



AC Cobra 260 1962

- 1. Volvoägaren svartlistas av Ukraina**
- 2. Polisen överväger bojkott mot Volvo**
- 3. Tesla och Volvo Cars i samarbete**
- 4. Dieselskandalen: Tidigare Audichefen slipper fängelse**
- 5. Lordstown Motors ansöker om konkurs**
- 6. Det elektriska flaggskeppet Volvo EX90 ser lovande ut**
- 7. Mercedes-AMG G 63 testad**
- 8. 777 Hypercar en ny hyperbil för bankörning**
- 9. Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio är en superbil på styltor**
- 10. Ford-chefen riktar en känga mot Tesla Cybertruck**
- 11. Efter tappet för elbilar rasar miljöpartiet mot regeringen**
- 12. Är det dags för en 30-åring som entusiastbrukis**
- 13. Shelby Cobra en odödlig ikon**
- 14. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb**
- 15. Nya AC Cobra har premiärvisats**



1. Volvoägaren svartlistas av Ukraina

Publicerad av Carl Södermark 2023-06-26

Uppdaterad 2023-06-26

Volvo Cars systemärke Geely Auto har fortsatt verksamhet i Ryssland. ”På så sätt har de sponsrat aggressionen mot Ukraina.”



Eric Li (Li Shufu) (t v) är grundare, styrelseordförande och tidigare vd för Geely.

Kinesiska Geely har nu svartlistats av den ukrainska antikorrupsionsmyndigheten NAZK. Anledningen är att Geely Auto har valt att stanna kvar och sälja bilar i Ryssland.

”Medan andra biltillverkare från Europa, Japan och Korea har slutat med sin försäljning i Ryssland efter invasionen av Ukraina, har Geely fortsatt betala skatt till Ryssland, stöttat deras ekonomi och på så sätt sponsrat aggressionen mot Ukraina. Företagets ledning har på inget sätt fördömt Rysslands aggressiva och orättfärdiga krig mot Ukraina.”, skriver NAZK på sin hemsida.

Enligt antikorrupsionsmyndigheten mer än fördubblades Geely Autos försäljning under första kvartalet i år. Nettovinsten ökade med 5105 procent och drygt en halv miljard kronor ska ha betalats till den ryska staten i skatt.

”Jag förstår verkligen inte varför vi måste tvinga våra biltillverkare till att straffa de ryska konsumenterna.”, sade Daniel Li, vd för Geely Holdings, under Financial Times konferens ”Future of the Car” i maj.

Svartlistade Geely Holdings äger utöver Geely Auto också Volvo Cars. Så **en bojkottning av Volvo, likt det som hände Marabou tidigare i år**, menar vissa är fullt rimligt.

2. Polisen överväger bojkott mot Volvo – köpt 2200 polisbilar

Publicerat 28/06/2023 av Maths Nilsson

Nu hotas Volvo Cars av en bojkott från svenska polisen. Polisen utreder om de ska fortsätta köpa in de 2200 polisbilar av typen XC60 och V90 som de upphandlat.



Svenska polisen använder sedan många år tillbaka mestadels Volvobilar till poliser i yttre tjänst. För tre år sedan tecknade polisen ett avtal med Volvo Cars om leverans och skötsel av 2200 polisbilar. Avtalet är värt två miljarder kronor under åtta år.

Efter att **Ukraina svartlistat Volvo Cars 82-procentiga ägare Geely** ser polisen över om de ska bojkotta Volvo och avbryta avtalet.

– Polismyndigheten kommer att behöva en viss tid för att bilda sig en uppfattning i frågan och därefter fastställa om någon eventuell åtgärd i avtalsförhållandet med Volvo Cars kan bli aktuell, uppger Karin Styrenius vid presstjänsten till **DN**.

Även Försvarmakten och flera andra svenska myndigheter ser nu över om de ska bojkotta Volvo Cars. Ett gemensamt beslut för flera svenska myndigheter kan komma.

– Vi vill dock betona att frågan är nationell och berör flertalet myndigheter, därför är det viktigt att den bereds gemensamt i staten, skriver Karin Styrenius.

Volvo Cars anser att det inte är deras sak att ha åsikter om att deras huvudägare har en starkt växande verksamhet i Ryssland.

– Volvo Cars har upphört med all verksamhet i Ryssland, och vi står fast vid detta. Det är inte vår sak att kommentera beslut och åtgärder i andra företag, inklusive dotterbolag till våra aktieägare, uppger Volvos presstjänst tidigare i en skriftlig kommentar.

Göteborgs stad avfärdar däremot en bojkott mot Volvo Cars, trots att de slutat äta chokladkakor från Marabou. Kommunstyrelsens ordförande Jonas Attenius (S) uppger för **DI** att en bojkott blir "för komplext". Göteborgs stad efterlyser nationella riktlinjer från regeringen.



3. Tesla och Volvo Cars i samarbete

Posted by Kristofer Rask juni 27, 2023

Volvo ansluter sig till Tesla Superchargers.



Teslas laddkontakt NACS är betydligt kompaktare än CCS.

Tesla har lyckats locka till sig både Ford, GM och Rivian till sitt nätverk av snabbladdare genom att de tre tillverkarna ska börja använda Teslas laddkontakt NACS i Nordamerika. Nu ansluter sig också Volvo Cars.

Enligt överenskommelsen kommer Volvo utrusta sina elbilar med Teslas egenutvecklade laddkontakt från och med 2025. Redan från mitt av 2024 kommer befintliga ägare kunna ansluta sig med hjälp av en adapter. Snabbladdarna kommer också finnas fullt integrerade, med tillhörande enkla betallösning, direkt i infotainmentsystemet.

Det innebär att nordamerikanska Volvo-förare kommer få tillgång till 12.000 nya Superchargers. En siffra som väntas öka i takt med att Tesla fortsätter att utöka sitt Supercharger-nätverk i regionen. Önskar man efter skiftet att ladda vid en CCS1-laddare kommer Volvo erbjuda en adapter.

– Som en del av vår resa mot att bli helt elektrisk år 2030 vill vi göra livet med en elbil så enkelt som möjligt. En stor hämmare för att fler människor går över till eldrift är tillgången till enkel och bekväm laddningsinfrastruktur. Idag tar vi ett stort steg för att ta bort denna tröskel för Volvoförare i USA, Kanada och Mexiko, säger Jim Rowan, VD på Volvo Cars.

Teslas laddkontakt NACS är betydligt kompaktare än CCS.

Att allt fler har anslutit sig till standarden i USA har gett en dominoeffekt inte bara hos biltillverkarna. Flera tillverkare av snabbladdare har också meddelat att man kommer **erbjuda Teslas NACS-kontakt** på sina snabbladdare.

I Nordamerika är den standardiserade kontakten för snabbladdningen en CCS1-kontakt (som skiljer sig från vår europeiska CCS2). I takt med att allt fler biltillverkare ansluter sig lär NACS bli den nya standarden i regionen.

4. Dieselskandalen: Tidigare Audichefen slipper fängelse

Publicerad 2023-06-27 kl 10:18 (uppdaterad 2023-06-27 kl 10:28)

Text Erik Söderholm

Rupert Stadler och ytterligare en tidigare chef inom VW-koncernen slipper fängelsestraff efter dieselskandalen, men måste betala miljonbelopp i böter.



I maj erkände den tidigare Audichefen Rupert Stadler sig **skyldig till bedrägeri** i samband med Volkswagens dieselskandal, för att undgå ett fängelsestraff.

Nu har en domstol i München dömt Rupert Stadler till villkorlig dom och han slipper därmed fängelsestraff, skriver **Automobilwoche**.

Däremot måste Rupert Stadler betala böter på 1,1 miljoner euro, motsvarande nästan 13 miljoner kronor.

Inte heller Wolfgang Hatz som bland annat var motorutvecklingschef inom VW-koncernen och styrelseledamot för Porsche döms till fängelsestraff. Han måste dock betala 4,7 miljoner kronor i böter.



Erik Söderholm

Mer från vi bilägare:



Tidigare Audichefen erkänner i dieselskandalen



Volkswagen kämpar för att få behålla kritiserat kryphål



Stellantis döms för dieselfusk i USA



Tysk domstol: Dieselsägare har rätt till kompensation

Feber

5. Lordstown Motors ansöker om konkurs

Av Bobby Green

2023-06-27KL 14:00

Och stämmer samarbetspartnern Foxconn



Turerna kring det amerikanska företaget Lordstown Motors och deras eldrivna pickup med en motor i varje hjul har varit många. Nu är pengarna slut på riktigt och man ansöker om konkurs. I samma veva så stämmer Lordstown även sin före detta samarbetspartner Foxconn, och detta gör man eftersom Foxconn backat ut från att köpa aktier i Lordstown för 170 miljoner dollar som man tidigare hade kommit överens om. Lordstown anklagar Foxconn för bedrägeri och kontraktsbrott och säger att de bara haft som plan att förstöra verksamheten.

edition.cnn.com



Bobby Green



**Foxconn köper Lordstowns fabrik
Ska hjälpa till att bygga deras eldrivna pickup**



**Lordstown Motors förlorar GM som investerare
Och behöver 250 miljoner dollar**



**Foxconn teasar eldriven pickup
Och en hatchback**



**Foxconn presenterar kompakt SUV och pickup
Model B och Model V går båda bara på el**



**Lordstowns eldrivna pickup ska börja tillverkas snart
Och börja levereras i år**



**Lordstown behöver 150 miljoner dollar till
Annars blir inte den eldrivna pickusen av**



6. Volvo EX90 – det elektriska flaggskeppet ser lovande ut i verkligheten

Av redaktören @bytbil.com 2023-06-22

Text: [Simon Hallenslev](#)

EX90 sätter kursen för Volvos helt eldrivna modellprogram.



Det ser ut som att Volvo EX90 kommer bli exakt den svenska eldrivna lyxbil som vi alla har räknat med. Vi har fått vår första titt på flaggskeppet.

Det känns passande att presentera ett flaggskepp i en maritim miljö. Mitt i Århus hamn, vid det världsomspännande The Ocean Race, står huvudsponsorn Volvo redo med en stor monter och en mängd nya produkter.

Vi har redan avslöjat en av nyheterna i form av en **första åktur i de uppdaterade Volvo XC40 och C40** som stod uppradade i hamnen.

Mest uppmärksamhet fick dock **EX90**, som kommer att sätta kursen för Volvo i framtiden, med mål om ett helt eldrivet modellprogram 2030. Jag fick möjlighet att ta en närmare titt på flaggskeppet i verkligheten.

Bytbil samarbetar med Bilbasen, som var inbjudna till presentationen i samband med The Ocean Race i Aarhus.



Skandinaviskt minimalistiskt

De må vara uppbackade av kinesiskt kapital, men EX90 (och alla andra Volvomodeller) utvecklas och designas i Göteborg. Det är därför jag inte drar mig för att kalla Volvo EX90 skandinavisk – särskilt när det gäller designen.

Trots att den mäter över fem meter på längden och knappt två meter på bredden, ser en minimalistisk design till att EX90 inte framstår som lika bombastisk som den faktiskt är.

Framförallt nosen är stilren med en sluten grill, omgiven av de distinkta "Tors hammare"-strålkastarna, som används för både positions- och varselljus.

Naturligtvis är den rena fronten, tillsammans med integrerade dörrhandtag, också utformade för att säkerställa aerodynamiken. Faktum är att EX90 har ett lägre Cd-värde än den mindre C40. Det enda som fångar blicken är taxikupolen på en LiDAR-enhet på taket.

Kupolen är en laserbaserad radar som ger större räckvidd (upp till 250 meter) och högre noggrannhet jämfört med de kameror som enheten stöder.

Indata från LiDAR och kameror kombineras i en NVIDIA-enhet som använder Volvos programvara för att ta fram 360-gradersbilder av omgivningen hela tiden. Med andra ord, ett system som garanterar hög säkerhet och stödjer Volvos "No Death Policy", där ingen kan tillåtas dö bakom ratten i en ny Volvo.



Samma sak med hytten

Den skandinaviska enkelheten går igen i kupén, där Volvo för första gången justerar designspråket som introducerades med XC90 2015.

Mittpunkten i kupén är den nya infotainmentskärmen, som har vuxit till 14,5 tum. Den enda knappen för detta är en vridknapp som är monterad på en flytande mittkonsol som erbjuder gott om förvaringsutrymme.

Bakom ratten finns en liten fristående display för den digitala instrumenteringen, medan växelväljaren har flyttats upp på en stång bakom ratten.

Utställningsmodellen levereras med ett massivt 1.610 W ljudsystem från B&W och ett interiörpaket, båda är tillval som kostar extra. Det senare ger ljusa askpaneler och en ullblandning av mestadels återvunna material. Faktum är att hela 48 kilo återvunnen plast och bioplast finns i kupén på EX90.

Lätt och luftig

Den eleganta och strömlinjeformade kupédesignen ger en känsla av ljus och luft i Volvo EX90 och det finns gott om luft. Den totala längden på drygt fem meter ger precis det utrymme du förväntar dig, så även basketspelare bör kunna ta sig in utan problem.

Det goda utrymmet märks också i bagageutrymmet, där du får hela 655 liters kapacitet bakom den andra sätesraden.

När den tredje sätesraden fälls upp, krymper bagageutrymmet till 310 liter, varav 55 liter finns under golvet. Laddningskabeln stuvats enkelt undan i den så kallade frunken i fronten, som rymmer 34 liter.

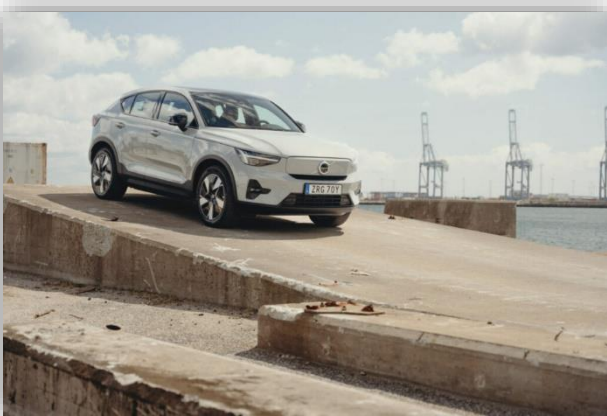
Grundvarianten EX90 Twin med fyrhjulsdraft, 408 hästkrafter och en räckvidd på 585 kilometer kostar från 1.085.000 kronor, medan X90 Twin Performance med fyrhjulsdraft, 517 hästkrafter och 580 kilometer räckvidd finns tillgänglig från 1.133.500 kronor.

Vi ser fram emot att se **Volvo EX90** på svenska vägar och att få köra den när den kommer någon gång i slutet av 2023.

Relaterade artiklar:



Nya BMW i5 är klar!



Första åkten: Volvo återinför bakhjulsdrift med XC40 och C40



Test: Nio ET5 har vad som krävs



Le Mans 2023 – den kungliga klassen är tillbaka i toppform



8. 777 Hypercar - ny hyperbil för bankörning

Bobby Green 2023-06-20 kl 20:30

Utvecklad av Dallara.



FILM: <https://youtu.be/M4MMsyLqajs>.



777 Hypercar är en ny bil från den italienska tillverkaren 777 Motors. Den är bara tänkt för bankörning och ska klara sig runt Monza på 1:33 minuter. Bilen är utvecklad i samarbete med Dallara som kan ett och annat om racerbilar och under skalet finns en mittmonterad V8:a på 4,5 liter som är framtagen av brittiska Gibson Technology. Den ger 740 hästar, har rödmarkering vid 9.000 varv och ska gå på syntetiskt bränsle. Vikten på bilen ska ligga på 900 kilo och toppfarten anges till 370 km/h. Kör man så snabbt ska marktrycket ligga på 2,1 ton. Endast sju exemplar kommer att bli till och alla kostar sju miljoner euro styck. De första kunderna ska få sina bilar någon gång 2025.



Bobby Green

9. Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio: Superbil på styltor?

Av Gustaf Gripenlöf Karlberg

22 Juni 2023

År 2023 är det 100-årsjubileum för Alfa Romeos klassiska Quadrifoglio-emblem, som genom åren har prytt många av märkets racing- och prestandabilar. Vi firar genom att återbesöka Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio – en av våra fyrklöver-försedda favoriter.



Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio är en av våra fyrklöver-försedda favoriter.

Bilen ifråga är prestanda-suven Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, och är ingalunda en främling för oss på redaktionen.

Redan år 2018 blev den [utnämnd till vår Årets bil](#), och genom åren har vi testat den både på [hemmaplan](#) och i [utlandet](#).

Låt oss lägga i Högsta Växeln och undersöka om receptet fortfarande håller efter fem år.

Emblem med racing i blodet

Historien bakom Quadrifoglio-emblemet är rotad i 1923 års upplaga av det legendariska långloppet Targa Florio på Sicilien.

För att säkra racinglyckan försåg föraren Ugo Sivocci sin bil med en grön fyrklöver med en vit romb som bakgrund, och vann prompt loppet.

När Sivocci några månader senare förolyckades i en Alfa Romeo som inte ännu hade blivit försedd med en fyrklöver blev man övertygad om dess status som en viktig lyckosymbol.

Inför 1924 års säsong hade fyrklöveren blivit en permanent fixtur på Alfa Romeo-stallets tävlingsbilar, nu målade på en vit triangel istället för en romb för att signifiera saknaden efter Sivocci.

År 1963 blev den lättade, trimmade sportsedanen Alfa Romeo Giulia Ti Super den första produktionsbilen att prydas av ett Quadrifoglio-emblem.



Vissa interiördetaljer för tankarna till mer exklusiva italienska sportbilar.

Motor med Ferrari-DNA

I denna anrika stamtavla av racing- och prestanda-Alfor hör Stelvio Quadrifoglio utan tvekan hemma, och det beror till stor del på vad vi finner under huven.

Alfa Romeo har länge varit kända för sina V6-motorer, och Stelvio Quadrifoglio är utrustad med en dubbelturbo-bestyckad sådan på 2,9 liter och drygt 500 hästkrafter.

Motorn är mycket nära besläktad med den dubbelturbo-V8 som används av **Ferrari** och **Maserati**, och är en lika trevlig bekantskap idag som vid lanseringen 2017.

Detta beror till stor del på motorljudet, med en trevlig bas på låga varvtal och ett skönt raspande längre upp i registret, men också på hur motorn levererar sin prestanda.

För att vara en modern turbomaskin är den nämligen väldigt varvillig, med mycket kraft högt upp i varvtalsregistret.

Kul i alla hastigheter

Motorns lekfulla karaktär återspeglas också i resten av bilen, med pigg och direkt respons från alla kontroller.

Den kvicka styrningen i kombination med detaljer som de stora växelpaddlarna och startknappen på ratten för dessutom tankarna till mer exklusiva italienska sportbilar.

Det finns ett flertal andra bilar som bjuder på en jämförbar kombination av prestanda och praktikalitet, men de måste oftast köras väldigt nära gränsen för att vara underhållande.

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio lyckas med konststycket att vara kul och kännas exotisk även i mer normala hastigheter.

Samtidigt är bilens prestanda också väldigt lättillgänglig, då bilen med sin fyrhjulsdraft och väl avvägda chassibalans känns väldigt säker och kontrollerbar.

Både drivlinan och chassit är också tillräckligt följsamma för att fungera bra till vardags.



År 2023 är det 100-årsjubileum för Alfa Romeos klassiska Quadrifoglio-emblem.

En något oslipad diamant

Man ska dock ha klart för sig att bilen också har sina svagheter.

Både MMI-systemet och interiören börjar exempelvis att kännas något utdaterade, och ventilationssystemet för stundtals ett väldigt väsen utan att verka åstadkomma särskilt mycket.

Vår testbil hade dock några år på nacken, och det är fullt möjligt att mycket av detta är åtgärdat på den uppdaterade version som nyligen släpptes.

En egenhet som med säkerhet inte är åtgärdat, och som blir extra tydlig under vinterhalvåret, är att dörröppningarna både fram och bak är trånga och lite underligt formade.

Detta leder till att det är snudd på omöjligt att inte överföra smutsen från karossen till sina kläder när man kliver in och ut – även med dörrarna på vid gavel.

Summan av kardemumman

Utöver dessa petitesser måste man dock konstatera att Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio erbjuder en med dagens mått mätt ovanlig kombination av prestanda, praktikalitet och karaktär.

I vår Årets bil-nominering kallade vi bilen för "en superbil på styltor", och det påståendet ställer vi oss fortfarande bakom.

Bilen har sina svagheter, men kombinationen av märket, designvalen och körupplevelsen gör helt enkelt att den känns som ett mer exotiskt alternativ än konkurrenterna från Audi RS, BMW M eller Mercedes-AMG.

Detta är också i mina ögon exakt den nisch som en Alfa Romeo med Quadrifoglio-emblem ska fylla på marknaden.

Med hundra år i ryggen fortsätter den anrika fyrklövern med andra ord att frodas.



På vissa håll börjar bilen att kännas lite utdaterad.

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio (2021)

Motor: 2,9-liters, V6, bensen, 510 hästkrafter, 600 newtonmeter

Kraftöverföring: 8-stegad automat, fyrhjulsdraft

Acceleration 0–100 km/h: 3,8 sekunder

Toppfart: 283 km/h

Vikt: 1 830 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4 687/1 903/1 632mm

Pris: 1 082 000 SEK

Högsta Växelns helhetsintryck av Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio

Slutbetyg: 5/5

Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio erbjuder en med dagens mått mätt ovanlig kombination av prestanda, praktikalitet och karaktär.

Den har sina egenheter, men känns exotisk, snabb och rolig i alla hastigheter.

Läs även: [Ferrari Purosangue \[Dagens PS\]](#)

Läs även: [Alfa Romeo Tonale testad \[Dagens PS\]](#)



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Motorjournalist på Högsta Växeln. Redaktionens hobbymeck.



10. Ford-chefen riktar en känga mot Tesla Cybertruck

Posted by Kristofer Rask juni 25 2023

"Vi gör el-pickuper för folk med riktiga jobb"



Tesla Cybertruck genomgår vintertester.

Ford har anslutit sig till Teslas amerikanska [laddstandard NACS i USA](#). I flera framträdanden sedan dess har Fords VD Jim Farley och Teslas VD Elon Musk hyllat samarbetet – och varandras arbete. För Jim Farley handlade det om att göra det som var bäst för kunderna.

– Jag har inga problem att vara opportunistisk när det gäller att gynna mina kunder. Vårt team tvekade inte för en sekund eftersom det är bra för kunderna, säger Farley i en intervju med CNBC om samarbetet.

Men nu tycks det ha varit lite för mycket glada och positiva nyheter om Tesla från Jim Farleys håll. Han kunde nämligen inte låta bli att känga till Tesla Cybertruck i intervjun.

– Verkligheten är att amerikaner älskar en underdog och vi är marknadsledare på eldrivna pickuper och skåpbilar, och vi känner dessa kunder bättre än någon annan. Och om han [Elon Musk] vill designa en Cybertruck för människor i Silicon Valley, är det okej, säger Farley.

En riktig el-pickup enligt Ford: F-150 Lightning.

– Det är som en cool high-end produkt parkerad framför ett hotell. Men jag gör inte sådana pickuper. Jag gör pickuper för riktiga människor som har riktiga jobb, och det är en annan typ av pickup, avslutade Farley.

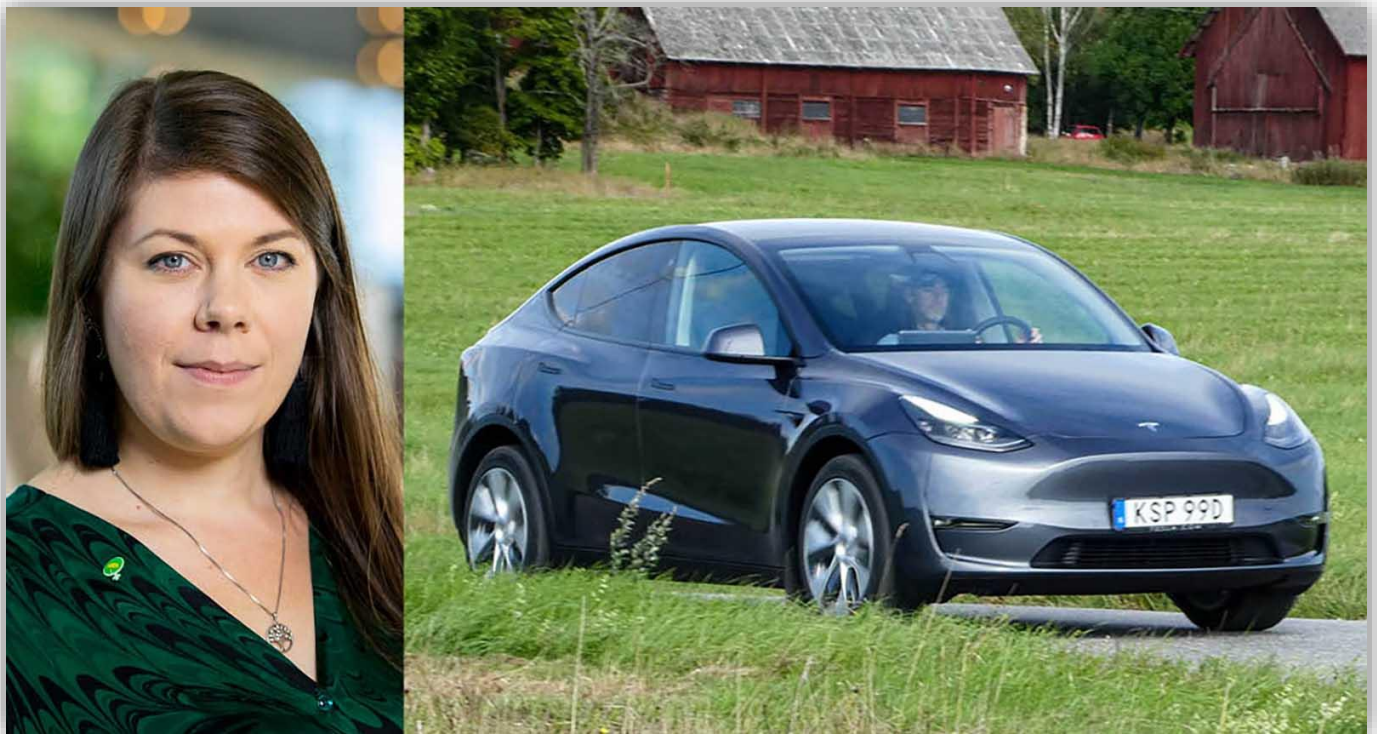


Kristofer Rask

11. Efter tappet för elbilar – Miljöpartiet rasar mot regeringen

Publicerat 26/06/2023 av Maths Nilsson

För första gången på många år backar försäljningen av elbilar i Sverige. Nu rasar Miljöpartiet mot utvecklingen efter att regeringen tog bort elbilsbonusen. – Det är ett praktexempel på hur regeringen säger en sak och gör det motsatta. Regeringens prat om elektrifiering är inget annat än tomma ord, säger Elin Söderberg, klimatpolitisk talesperson för MP.



Försäljningen av elbilar har gått från en marginell företeelse till nästan 100 000 bilar på åtta år genom en enorm försäljningstillväxt varje år. Resultatet var sjunkande CO2-utsläpp från vägtrafiken förra året. Men nu är tillväxten bruten och **Mobility Sweden spår att försäljningen ska backa i år**. Nyregistreringarna spås falla till 93.000 bilar i år, ner från nästan 99.000 bilar 2022, en minskning med 6 %.

Miljöpartiet var drivande bakom att klimatbonusen på som mest 70.000 kronor infördes i Sverige. Nu är partiet mycket kritiskt mot att klimatbonusen tagits bort och att försäljningen sjunker.

– Eftersom fordonen som säljs idag kommer användas under många år framöver borde hela nyförsäljningen utgöras av elbilar och annan ny teknik i de fordonssegment där det finns. Att regeringen slopat elbilsbonusen och gör det billigare med fossila drivmedel låser fast större delen av befolkningen i fossilberoende under lång tid framåt, med osäkra driftskostnader och ökad klimatpåverkan som följd, säger Elin Söderberg, klimatpolitisk talesperson till Carup.

Enligt partiet är det ytterst allvarligt, för klimatet och för alla hushåll som sett byte till elbil som ett sätt att minska sina transportkostnader och klimatpåverkan. Partiet varnar för att Sverige nu inte kommer att nå klimatmålen till 2030 och kräver återinförande av elbilsbonusen.

– Det ska inte vara billigare att köpa fossilt än fossilfritt, då behövs ekonomiska styrmedel som gör det lätt att göra rätt. Hela befolkningen ska också kunna vara en del av omställningen och ta del av de fördelar som kommer med den, elbilsbonusen gjorde att en större del av befolkningen som stod inför att byta bil kunde ha råd att leasa eller köpa elbil, säger Elin Söderberg.

Så har nyregistreringarna av elbilar utvecklats

År	Nya elbilar
2016	3360
2017	4756
2018	7912
2019	17 088
2020	29 643
2021	61 407
2022	98 975
2023	93 000*

Källa Mobility Sweden. Registreringar 2023 är prognos.



Maths Nilsson

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

Senaste nytt:

[Volvo Cars ägare Geely svartlistas av Ukraina](#)

[Bortglömda knappen som ger dig kallare bil i sommar](#)

[Koenigsegg släpper modekollektion med svensk rappare](#)

[Gömdes i 30 år – Ferrari-vrak kan säljas för 18 miljoner kr](#)

[Se galna sleepern: Volvo 262 med Corvette-V8 på 670 hk](#)

BILSPORT**12. Är det dags för en 30-åring som entusiastbrukis?**

Publicerad: 2023-03-16 kl 09:45

Text: Gunnar Ljungstedt

Den rullande 30-årsgränsen för när bilar blir skattebefriade och samtidigt bara behöver besiktigas vartannat år sammanfaller också med att de får veteranstatus vilket burkar medföra gynnsammare försäkringsvillkor. Det betyder att det rent ekonomiskt blir ganska behagligt att köra en bil av 1993 års modell eller äldre, och nog finns det ett antal tidiga 90-talsbilar som fungerar bra i vardagen än idag utan att man behöver göra allt för stora uppoffringar. Kan du hålla dig borta från att vinterköra i salt och elände finns alla förutsättningar för att få en vän för många år framöver, som bara ökar i värde.

Som bonus finns det en hel del läckerbitar att välja bland, och med priser som i många fall är ytterst rimliga. Så det kanske är dags att skaffa en modern klassiker? Vilken skulle du välja?



Att ha en 30 år gammal bil som kombinerad bruks- och entusiastbil ger livet ett mervärde. Volvo 850 i kombiversion debuterade som 1993 års modell, kanske är det bilen för dig?



Årets bil i Europa 1993 blev Nissan Micra som debuterade i sin andra generation. Kanske inte förstahandsvalet för den som söker en bruksvänlig entusiastbil, men visst har den sin plats i historien. Kollar vi in bilnyheterna så var 1993 året då Volvo 850 kom i kombiversion. Här snackar vi bruksvärde och priserna är fortfarande låga. De flesta exemplaren har brukats sönder och samman, men det finns fortfarande lågmilade pärlor att hitta!



En riktig trotjänare och kanske Mercedes-Benz bästa bil någonsin är W124-modellen av E-klassen. Den introducerades redan 1984 och hade bara tre år kvar att leva, och man kan nog påstå att den var i sin bästa form 1993, när den dessutom fick en mild facelift.



Vill man skruva upp det ett snäpp kanske en BMW 850 (1990-1999) kan attrahera. Eller ännu hellre en 840Ci som debuterade just 1993. En långfärdsbil av rang, dock något större orosmoment än den skottsäkra Mercedesen på grund av sin höga tekniknivå. Men vacker som en dag är den, och ännu är det en bit kvar tills modellen nått upp till den kultstatus den förtjänar.



Vill man hellre gå på det amerikanska spåret finns det nog ingen jänkebil från 1993 med mer USA-bilsutstrålning än Chevrolet Caprice, byggd som en traditionell fullsizebil med V8 och enorma utrymmen.



Behöver du fler alternativ? Varför inte en Saab 9000 CS Aero, höjdpunkten i 9000-serien med introduktion 1993. Ska vi kolla på modeller som gick ur tiden 1993 så var det Ford Sierra och långköraren Volvo 240 som bockade upp tofflorna det året. Utbudet av fina 240 är någorlunda men priserna har skenat, och att hitta en Sierra som inte pundats sönder och dött i rostdöden ... tja, lycka till.



Gunnar Ljungstedt



13. Shelby Cobra – en odödlig ikon

Av Håkan Nilsson 11 Juni, 2023

Få bilar lockar så många lystna blickar till sig som en äkta Shelby Cobra. Med sin klassiska roadsterkaross, kraftfulla V8 från Ford med avgasrören på varsin sida om den sköna karossen, så är detta lite av en helig gral för oss äkta motorentusiaster.



Shelby Cobra, också känd som AC Cobra, är drömbilen för många bilälskare.

När jag nämner "äkta Shelby Cobra" så handlar det om den modell som piloten, racerföraren och bilkonstruktören **Carrol Shelby** satte sitt namn på redan 1962.

Inte de Cobra-replikor med plastkaross som dykt upp sedan 70-talet. Jag talar om den ursprungliga modellen som byggde på AC Ace och kom från det engelska företaget AC Cars Group Ltd.

Carrol Shelby tog den ursprungliga bilen AC Ace och utrustade den med en 260 cui V8 på 335 hk, avsedd för Ford Fairlane.

För att kunna hantera det kraftfulla vridmomentet så var man även tvungen att modifiera bakhjulsupphängningen och för att stoppa bilen från höga farter så försåg man den med skivbromsar.

Modellen döptes om till AC Cobra och blev början på vad som skulle bli en av bilhistoriens läckraste ikoner.



AC Cobra. Även den högerstyrda versionen är oerhört eftertraktad i alla delar av världen.

Chassit skickades över Atlanten

AC Car Group skickade chassin till Shelby Americans anläggning i anslutning till Riverside International Raceway i Kalifornien, där slutmonteringen ägde rum.

Shelby trimmade sedan motorn helt efter kundens önskemål vilket gjorde varje AC Cobra till en unik bil. Tävlingsdebuten genomfördes inte helt lyckosamt då bilen tappade ett hjul när den var i en stor ledning.

Dock visade den sin potential och beställningarna på den handmonterade bilen började komma i allt stridare ström.

1963 instiftades ett amerikanskt sportvagnsmästerskap som Cobra omedelbart vann i ren utklassningsstil, nu med en större 289 cui motor på 365 hk, också från Ford.

Största konkurrenten i USA var Chevrolet Corvette som inte hade en chans mot AC Cobra som fortsatte att vinna mästerskapet under hela sextiotalet.

Men för Carroll Shelby fanns det ett annat mål som hägrade.

Le Mans vinnare och världsmästare

I Europa var Ferrari GTO den bil som alla ville slå. Att vinna FIA:s världsmästerskap för sportvagnar på Ferraris hemmaplan blev det nya målet.

VM kördes på långa banor som t.ex. Le Mans, där hög toppfart spelade större roll.

Eftersom toppfarten var inte ett av Cobrans paradnummer då luftmotståndet var alldeles för stort, lät Shelby bygga sex stycken täckta bilar, kallade Daytona Coupe.

Trots att det krävdes större volymer, så lyckades Shelby att få FIA:s godkännande för tävlingsbruk i GT-klassen.

Daytonans bättre aerodynamik räckte till klassegrar på Le Mans 1964 och 1965, då Shelby också nådde sitt hett eftertraktade mål när Cobran tog hem VM-titeln.

Vissa vill påstå att det berodde på att FIA inte godkände efterföljaren till Ferrari GTO, men det förtar ändå inte Shelbys framgångar på tävlingsbanorna.



Den allra första Cobran såldes för 17,7 miljoner dollar 2016.

Det är på Cobra 427 man tänker

1964 genomgick Cobran en större modifiering för att få plats med den stora 427 cui "big block"-motorn på 550 hk som Kar Kraft byggde till den framgångsrika och även ikoniska Ford GT40.

Cobran fick ett nytt grövre och bredare chassi, kraftigare hjulupphängningar med skruvfjädrar och ett större luftintag för ökad kylning av motorn.

Med riktigt breda däck och stora skärmbreddare föddes den häftigaste av alla modeller; Cobra 427.

Men Cobra 427 blev aldrig en tävlingsbil utanför USA då FIA stod fast vid att 100 bilar skulle produceras på ett år, något som man inte klarade av eftersom varje bil var handbyggd och därför bara kom upp i 53 stycken.

I USA fortsatte Cobra dock att dominera de amerikanska mästerskapen. Cobra 427 blev ett mycket populärt alternativ till bl.a. Corvette. Man erbjöd även en mildare och mindre underhållskrävande 428 cui-motor från Ford Galaxie.

För den europeiska marknaden byggde AC också ett antal bilar med den mindre 289 cui-motorn.

Nya regler stoppade tillverkningen

1968 införde amerikanska myndigheter nya regler avseende säkerhet och miljö. Eftersom Cobran då var en gammal konstruktion ansåg man att det skulle bli alltför kostsamt att anpassa bilen och tillverkningen lades därför ned.

Men historien slutar inte där. I slutet av sjuttioalet gick det gamla AC (AutoCarrier) i konkurs.

Företaget AutoKraft som tidigare varit underleverantör till AC-fabriken, köpte nu upp bilar i produktion, reservdelslager och verktyg för att kunna försörja ägarna av äldre AC-bilar med reservdelar.



Med 289 cui V8:an började försäljningen ta fart.

Shelby Cobra ville inte dö

Samtidigt började det dyka upp Cobra-replikor av skiftande kvalitet i både Europa och USA, ofta hemgjorda med plastkarosser och baserade på standardbilar.

AutoKraft gick då samman med den gamla ägarfamiljen och Ford Motor Company och återupptog 1983 produktionen av den ursprungliga Cobra modellen.

Denna version var i grunden komplett med en aluminiumkaross som av Fords specialister modifierats för att gå igenom den amerikanska bilbesiktningen.

AutoKraft fick också en licens av Ford att fortsatt använda namnet Cobra. Denna version, som brukar rubriceras som den sista "äkta" AC Cobran, döptes till AC Cobra MkIV och ca. 200 exporterades till Ford Company i USA som sålde bilen till utvalda köpare (och även köpte in ett antal exemplar till sina chefer).

Carroll Shelby köpte även några ex av Mk IV till sin egen familj.

Namnet Cobra ägdes vid denna tidpunkt av Ford, som senare överlämnade rätten till Carroll Shelby.

Runt sekelskiftet 2000, efter att företaget AC än en gång bytt ägare, dök en helt ny version upp, kallad AC Mk V, nu med inslag av kolfiber i en plastkaross.

Sedan 1997 tillverkas Shelby Cobra under namnet CSX6000 – 427 S/C Cobra.

Vill man beställa en levande ikon så får man punga ut med **närmare 96.000 dollar för en modell med glasfiberkaross och dubbla priset för aluminiumkaross...** och då är inte motor och växellåda inkluderad! Den får man specificera efter behov.

Carroll Shelby lämnade oss 2012 och hans namn likaväl som de bilar han lagt sin hand på, är odödliga ikoner. Av alla hans modeller är det nog ändå originalet av Cobra 427 som är "the leader of the pack".

*Denna artikel är skriven av Dagens PS tidigare motorjournalist **Håkan Nilsson** som gick bort 2020. Därav har vi behållt hans byline som en hyllning till hans extraordinära arbete inom svensk bilmedia.*

Mera klassiska bilar:

Rekordpris för en ny Shelby Cobra. [Dagens PS]

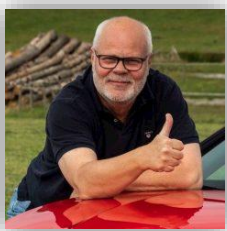
Fem svenska bilar inte många känner till. [Dagens PS]



Shelby Cobra 427 är nog den mest eftertraktade modellen av dem alla.



Äkta eller kopia? Ibland är det svårt att se skillnaden. Denna är äkta.



Håkan Nilsson

Håkan Nilsson (1959-2021) var en av Sveriges mest erfarna motorskribenter.

14. "AC Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb"

Publicerad 20 december 2020. Text Calle Carlquist.

Carroll Shelbys recept på urstark amerikansk V8 i europeiskt chassi blev legendariskt direkt.



AC Cobra såldes i USA som Shelby Cobra.

Carroll Shelby var en amerikansk entreprenörs- och racingprofil som saknar motstycke. Han föddes i Texas 1923 och dog 89 år gammal 2012.

Han var lång och utmärkte sig genom att bära en säregen, randig overall och cowboyhatt under sina år i racing. Det berodde på att han en gång 1953 kom för sent till starten och fick hoppa ned i sittbrunnen i sin mekaroverall och utan vidare åthävor bara dra när startflaggan föll.

Overallen blev därefter hans signum. Han både startade och konkursade en kycklingfarm. Han hade hjärtproblem från barndomen och genomgick på senare år en hjärttransplantation. I en krasch skadade han händerna men tävlade i alla fall, växlade med en hand och styrde med den andra – som var fasttejp på ratten.

I par med engelsmannen Roy Salvadori vann han 24-timmars på Le Mans i en Aston Martin DBR1/300, de formidabla vinsterna i loppet med Ford GT40 några år senare här utelämnade. Berättelsen om Carroll Shelby är helt enkelt larger than life – men den tog fart med en verkligt liten bil.

1961 stod anrika engelska sportvagnstillverkaren AC utan motor till sin roadster Ace. I Shelbys vision var bilen, efter lite förstärkningar, en perfekt bas för Fords nya V8 på 221, sedermera 260, kubiktum. I februari 1962 stod den första bilen klar, kycklinggul. När amerikanska biltidningar provade bilen passade Shelby snillrikt nog på att lackera om den mellan varven så att det framstod som om flera exemplar redan hade byggts.

Så startade segerparaden med vinster i otaliga amerikanska mästerskap och i Europa. Bland nedlagda skalper fanns Ferrari 250 GTO och muskulösa Corvetter. Shelby Cobra var svårtyglad men fruktansvärt snabb. Motorstorleken växte upp till 427 kubiktum och fantasifulla effektsiffror.



Cobra blev en hel kultur och "replikaindustri", med mer eller mindre påkostade kopior. Bilen på våra bilder är byggd på precis samma sätt som originalet.

AC COBRA 1964

Nypris: 5 250 dollar.

Värde idag: Vid pressläggningen såldes en äkta 289 Cobra på www.rmsothebys.com. Se sidan för pris.

Motor: Åttacylindrig V med stötstänger, central kamaxel och två ventiler per cylinder. Enkel Holley fyrportsförgasare. Volym 4 727 cm³. Max effekt cirka 300 hk SAE vid 5 750 v/min. Max vridmoment cirka 400 Nm vid 4 500 v/min.

Kraftöverföring: Motor fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad manuell låda. Golvspak.

Mått: L 385/B 155/H 124 cm.

chassi/hjulställ: Rörram. Tvärmonterad bladfjäder fram och bak. Fram undre triangellänkar, bak individuell upphängning med dubbelledade drivaxlar och undre triangellänkar.

Bromsar: Skivor fram och bak.

Fartresurser: Toppfart ca 240 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 5,5 s.

Uppgifter ur Automobil Revue 1964.

LIVSCYKELN

1961 Engelska AC Cars gillar Carroll Shelbys idé om att roadstern Ace förses med V8-motor från Ford.

1962 Första karossen flygs till Shelbys "fabrik" i Kalifornien. Bilen byggs i februari, motor på 260 kubiktum och fyrväxlad låda. I april ställs bilen ut i Fords monter på New York Auto Show. I första loppet i oktober bryter bilen i klassen för bilar över två liter.

1963 Första dubbelsegern, David MacDonald och Ken Miles på Riverside. Under hösten byggs bil nummer 170 och Cobra vinner amerikanska sportvagnsmästerskapen.

1964 Första tävlingsbilen med 427-motor vinner över flera Ferrari 250 GTO på Sebring. Cobra vinner GT-klassen på Le Mans och kommer fyra i totalen.

1965 I januari debuterar Shelbys färdigutvecklade 427-version av Cobra, i augusti är de 15 första tävlingsbilarna klara för leverans till väntande förare. Fabriken flyttar till lokaler vid Los Angeles flygplats. Fords GT40-projekt, en framtida Le Mans-vinnare, läggs delvis över på Shelby-American.

1967 Sista exemplaret av 427 Cobra Roadster byggs. Sista 289-exemplaret byggdes redan i slutet av 1965.

15. Nya AC Cobra har premiärvisats

Publicerad 2023-05-14 kl 0715 Text: Emanuel Gylling

Vi har tidigare skrivit om den nytillverkade Cobran från AC Cars, men det är först nu som tillverkaren har visat bilen på riktigt.



Premiärvisningen för nya AC Cobra GT Roadster ägde rum i London inför de kunder som redan har beställt samt andra vip-gäster.

Bilen kommer att finnas både som vänster- och högerstyrd och får en 5-liters V8 på upp till 663 hk. Spaceframekonstruktionen som utgör chassit har tagits fram av aluminium och karossen är bakad i kolfiber. Vikten uppges till under 1 450 kg – man ska komma ihåg att den här nya versionen är betydligt större än originalet.

AC Cars har satt en gräns på 250 bilar per år, och bilarna från det första tillverkningsåret är redan sålda.



Emanuel Gylling



MOTORNYTT

SLUT