngste son Jimmy som köpte bilen och registrerade den i företagsnamnet. Jimmy gillade ett antal fina bilar som bland annat en XK120, XK140 och en Aston Martin DB5.



Det verkar som om Jensen stannade i Skottland i många år, och den upptäcktes där i början av 1980-talet på en gård av en kanadensisk Jensen-handlare vid namn Blair Hamilton. Hamilton insåg bilens betydelse och han gjorde en överenskommelse om att köpa den. Väl i Kanada anförtroddes restaureringen till den högt respekterade konservatorn Ed Arnold från Vancouver, British Columbia. Den ursprungliga Ford-flathead hade för länge sedan gått skilda vägar med chassit, så Arnold köpte en liknande men kraftfullare Mercury flathead från mitten av 1940-talet. Karossen byggdes om och lackerades i denna distinkta orange och bruna färgsättning, vilket passar bilen ganska bra och är fortfarande i förvånansvärt gott skick med tanke på att restaureringen närmar sig 35 år.





Själva karossen har en underbar design, en graciös fyrsitsig tourer med en sluten, bakmonterad reservdel, fällbar vindruta, dubbla Brooklands Aeroscreens för baksätespassagerarna och en unik enda bakdörr på framsidan med gångjärn bak för enkel åtkomst till baksätet. Karossen har en mängd intressanta tidstypiska tillbehör, till exempel en Raydot spotlight, kromade trumpethorn, Lucas "Cat Eye"-strålkastare och en fantastisk Eagle-mas-kot som toppar kylarskalet. Liksom karossen förblir kromet i gott skick överlag, och även om det verkar lite slitet på sina ställen är det väl lämpat för den övergripande känslan av denna älskade och omhuldade bil.

Interiören är klädd i mörkbrunt läder och heltäckningsmatta, och den presenterar sig mycket bra med en härlig patina som inbjuder till regelbunden användning. Föraren är vänd mot en centralt monterad instrumentpanel med Jensen-märkt tach och speedo, med en blandning av Smiths och Lucas mollrattar. Interiören är bekväm och vackert presenterad. Utrustning för fullt väder inkluderar en brun canvastopp och en komplett uppsättning sidogardiner. På grund av den enda bakre dörren nära sidan är den bakre sidogardinen konstigt nog bara en enkel blind dukpanel. Udda konfiguration åsido, väderutrustningen är i gott skick och passar kroppen ganska bra.

Det är lite av en överraskning att lyfta på motorhuven på denna brittiska touringbil för att hitta en 255 kubiktum Mercury flathead V8. Den ursprungliga Ford-platthuvudet gick förlorad med tiden, men Mercury-enheten som tar dess plats behåller det korrekta utseendet med den extra fördelen av ökad kraft tack vare den större slagvolymen och de högpresterande Offenhauser-cylinderhuvudena. Kraften skickas bakåt via en 3-växlad manuell växellåda och en Columbia tvåväxlad bakaxel. Underredet är fortfarande i förvånansvärt gott skick och ser mycket rent och snyggt ut. Kombinationen av den ivriga Mercury-motorn och den överdrivna bakaxeln gör denna Jensen till en exceptionell evenemangsbil som kan köra avslappnat i hög hastighet.

Denna ovanliga och attraktivt fylliga brittisk-amerikanska hybrid har gynnats av en lång rad passionerade ägare. Den fascinerande historien är mycket väldokumenterad och den är fortfarande i fin ordning med en mycket välbevarad restaurering. Omfattande dokumentation inkluderar foton, modellhistorik, en original ägarreferensbok, kopia av instruktionsboken, tekniska data, en pärm full av delar och serviceinformation och en fullständig manual för Columbia-axeln. Denna charmiga Jensen är en av bara en handfull överlevande

MOTORNYTT

exemplar som erbjuder skönheten i fint engelskt karosseri med pålitlig amerikansk kraft, och med plats för fyra skulle den bli en mycket unik och publik tilltalande turnébil.

För mer information om hur du enkelt kan köpa klassiska bilar och komplettera din samling av veteranbilar, kontakta oss idag. Vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar är en sömlös tjänst som är utformad för samlare för att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning. Säljare som letar efter mer kontroll drar nytta av vår expertis inom värdering, förberedelser, skatt, timing och platsvägledning.



Roger Warolin