



*Nash Metropolitan*

1. Electric Moke är världens minst lyxiga lyxbil
2. Rimacs nya elbil Nevera R får 2107 hk och gör 0 till 100 km/h på 1,81 sek
3. Mazda EZ-6 kommer till Europa
4. Eldrivna Rolls-Royce Spectre Semaphore bjuder på marmormagi
5. Toyotas nya turbofyra får 600 hästar
6. Teslas bilar lika effektiva som Lucids först år 2032
7. Renaults kaxiga kampanj mot Tesla
8. Stor bildelstillverkare med 1000 anställda i konkurs
9. Konkursad svensk bildelsjätte nära räddningen
10. Juridisk expert om bjudresorna
11. AMC Gremlin Randall 401-XR
12. Peerless
13. Nash Metropolitan



## 1. Electric Moke recension: världens minst lyxiga lyxbil

Av Tom Jervis

13 augusti 2024

**Dåligt utrustad, dyr och med begränsad räckvidd är Electric Moke irrationell till den grad att den nästan är oemotståndlig**



Vad är en bil? Tänk på den här frågan mer än ett ögonblick och du kommer att inse att uppfinningen av infotainmentsystem, avtagbara dryckeskylare och Vehicle-to-Grid-laddning (V2G) under de senaste åren har tänjt på den ursprungliga definitionen något.

Men vad händer om vi spolar tillbaka klockan till bilismens gryning, när bilen inte var mer än en naken, men ändå dyr lyxartikel som också fungerade som ett medel för att resa korta sträckor och visa upp din personliga rikedom? Med detta i åtanke, låt oss presentera dig för den nya Electric Moke.

Till att börja med, låt oss få en handfull saker ur vägen. Först och främst är Electric Moke inte en "restomod"; Det är ett helt nytt fordon som har byggts och konstruerats i Storbritannien och som syftar till att återskapa andan i originalet från 1960-talet.

För det andra är detta inte alls en "Mini Moke", utan en "Electric Moke". **BMW** har rättigheterna till varumärket **MINI**, som man förvärvade från Rover Group redan 1996. Moke-namnskylden, å andra sidan, köptes av den kinesiska tillverkaren Chery – konglomeratet bakom bland annat **elbilmärkena Omoda** och **Jaecoo** – som har byggt nya bensindrivna versioner under namnet Moke International sedan 2013. Varumärket blev 100 procent elektriskt 2022 och fick M1 Small Series-godkännande 2023, vilket gör att Electric Moke kan köras på motorvägen i Europa.



Slutligen, och kanske viktigast av allt, till skillnad från de flesta recensioner kommer vi att säga vårt omdöme i förväg: om du inte är mångmiljonär rekommenderar vi inte att du köper Electric Moke. Med en kostnad på knappt 36 000 pund (nej, det är inte ett stavfel) är den inte mycket mer än ett redskapsskjul på hjul till samma pris som en elektrisk familjebil. Men det är ändå ett charmigt redskapsskjul.

Som du kan se har designen av Moke förändrats väldigt lite under åren, men grundläggande förändringar har behövt göras för att uppfylla moderna vägar, säkerhetsföreskrifter... och portionsstorlekar.

Den nya bilen är ungefär 10 procent större än originalet, men om inte båda bilarna stod sida vid sida skulle du förmodligen inte märka det. Lättare att identifiera är **LED-strålkastarna** och en mer omfattande rollover-båge. För att inte tala om den falska grillen som ser ganska övertygande ut på avstånd, om än en smula snygg på nära håll.

Om man tar bort Electric Mokes kaross i stål och aluminium är det där du hittar de största förändringarna; Elbilen får en modernare och mer sofistikerad fjädringsuppsättning, samt ordentliga skivbromsar fram - mer om hur de båda påverkar hur Electric Moke kör senare.

Det viktigaste tillägget är utan tvekan den helt elektriska drivlinan. Electric Moke får ett batteripaket på 10,8 kWh som enligt företaget kommer att ge i genomsnitt 54 mil på en laddning - inte tillräckligt för en resa över hela landet, men perfekt för att ta sig ner till de lokala butikerna, stranden eller det hantverksmässiga veganska kaféet.

Electric Moke har också ungefär 50 procent mer kraft än originalet, med 44 hk som skickas till bakhjulen. Denna extra kraft är dock nödvändig, eftersom elbilen med sina cirka 800 kg är ganska mycket mer robust än bensenmodellen från British Motor Corporation. Moke International uppger en relativt snabb 0-30 mph-tid på fyra och en halv sekund, främst för att bilen är begränsad till 50 mph och därför inte kan nå standardriktmärket på 62 mph.



Vrid dig över de enorma sidepodsen för att kliva in och du kommer att upptäcka att Mokes körställning inte heller har utvecklats särskilt mycket under sex decennier. Jag är inte precis en jätte (fem fot-tio, för referens) men till och med jag kämpade för att bli bekväm. Teamet på Moke International säger att de planerar att installera en längre uppsättning säteskenor i framtiden, men den besvärliga rattvinkeln från gamla Mini- och Mini Moke-modeller finns kvar, med sin upprättstående positionering och brist på servostyrning som framkallar känslan av att använda skivspelaren på en tivolutur med tekopp.

Det är ute på vägarna som Electric Mokes inneboende motsättningar mellan gammalt och nytt är som tydligast; Du förväntar dig inte att en bil som känns så här gammal ska ha en sådan nivå av upp-och-gå. För att inte tala om den vänstra pedalens slaglängd som känns arkaiskt lång, men när den äntligen biter ger de moderna bromsarna dig en häpnadsväckande nivå av självförtroende och bromskraft.

Den är också ganska raffinerad i högre hastigheter; Moke når upp till sitt maximala värde på 50 mph utan krångel och fjädringen, även om den är fast, är inte orolig alltför lätt. Med det sagt kan avsaknaden av dörrar eller vindavvisare ge en underbar utomhuskänsla, men innebär också att ditt hår snabbt kommer att stylas om för att se ut som något från ett glamrockband från 70-talet. I en bil som en gång kördes av världens mest kända spion har jag ironiskt nog aldrig känt mig mer iögonfallande.

Vi stannar för att prata med Moke Internationals kommersiella chef, Robin Kennedy, och kopplar in bilen för att ladda; med bara en trepolig kontakt kan Electric Moke laddas från noll till 80 procent på bara två timmar.

Kennedy beskriver Moke som ett "motgift mot den galna värld vi lever i" och förklarar att även om bilen i sig bara är lite rolig, menar företaget självt allvar med sitt engagemang för miljön. Han berättade hur han och resten av Moke Internationals team på 15 anställda föreställer sig att bygga bilar av hållbara material som sockerrör och eventuellt till och med driva bilens lilla batteri via solpaneler.

"Vi vill inte grönmåla", säger han. "Vi har inte en helt hållbar bil ännu, men vi undersöker användningen och återanvändningen av hållbara material."



För närvarande är saker och ting i ganska liten skala; Från sin fabrik i Northamptonshire producerar Moke International för närvarande 500 bilar per år, med målet att så småningom öka antalet till 5 000. Ett samarbete med välgörenhetsorganisationen Blue Marine Foundation har tidigare lett till att två Electric Mokes auktionerats ut för 250 000 euro styck – varav en köptes av kungligheter.

Men även om även vanliga versioner av Electric Moke är ganska dyra, har Moke International en plan för vad de beskriver som att "demokratisera" tillgången till det ikoniska Moke-märket. Partnerskap med olika hotell över hela världen gör det möjligt för välbärgade semesterfirare att uppleva Moke själva för så lite som 150 pund per dag. Moke International Moto Parc är för närvarande i privat ägo till cirka 80 procent, och satsningen på uthyrningsmarknaden syftar till att öka marknadsandelen för fordonsflottan.

Av den anledningen är Electric Moke kanske den minst lyxiga lyxbilen som finns. Barebones, men ändå dyra att köpa direkt, Moke EV:s avsedda tillgänglighet som en semesternjutning för influencers och sjukligt nyfikna bland oss innebär att den älskade ikonen kanske kan bli mer tillgänglig än den någonsin har varit.

I brist på ett bättre uttryck är Electric Moke en fantastiskt bristfällig hoot och även om Surrey Hills på en molnig vardag inte var dess avsedda stampande marker, skulle vi inte säga nej till en resa med alla utgifter betalda ut till Karibien eller Key West för att uppleva EV Moke-livsstilen på riktigt...

### **Historien om Mini Moke**

Mini Moke kom till platsen redan 1964 och föddes ur British Motor Corporations misslyckande med att producera ett billigt och lätt terrängfordon för den brittiska armén som kunde släppas in i strid via en fallskärm.

Arbetet av den ursprungliga Mini-designern, Alex Issoginis, "Buckboard", som den ursprungligen kallades, diskonterades på grund av sin låga markfrigång och brist på kraft vilket äventyrade dess terrängegenskaper.

Mini Moke antog inte bara hälften av sitt namn utan också sitt chassi från den tidigare nämnda Austin Mini, och såldes istället som ett civilt fordon till och från fram till 1993 på olika marknader och fick kultstatus som favorithjul för sådana som Beach Boys, Beatles, Brigitte Bardot och till och med James Bond i filmen *Leva och låta dö*. samt flera andra.



## 2. Rimacs nya elbil Nevera R får 2107 hk och gör 0 till 100 km/h på 1,81 sek

Posted by Kristofer Rask

augusti 16, 2024

Rimac Automobili fortsätter att pressa gränserna för vad en eldriven hyperbil kan göra.



FILM: <https://youtu.be/cldqAulZp2k>

Idag presenterar företaget Rimac Nevera R. Tillsammans med en mer aggressiv stil är Nevera R designad för att vara ännu snabbare runt en racerbana än sin rekordsättande föregångare Nevera.

Med nästa generations Rimac All-Wheel Torque Vectoring, avancerade bromsar i kombination med ett nytt batterisystem och 2107 hästkrafter är Nevera R designad för att vara en mästare både på rakan och i kurvorna.



Sprinten 0 till 100 km/h klarar bilen på 1,81 sekunder och upp till 300 km/h tar endast 9,66 sekunder. Toppfarten är 412 km/h. Rimac Nevera R kommer endast att tillverkas i 40 exemplar.

– När vi utvecklade Nevera var en viktig del av uppdraget att det skulle vara en Grand Tourer. Vi såg till att den var rymlig, bekväm och fint balanserad. I slutändan nådde det vi skapade den balansen perfekt; en högpresterande rekordbil som kunde sätta nya riktmärken på Nürburgring Nordschleife och som kunde köras bekvämt tusentals mil över kontinenter, berättar Mate Rimac grundaren bakom märket.

– Men vi lyssnar obevekligt på våra kunders önskemål, och många letade efter en bil som verkligen betonade Neveras kurvtagningsförmåga, med all avancerad teknik ombord. Vi svarade med Nevera R: All DNA från den rekordsättande Nevera, men lättare, snabbare och mer fokuserad, tillägger Mate.



**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.](#)

### 3. Mazda EZ-6 kommer till Europa

Publicerad 14 aug 2024 kl 18.53 Uppdaterad kl 22.05

Mazdas nya elbil EZ-6 som hade premiär i april har nu bekräftats vara aktuell för den europeiska marknaden. Men då den drabbas av EU:s nya importtullar på bilar tillverkade i Kina kan vi förmodligen inte förvänta oss en fördelaktig prissättning.



*Mazda EZ-6 så som den presenterades i våras.*

**Mazda EZ-6** är en form av uppföljare till omtyckta **Mazda 6**, men med den skillnaden att drivlinan är helt elektrisk (en laddhybrid är också aktuell). Den är dessutom betydligt slankare och längre. 492,1 centimeter mäter den från front till akter.

När den presenterades på bilsalongen i Peking i våras förväntade sig de flesta att modellen är avsedd enbart för den kinesiska marknaden. Och visst är den aktuell i Kina, men även europeiska bilspekulanter ska få den som alternativ. Det står klart sedan Mazda nu har uppfört ett avtal med Changan Mazda, det joint venture-företag som Mazda har tillsammans med kinesiska Chongqing Changan Automobile, om export av eldrivna fordon.

Lanseringen av EZ-6 är planerad till kommande höst (2024), både i Kina och i Europa.

I Europa kommer Mazda EZ-6 inte ha några direkt naturliga konkurrenter, sett till storleken. Stora eldrivna sedaner i just denna storleksklass finns det ännu inte många av. Närmast ligger **Mercedes EQE** som är enbart ett par centimeter större. Men tittar vi snäppet under finns det en hel drös, exempelvis **BMW i4**, **Tesla Model 3** och **Polestar 2**, medan snäppet över innehåller bland annat **BMW i5**.



Prismässigt måste EZ-6 lägga sig bra för att ha en chans mot det namnkunniga motståndet. Vad som ligger modellen i fatet är att den tillverkas i Kina. EU har som bekant infört **höga importtullar på bilar som kommer från Kina**. Just Chongqing Changan Automobile har ålagts 20,8 procent extra tull på sina bilar, dock en bra bit från de 37,6 procent som exempelvis MG har drabbats av.

Mazda EZ-6 är alltså en Kina-produkt och är baserad på en befintlig kinesisk elbil i form av Changan Shēnlán SL03 som även lystrar till andra namn beroende i vilket land i Asien den säljs i.

Några tekniska specifikationer har inte Mazda släppt, men den uppges vara bakhjulsdriven. Tittar vi på nämnda Changan Shēnlán SL03 så kan det röra sig om en 163 kilowatt (221 hk) stark elmotor som kan nyttjas i över 60 mil mellan laddningarna. Dock är räckviddssiffran baserad på kinesiska körcykeln som inte speglar den vi använder i Europa (WLTP). 45-50 miles räckvidd ligger förmodligen närmare sanningen.



[Mazda EZ-6 gallerier](#)



#### 4. Eldrivna Rolls-Royce Spectre Semaphore bjuder på marmormagi

Av John Sempill Foto Rolls-Royce Publicerad 2024-08-14 Uppdaterad 2024-08-14

Rolls-Royce fortsätter att jaga en lägre medelålder med ytterligare en specialutgåva av Rolls-Royce Spectre. Är marmoreffekten nog?



”Detta högst skräddarsydda uttryck för en Rolls-Royce Spectre fångar de nya och djärva lyxattributen som börjar etableras av märkets självsäkra, ungdomliga klientel”, skriver [Roll-Royce](#) om sin nya one-off.

Denna unika och ”ungdomliga” Spectre Semaphore avtäckts på eventet The Quail under Monterey Car Week i Kalifornien och har bland mycket annat en exklusiv motorhuv.



**Motorhuven i sig är inte** dyrare än vad Rolls-Royce brukar ta för en, men motivet som pryder den är ett konststycke i sin egen rätt och som krävde 160 timmar att slutföra.

Mönstret, som påminner om marmor heter just "Marbled Paint Spill" och är en vag vinkning till den kaliforniska kusten. Den gula kulören heter för övrigt Bespoke Semaphore Yellow, vilket även är inspirationen bakom bilens namn.



**Det gula fortsätter** sedan på insidan med en interiör som i det närmaste påminner om en bakelse av något slag.

Instrumenteringen har också fått en touch av gult likaså inredningens sömmar.





**Endast ett exemplar** byggs enligt dessa specifikationer varpå du kan behöva vänta ett tag innan bilen dyker upp på din föredragna begagnatsajt.



**Vad hade du döpt bilen till?**

Läs även:



Elbilsmonster för jokerjakt – med nästan 2 000 hästar



Nytt prisrekord från Rolls-Royce – så dyr är Droptail



Premiär: Spectre är Rolls-Royce första elbil



## 5. Rykte Toyotas nya turbofyra får 600 hästar

Av Bobby Green 2024-08-15 kl 11:00

Kanske hamnar i ny MR2-racer.



Toyota håller på att utveckla nya bensinmotorer på 1,5 och 2,0 liter. Dessa har fyra cylindrar och nu sägs det att maskinen som är på 2,0 liter kan bjuda på 600 hästar i sitt vassaste utförande. Motorn skulle kunna användas i en ny MR2-racer där den då är placerad i mitten bakom sittbrunnen, alternativt i en ny Celica där motorn istället sitter fram. Till den kopplas fyrhjulsdraft. Om denna effekt även kommer att erbjudas i en gatbil återstår att se. Samma rykte säger att man även kommer kunna få motorn med 400 hästar och 550 newtonmeter i vrid och i ett ännu snällare utförande än så med "bara" 300 hästar och 400 newtonmeter i vrid. Som sagt är det här bara rykten men den som lever får se om de stämmer.

[carscoops.com](https://carscoops.com)



Bobby Green



**Toyota Celica gör comeback  
Med turbomotor och fyrhjulsdraft**



**Toyota behåller titeln som världens största biltillverkare  
För fjärde året i rad**



**Sébastien Ogier och Kalle Rovanperä-versioner av GR Yaris  
Lek rallyvärldsmästare**

## 6. Teslas bilar lika effektiva som Lucids först år 2032

Av Bobby Green

2024-08-15 kl 09:40

"Air Pure är världens mest effektiva bil".



Lucid Motors vd Peter Rawlinson gillar att göra kontroversiella uttalanden och ofta handlar det om hur han jämför bilarna hans företag producerar med framförallt Teslas - ett företag han jobbade på tidigare. Det senaste handlar om modellen Air Pure och hur effektiv den är jämfört med konkurrenterna. Den ska vara såpass mycket effektivare än Teslas bilar att de inte kommer att nå samma resultat förrän år 2032. Så här skriver Peter [i ett inlägg på LinkedIn](#): "Effektivitet är av avgörande betydelse för att göra ett bättre, lättare, rymligare fordon med längre räckvidd, och det har en direkt inverkan på tillverkningskostnaderna. Därför är effektivitet utan tvekan den enskilt mest giltiga lackmusen för ett företags kärnkompetens inom elbilsteknik." Lucid Air Pure har batteripack på 84 kWh och ska kunna ta sig upp till 67,6 mil på en laddning.



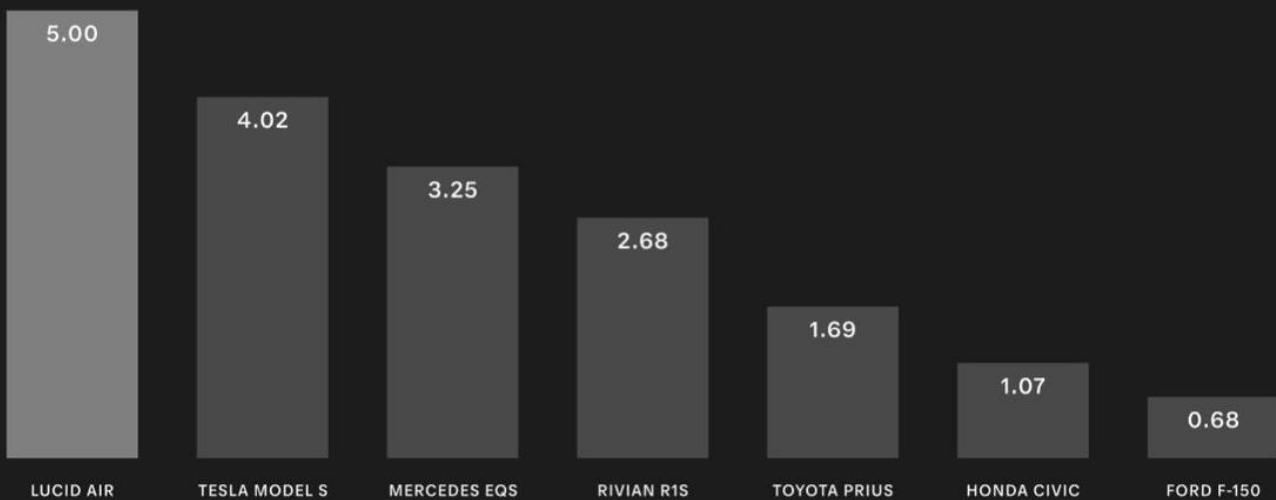
Bobby Green

5.0 MI/KWH EFFICIENCY IN ACTION:  
HOW MUCH RANGE IS ADDED BY  
CHARGING OVERNIGHT AT HOME



Charging based on 10 hours of charging with a level 2 AC charger at 7.6 kW. Electric range estimates use most recent data from FuelEconomy.gov.

ON-ROAD EFFICIENCY  
(MILES OF RANGE PER KILOWATT-HOUR OF ENERGY)



Ratios for EVs derived by dividing best EPA-estimated range ratings for each vehicle by publicly listed battery capacity by each manufacturer. Ratios for hybrids and ICE vehicles divide best EPA MPG by 33.7 kWh per gallon equivalency as specified by EPA.



**Lucids vd: "Tesla has lost its sense of purpose"  
Lucids teknik är även flera år framför konkurrenterna**



**Lucids resultatsiffror från förra året imponerar inte  
Elon passar på att retas - igen**



**Saudiarabien pumpar in ytterligare 1,5 miljarder dollar i Lucid  
Äger nu 60 procent av företaget**



## 7. Renaults kaxiga kampanj mot Tesla

Uppdaterad 15 augusti 2024

Publicerad 15 augusti 2024

Renault utmanar Tesla med en kreativ reklamkampanj där deras nya elbil Scenic E-Tech visar upp längre räckvidd och lägre pris än Model Y.



*Om någon skriver så snälla saker är det väl mer än rätt att nyttja det i sin reklamkampanj, eller hur?*

**Renault** har gått till offensiv med en uppseendeväckande reklamkampanj för att visa vad **Tesla**-ägare går miste om.

Genom en kreativ digital billboard-kampanj lyfter Renault fram hur deras nya **Scenic E-Tech 100% electric** överträffar **Tesla Model Y**, och det med besked.

Det är **Electric cars report** som lyfter detta.

## Smart kampanj riktad till Tesla-ägare

Utifrån en artikel i [Auto Express med rubriken “New Renault Scenic embarrasses Tesla Model Y on price and range”](#), har Renault skapat en skräddarsydd kampanj, där digitala billboards visar riktade budskap till Tesla-förare.

Dessa billboards, som så klart är strategiskt placerade vid laddstationer i **London**, byter automatiskt budskap när de känner av en närmande Tesla.

Då kan meddelanden som “This is awkward”, “Elon-ger” och “You’re probably good at other things” dyka upp på skärmen.



*Tänk att du kör din Tesla i lugn och ro och plötsligt dyker det upp ett hånfullt meddelande från Renault om dig och din bil.*

För att sprida kampanjens humoristiska och slagkraftiga budskap vidare, kommer dessa billboard-budskap även att visas på [TikTok](#) och [Meta](#).

Det är en dristig och lekfull strategi som garanterat kommer ge Tesla-ägare en känga.

### Scenic E-Tech – längre räckvidd och lägre pris

Renaults nya Scenic E-Tech 100% electric har en räckvidd på upp till imponerande 610 kilometer (WLTP). Vilket innebär att den kan köra över 64 kilometer längre på en enda laddning än någon variant av Tesla Model Y.

Dessutom underträffar den instegsversionen av Model Y med nästan 160 kilometer i räckvidd. Och som om det inte vore nog, börjar priset på Scenic E-Tech techno Long Range-versionen på cirka 575 000 kronor. Vilket är nästan 70 000 kronor billigare än Model Y:s instegsmodell.

### Prisvinnande Renault

Kampanjen, som utvecklats i samarbete med Publicis London, Renault UK:s långvariga kreativa partner, är ytterligare en påminnelse om hur betydande påverkan Scenic E-Tech 100% electric har haft sedan sin lansering.

**Lawrence Hamilton**, marknadschef för Renault UK, kommenterar:

“Scenic är verkligen en spelväxlare, vilket är särskilt tydligt i [Auto Express-artikeln](#) som erkänner att den slår det som länge varit standarden i sin sektor på två viktiga områden. Den här kampanjen är ett utmärkt sätt att sprida detta budskap brett, lika innovativ och framåtblickande som Scenic E-Tech 100% electric.”



*Årets bil minsann.*

### En familjebil för framtiden

Renault Scenic E-Tech 100% electric är designad för att kombinera generöst utrymme, komfort, användarvänlighet och uppkoppling. Allt som en modern familj behöver för att resa fritt och säkert.

Med en kompakt motor (125kW/170hk eller 160kW/220hk) och ett batteripaket på 60kW eller 87kWh, erbjuder bilen en räckvidd på upp till 610 kilometer.

Versionen med 87kWh finns i tre utrustningsnivåer. Techno, esprit Alpine och iconic. Medan Comfort Range-modellen med 60kWh erbjuds exklusivt i läcker techno-trim. Priserna för Renault Scenic E-Tech börjar från cirka 525 000 kronor.

Det är just denna kombo av pris och räckvidd som de slänger i ansiktet på Tesla.



### Mitsubishi går med i superalliansen



Åsa Wallenrud

## 8. Stor bildelstillverkare i konkurs – 1000 anställda

Av Maths Nilsson 16 augusti 2024 kl 06:31

Konkurserna kommer nu slag i slag i den tyska bilindustrin. Nu går stora bildelsleverantören AE Group omkull. Företaget hade 1000 anställda och levererar bland annat motordelar till flera stora bilmärken.



Konkursvågen skakar nu den europeiska bilindustrin med full kraft. Underleverantörer till fordonsindustrin upplever massdöd. Den senaste tiden har bland annat stora tyska bildelstillverkarna BBS, Recaro, Flabeg och **Mürdter gått i konkurs**. I början av sommaren gick **IAC Group med 1400 anställda i konkurs i Sverige**.

Nu kommer nyheten om nästa stora bildelsföretag som är på obestånd. Bildelsleverantören AE Group som gjuter aluminiumdelar till olika bilföretag har begärt sig själva i konkurs, **uppger bolaget**. AE Group är ett aluminiumgjuteri som tillverkar alla typer av pressgjutna delar till en bil. Allt från växellådshus till motordelar och batterilådor till elbilar. Det är minskad efterfrågan som har orsakat kris, enligt företaget själva. Cirka 1 000 anställda på fyra orter berörs: Gerstungen, Nentershausen, Lübeck och Strzelce Krajenkie, Polen, **enligt Tagesschau**.

Företaget hoppas nu att konkursern ger möjlighet att omstrukturera företaget och leva vidare. Enligt konkursadvokaten ska tillverkningen kunna fortsätta genom omstrukturen. – Vi beklagar mycket att vi måste ta det här steget. Även om vi redan har intensifierat våra ansträngningar att omstrukturera vårt företag de senaste månaderna, fortsätter den minskade efterfrågan från biltillverkarna att orsaka oss stora svårigheter.

– Vi är övertygade om att insolvensförfarandet kommer att göra det möjligt för oss att omstrukturera vårt företag och bevara jobben, förklarar Christian Kleinjung, VD för AE group AG.

LÄS MER:



Världens största tillverkare av backspeglar i konkurs



Ny stor konkurs – tillverkar delar åt flera bilmärken



Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs



Ny stor konkurs drabbar svensk bilhandlare



Maths Nilsson

## 9. Konkursad svensk bildelsjätte nära räddningen

Av Maths Nilsson 15 augusti 2024 kl 07:30

**Konkursade svenska bildelsjätten IAC Group är på väg att säljas. Konkursförvaltaren tror att en ny ägare som räddar företaget kan presenteras inom kort. – Vi har indikationer på att en ny ägare kommer att fortsätta verksamheten med samma anställda som tidigare, säger konkursförvaltaren Mikael Kubu på Ackordscentralen.**



Det var tidigare i somras som nyheten slog ner som en bomb i bilvärlden. Den stora fordonstillverkaren IAC Groups verksamhet i Sverige begärde sig själva i konkurs. IAC tillverkar instrumentpaneler och ett stort antal andra plastdelar till Volvo Cars, Volvo Trucks och Scania.– Vi har inte kunnat skapa den nödvändiga likviditeten för att kunna fortsätta verka för våra högt värderade kunder i Sverige, skrev företaget då i ett pressmeddelande.

Enligt IAC Group var det effekten av pandemin som till slut tog knäcken på dem. Under de tre åren som världen hukade sig under covid-viruset stod bilbranschen stilla. IAC Group tog emot statlig hjälp för att kunna hålla igång verksamheten under pandemin. Men det räckte inte för att verksamheten skulle räddas.

Sedan konkursen blev offentlig har ändå produktionen i de tre svenska fabrikerna hållits igång med den vanliga personalstyrkan.

– Just nu upprätthålls produktionen inför en kommande försäljning, säger Mikael Kubu.

Han tror att IAC Group snart kommer att ha en ny ägare och att verksamheten ska räddas kvar.

– Vi arbetar med den saken, säger Mikael Kubu.



När nyheten kom att IAC Group skulle ansöka om en konkurs spreds paniken på fabriksgolvet. Företaget har 1400 anställda i Sverige, på tre olika platser i Färgelanda, Skara och Göteborg.

– Konkursboet betalar alla löner löpande under tiden det här sker och allt tyder på att vi kommer att ha en köpare, säger Mikael Kubu.

Konkursförvaltaren Ackordscentralen har arbetat intensivt med att hitta en ny ägare till företaget. Man har hela tiden tänkt på de anställda som är oroliga över framtiden. Därför har det varit viktigt att en ny ägare vill köra vidare med samma personalstyrka. Han och Ackordscentralen hoppas att man inom kort kan presentera den nya ägaren.

– Alla indikationer tyder på att den nya ägaren kommer att driva verksamheten vidare med samma anställda från de tre fabriker, säger Mikael Kubu.

#### LÄS MER:

- [Konkursad bildelsjätte hålls igång – kan räddas](#)
- [Kampen för att hålla igång konkursade fabriken](#)
- [Jättekonkursen hotar lamslå svensk bilindustri](#)
- [Stor svensk bildelstillverkare går i konkurs](#)
- [Konkursad fabrik är igång: "Måste betala kontant"](#)
- [Suspekta motiv i jättekonkurs: "Det är jättemysko"](#)



**Maths Nilsson**

## 10. Juridisk expert om bjudresorna: Risk för mutor

Av Maths Nilsson 16 augusti 2024, 11:22

Att motorjournalister bjuds på resor med lyxhotell och dyra middagar med alkohol i Europa när de ska provköra bilar har blivit väldigt vanligt. **Volvo** Cars går ett steg längre och bjuder journalister till Kalifornien USA för att provköra nya elektriska flaggskeppet EX90.



*Pressbild IMM och Volvo*

Enligt en juridisk expert kan vissa bjudresor till och med vara brottsliga. Institutet mot Mutor råder både biltillverkare och journalister till stor försiktighet och riskkartläggning.

– En förmån är otillåten om den påverkar eller riskerar att påverka mottagarens beslut eller sätt att fullgöra sina arbetsuppgifter, till exempel en bjudresa av högt ekonomiskt eller personligt värde för mottagaren, som annars inte skulle kunna göra en sådan resa, säger juristen Paul Sharma som är Tf Generalsekreterare för Institutet Mot Mutor.

Bjudresor till journalister som gör biltester och provkörningar har blivit allt vanligare. Oftast går resorna inom Europa och många tillverkare motiverar dem ofta med att bilarna inte kan skeppas ut till de olika länderna innan de lanserats. Det är helt enkelt lättare att ta journalisterna till bilarna än tvärtom. Journalister från hela Europa bjuds in, Sverige är inget undantag. Nästan alltid måste journalisterna skriva på embargoavtal om när de tillåts att publicera sina artiklar från bjudresorna.

**Volvo Cars går ett steg längre när de ska lansera sitt nya elektriska flaggskepp Volvo EX90.** Ett antal svenska journalister har bjudits på en exklusiv resa till en exklusiv badort i

Kalifornien för att provköra elbilen. Även journalister från andra länder är inbjudna. Både hotell och lyxiga luncher och middagar ingår. Resan kan vara värd över 100 000 kronor.

**LÄS MER: Volvo bjuder svenska journalister på USA-resor.**

**LÄS MER: Jag har själv åkt på bjudresor – det är sjukt och ruttet.**

**Institutet mot Mutor (IMM)** är en organisation med Svenskt Näringsliv, SKR och Stockholms Handelskammare som huvudmän. De jobbar för att motverka korruption i samhället och underlätta för samhällets aktörer att göra rätt. Många stora börsföretag använder dem för att de ska agera korrekt i sin verksamhet. Generalsekreteraren Parul Sharma ser den utbredda bjudresekulturen i bilbranschen som mycket problematisk och manar till stor försiktighet. Både hos biltillverkare som bjuder in och hos de som tar emot inbjudningarna.

– En viktig fråga för bilföretagen att ställa är kring sina etiska gränser när de bjuder in journalister som kanske inte skulle ha råd eller resurser att åka på dessa resor om bilföretagen inte betalade för dessa. Hur tänker till exempel [Volvo](#) Cars kring sitt erbjudande för resan till USA, hur planerades dessa resor och jämför man vad andra bilföretag har erbjudit? Bilbranschen behöver gemensamt fundera på om man inte med dessa bjudningar skapar en beroendeställning hos vissa journalister och redaktioner. Med beroendeställning följer risker för mutor och korruption, säger Parul Sharma.

Även de som åker bör reflektera och inte omedelbart acceptera att det är en branschpraxis, enligt Parul Sharma. Att fler uppför sig oetiskt gör det inte mindre oetiskt, enligt juristen.

– Det är viktigt för kåren att diskutera riskerna med resor oavsett vart dessa går i världen. Vissa aktörer inom privat sektor förvaltar ett särskilt förtroende från allmänheten som behöver skyddas. Det gäller till exempel banker, finans- och försäkringsföretag, skiljemän, offentligt utsedda rättsliga biträden och ombud, revisorer samt företag inom certifiering och kontroll, och i den här gruppen ingår helt definitivt journalister, säger Parul Sharma.

Institutet mot Mutor uttalar sig inte om det kan föreligga brottsligt agerande i specifika fall. Men beteendet är långt ifrån riskfritt. Definitivt i en etisk mening, men även i en strikt juridisk mening.

– Ja det finns en risk i enskilda fall, ja, säger hon.

Straffet för tagande av muta respektive givande av muta är böter eller fängelse i högst två år. Om brottet bedöms som grovt är straffet fängelse i lägst sex månader och högst sex år. Har mutbrottet begåtts i utövningen av näringsverksamhet kan näringsidkaren åläggas företagsbot. För att domstolen ska döma ut företagsbot krävs det att näringsidkaren inte har gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga mutbrottet eller att brottet har begåtts av en person i ledande ställning eller av en person som har haft ett särskilt kontrollansvar i verksamheten. Detta gäller dock inte om brottsligheten varit riktad mot näringsidkaren.

– Hela upplägget utgör en risk för att ens yrkesheder ska ifrågasättas och för att undvika detta är det viktigt att journalistklubbar, kåren och förbunden knutna till yrket faktiskt diskuterar de etiska gränserna, och riskerna med otillbörlig påverkan, beroendeskapande och en snedvridning av det uppdraget som journalisten har. Jag skulle starkt rekommendera att journalistkåren antar kompetensfrämjande insatser för att förstå den svenska mutbrottslagstiftningen bättre, titta även på IMM:s näringslivskod. Görs inte detta finns det en risk att korrupta beteenden uppmuntras, säger Parul Sharma.

Även fackförbundet Svenska Journalistförbundet avråder sina medlemmar å det bestämdaste att åka på betalda bjudresor.

– Acceptera inte uppdrag, inbjudan, gåva, gratisresa eller annan förmån – och ingå inte avtal eller andra förbindelser – som kan misstänkliggöra din ställning som fri och självständig journalist, skriver fackförbundet SJF i sin andra punkt i de [yrkesetiska reglerna som gäller för alla journalister som är med i förbundet](#).

**Här är det fullständiga svaret från juristen Parul Sharma, Tf Generalsekreterare för Institutet mot Mutor:**

Inom privat sektor är de huvudsakliga skyddsintressena att anställda och uppdragstagare ska agera lojalt mot sin arbets- respektive uppdragsgivare samt att företag ska konkurrera på lika villkor utan användning av förmåner i detta fall bjudresor på ett oetiskt sätt. För journalister som skriver bilrecensioner finns det ett skyddsintresse som är kopplat till konsumenten också. Och här blir en av de bärande frågorna beroende på resans lyxelement, kan det finnas en risk för snedvridna, överdrivet positiva recensioner?

Många frilansande journalister är ju också beroende av dessa resor för att de ska kunna skriva som journalister, finns det en risk för frilansande journalister därför skriver väldigt positiva recensioner? Detta är frågor som journalistkåren behöver besvara generellt i min mening. En ordentlig riskkartläggning i förhållande till mutor och korruption behöver göras! Det är viktigt för kåren att diskutera riskerna med resor oavsett vart dessa går i världen. Vissa aktörer inom privat sektor förvaltar ett särskilt förtroende från allmänheten som behöver skyddas. Det gäller t.ex. banker, finans- och försäkringsföretag, skiljemän, offentligt utsedda rättsliga biträden och ombud, revisorer samt företag inom certifiering och kontroll, och i den här gruppen ingår helt definitivt journalister.

En förmån är otillåten om den påverkar eller riskerar att påverka mottagarens beslut eller sätt att fullgöra sina arbetsuppgifter, t.ex. en bjudresa av högt ekonomiskt eller personligt värde för mottagaren, som annars inte skulle kunna göra en sådan resa. Bedömningen får göras från fall till fall och därför måste varje utresa diskuteras med öppenhet. Dessa resor utgör en förmån och det är betydelsefullt vilken anställning eller vilket uppdrag mottagaren dvs journalisten har. Journalister är särskilt känsliga i integritetshänseende.

Förmåner ska ha en affärsmässig relevans. Evenemang ska ha koppling till den inbjudande organisationens verksamhet och får inte vara extravaganta. Nu är frågan om en resa till USA eventuellt med tre-rätters middagar, mycket alkohol och så vidare inte faktiskt klingar extravagans?

Skulle resan vara inom Europa skulle jag ställt samma frågor. Hela upplägget utgör en risk för att ens yrkesheder ska ifrågasättas och för att undvika detta är det viktigt att journalistklubbar, kåren och förbunden knutna till yrket faktiskt diskuterar de etiska gränserna, och riskerna med otillbörlig påverkan, beroendeskapande och en snedvridning av det uppdraget som journalisten har. Jag skulle starkt rekommendera att journalistkåren antar kompetensfrämjande insatser för att förstå den svenska mutbrottslagstiftningen bättre, titta även på IMM:s näringslivskod. Görs inte detta finns det en risk att korrupta beteenden uppmuntras.

En viktig fråga för bilföretagen att ställa är kring sina etiska gränser när de bjuder in journalister som kanske inte skulle ha råd eller resurser att åka på dessa resor om bilföretagen inte betalade för dessa. Hur tänker till exempel [Volvo](#) Cars kring sitt erbjudande för resan till USA, hur planerades dessa resor och jämför man vad andra bilföretag har erbjudit? Bilbranschen behöver gemensamt fundera på om man inte med dessa bjudningar skapar en beroendeställning hos vissa journalister och redaktioner. Med beroendeställning följer risker för mutor och korruption.



*Volvo Cars bjuder journalister på resor till Newport Beach i Kalifornien.*

**LÄS MER:**

- [Bjudresorna är sjuka och ruttna – jag har själv åkt](#)
- [Volvo bjuder svenska journalister på dyr USA-resa](#)
- [Stor bildelstillverkare i konkurs – 1000 anställda](#)
- [Volvo Cars verkar ogilla mig – svarar inte ens på...](#)
- [Muthärva vid bilprovning – gjorde 117 spökbesiktningar](#)
- [Volvo i namnkrock med Lexus – riskerar juridisk strid](#)



**Maths Nilsson**

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



## 11. AMC Gremlin Randall 401-XR

Av Vlad Radu

Publicerad: 16 aug 2024 kl 12:05 UTC

Den bortglömda muskelbilen Hot Hatch från 1970-talet.



FILM: <https://youtu.be/C69ehlHjeis>

Idag är hot hatches och muskelbilar två fundamentalt olika typer av fordon. Men i början av 1970-talet skapade en AMC-återförsäljare en modell som kunde bära båda hattarna med glans.

År 1970 nådde hästkraftskriget sin kulmen. Amerikanska biltillverkare hade släppt de mest elaka och kraftfulla **högpresterande** åkattraktionerna från den episka muskelbils-guldåldern.

Men bara ett par år senare innebar stigande försäkringspremier, stränga utsläppsregler och en hotande bränslekris att fabriksbyggd prestanda drabbades hårt, och vissa biltillverkare började ta bort det från menyn.

En del muskelbilsikoner kämpade på med **en chockad V8**, men den stora majoriteten av den bilköpande allmänheten vände sig till mindre, mer bränslesnåla bilar.

En av dessa små, billiga och bränslesnåla bilar var AMC Gremlin, en subkompakt bil som introducerades av AMC 1970.



### Gremlin får en V8

Under de första två åren på marknaden var **Gremlin** en ekonomisk subcompact som bara kunde fås med en rak sexa.

År 1971 försökte AMC ge modellen en mer ungdomlig image genom att introducera X-paketet, som lade till en serie ljusa färger och kontrasterande dekaler.

Även om halvkombin nu såg ungdomligare och sportigare ut med **X-paketet**, saknade den fortfarande någon form av prestandaupptradering för att backa upp det nya utseendet.

Det förändrades 1972 när Gremlin för första gången kunde beställas med en V8 och ett kraftigt fjädringssystem.

Motorn på 304 ci (5,0 liter) gav 150 hk netto, vilket gav den lilla halvkombin ett imponerande effekt-till-vikt-förhållande som översattes till muskelbilsliknande prestanda. Ännu bättre är att V8-kraften Gremlin var den enda prestandaorienterade modellen från 1972 som kostade under 2 200 dollar (16 554 dollar i 2024 års penningvärde).

Gremlin-entusiaster som ville ha ännu bättre prestanda kunde dock få den från den berömda Randall AMC-återförsäljaren.

### AMC:s Yenko

Randall ligger i Mesa, Arizona, och var inte en vanlig AMC-återförsäljare. Precis som Tasca Ford, Mr. Norms Grand Spaulding Dodge, eller, mer anmärkningsvärt, **Yenko Chevrolet**, var återförsäljaren prestanda-Mecka för AMC-ägare över hela landet.

Sedan 1960-talet har grundaren Grant Randall och hans söner drivit ett fabriksstött racingteam, modifierat AMC:s gatbilar och försett entusiaster med omfattande guider för att få ut mer hästkrafter ur sina älskade bilar.



När AMC bestämde sig för att göra 304 V8 tillgänglig i Gremlin bestämde sig Randall för att ta det ett steg längre. Utvändigt hade Gen3 304 samma dimensioner som sitt syskon på 6,5 liter (401-ci), AMC:s flaggskepps-V8 som finns i modeller som **Javelin AMX**.

Randall resonerade att det inte bara var lätt att byta ut de två utan något som måste göras, så han kontaktade AMC-cheferna med idén att producera en begränsad serie av 401-drivna Gremlins.

#### **Randall 401-XR är född**

AMC hade inget intresse av att marknadsföra en 401-driven Gremlin, eftersom de var rädda för att den inte skulle sälja bra eftersom marknaden rörde sig bort från **fabriksbyggd prestanda**. Dess chefer hade dock inga problem med att sälja ett parti 401:or och flera lager 304-drivna X Gremlins till Randall.

Därför fick återförsäljaren AMC:s välsignelse och både bilarna och 401-motorerna började skickas till Arizona 1972.

Gremlin, som döptes till 401-XR, var nästan identisk med den vanliga Gremlin X med 304 utrustning. De enda märkbara visuella funktionerna som skiljde Randall-versionen från lager X var flera 401-märken som installerats av återförsäljaren.

#### **Den billiga gatsoparen**

De som ville äga den 401-drivna Gremlin fick betala 2 995 dollar (22 537 dollar idag) för privilegiet. Även om det var nästan 800

dollar mer än instegsmodellen Gremlin, var den fortfarande billigare än tyngre fabriksbyggda **muskelbilar** med samma hästkrafter.

Bortsett från det attraktiva priset levererade 401-XR fullblodsmuskelbilsprestanda, vilket gjorde det möjligt för den att förödmjuka vilken fabriksbyggd prestandamaskin som helst som var nära samma pris.

Med 255 hk (netto) och ett vridmoment på 468 Nm (345 lb-ft) kunde en vanlig 401-XR **köra kvartsmilen** i det höga 13-sekundersintervallet direkt från återförsäljargolvet.

Men det var inte slut med det. Eftersom Randall AMC var det främsta stoppet för eftermarknadsprestanda, erbjöd återförsäljaren en rad uppgraderingar för 401-XR, som headers, en varmare kam, ett höghus insug eller en Twin Grip bakvagn med begränsad slirning. En 401-XR utrustad med en lång lista med godsaker som tillval testades av tidningen Car and Driver under våren 1972. Redaktörerna lyckades spela in en häpnadsväckande körning på 12,22 sekunder, vilket fick dem att ge bilen smeknamnet "Street Sweeper".

## Randall 401-XR idag

Även om Street Sweeper var en äkta **jättedräpare**, innebar stigmat som var förknippat med Gremlin och avsaknaden av en aggressiv, rikstäckande marknadsföringskampanj att endast ett fåtal enheter tillverkades.

Enligt pålitliga källor byggdes endast 20 401-XR-enheter mellan 1972 och 1974, inklusive ett helt vansinnigt drag strip-monster som Randall använde för att marknadsföra gatubilen.

Idag är denna fantastiska subcompact på steroider i stort sett bortglömd, men för hardcore AMC-fans är den fortfarande en legend.

Vi vet inte exakt hur många av de ursprungliga gatbilarna som har överlevt, men en rad imponerande kopior som drivs av en tidsenlig 401 har dykt upp till försäljning de senaste åren och inbringat mellan 15 000 och 25 000 dollar på auktioner.

Ett halvt sekel sedan den sista av de ursprungliga enheterna fick sitt motorbyte i den berömda Arizona-återförsäljarens garage, lever AMC **Gremlin Randall 401-XR** vidare som det mest imponerande amerikanskbyggda fordonet som är både en muskelbil och en hot hatch.



**Vlad Radu**

## 12. Peerless GT

Av Benjamin Hunting 22 januari 2019.

Englands bortglömda, handbyggda, Le Mans-vinnande sportbil.



När det gäller tävlingsvinnande brittiska sportbilar kommer man vanligtvis att tänka på de stora namnen: Jaguar, Aston Martin, MG och till och med BMC om Minis rallybedrifter tilltalar dig.

Naturligtvis är "stor" något av en missvisande benämning när man diskuterar den brittiska bilindustrin; Än idag säljer Storbritanniens mest populära exportmärken bara ett litet antal bilar jämfört med jättar som GM eller Toyota. Men även Aston Martin kan betraktas som en gigant när man tänker på hur liten Peerless var under sin storhetstid.

Om namnet Peerless inte ringer en klocka – eller om det istället för tankarna till den separata amerikanska tillverkaren från början av 1900-talet – är du inte ensam. I den finaste inbyggda-i-skjul-traditionen dök företaget upp till synes från ingenstans i mitten av 1950-talet och lyste starkt i bara en handfull år innan grundarna gick vidare till andra projekt.

Det gemensamma namnet är mer än en tillfällighet, eftersom anläggningen i Slough, där den brittiska inkarnationen av Peerless byggde sina fordon, en gång i tiden var en fabrik som användes av ett dotterbolag till Yankee-koncernen för att tillverka pansarbilar under första världskriget.

Makalösa grundare Jimmy Byrnes och Bernie Rodger var ungefär så långt från den tuffa lastbilsvärlden som man kunde komma. Den förstnämnda var en klubbförare som var trött på att tävla med standardbilar och som ville prova på att göra något som nästan helt och hållet var byggt efter hans egen smak – och, om möjligt, sälja några vid sidan av för att göda sina motorsportvanor. Den senare var en lokal legend inom motorbygge och trimning som tidigt hade fått ordning på ett antal andra engångsprojekt som gick rakt ut på banan.



En tredje rektor, John Gordon, kopplades in för att ge feedback om vad som skulle fungera och inte fungera ur ett marknadsföringsperspektiv. Gordon var en Rolls-Royce-försäljare och amatörracerförare själv, som skulle komma att grunda biltillverkaren Gordon-Keeble efter att Peerless upplöstes.

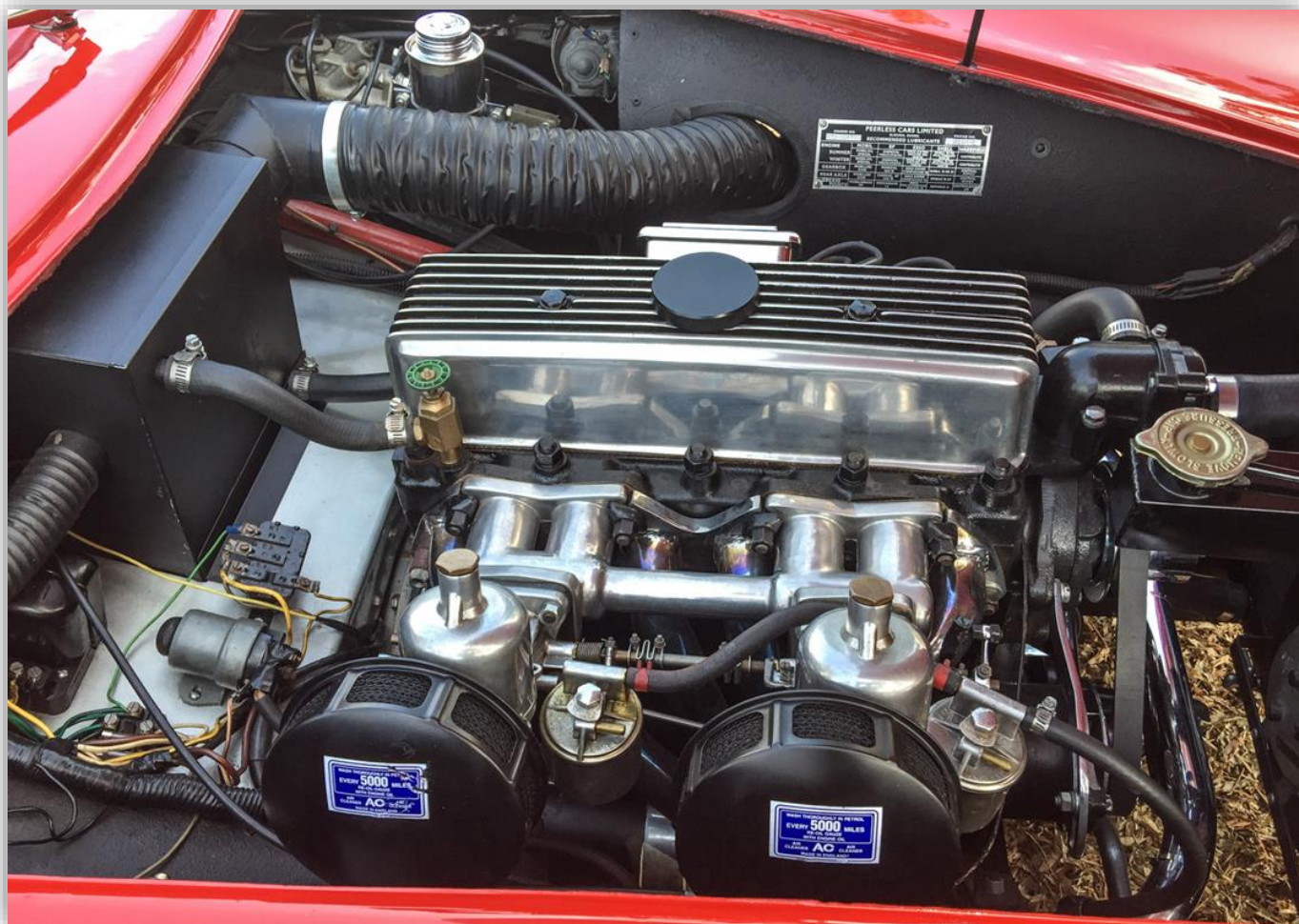
#### **Låna från de bästa**

En annan blinkning till Storbritanniens förflutna som sportbil är att både Byrnes och Rodger var överens om att det inte var särskilt meningsfullt ur ett ekonomiskt, tekniskt eller strategiskt perspektiv att börja helt från början med att bygga sin racerbil.

Byrnes var krögare, och ett av hans matställen var en favorit bland cheferna på Standard Triumph. Det krävdes inte mycket påtryckningar innan racerföraren hade säkrat stöd från nyckelpersoner i biltillverkarens styrelse för att få igång Peerless - byggd kring Triumph TR3-plattformen, förstås. Grundaren konstruerade en serie prototyper för att övertyga resten av Triumphs ledning om att det skulle vara värt besväret att samarbeta med uppstickarfirman.

För att bli tagen på allvar kunde bilen - som först skulle döpas till Warwick innan den landade på sitt slutliga Peerless GT-namn - inte bara vara en klon av TR3 ur vare sig stil- eller prestandasynpunkt. Även om drivlinan lyfte direkt från Triumph, skulle den fyrcylindriga motorn på 2,0 liter och 100 hästkrafter placeras i ett helbågsvetsat rörramsbo som tillförde betydande strukturell styrka (som behövdes vid dess topphastighet på strax under 110 mph). Motorn, som också producerade 117 lb-ft vridmoment, var kopplad till en fyrväxlad växellåda som använde ett Laycock överväxelsystem som möjliggjorde hela sju växlar bränslebesparingar, om så önskades.

Den nya designen lade till sex tum till den totala längden på GT jämfört med Triumph. Andra viktiga skillnader mellan TR3 och Peerless GT var en mycket bredare spårvidd (fem tum), en De Dion-bakaxeldesign samt en elegant utformad glasfiberkaross som skulle dölja en 2+2 firsitsig layout. Beslutet att välja ett sådant till synes exotiskt material för de yttre panelerna på Peerless GT, istället för att välja en mer traditionell stålkonstruktion, fattades faktiskt av företagets revisorer. Det fanns inte en chans att den lilla Peerless hade råd att utrusta sig med den utrustning som krävdes ens för att bygga karosdelar för hand, men på den tiden var det betydligt billigare att arbeta med glasfiber.



### Till Le Mans

Efter att Peerless GT fick en uppmuntrande mängd uppmärksamhet på bilsalongen i Paris 1957 sökte företaget en ännu större del av rampljuset genom att tävla i Le Mans året därpå. Förarna Percy Crabb, Peter Jopp, Dick Gibson och Ian Bailey körde huvud- och reservbilarna för tävlingen. Tävlingsversionerna av GT hade handbyggda motorer, extra bränsletankar och en sänkt fjädring.

Det var ett inspirerat beslut: GT:n vann inte bara sin klass, utan slutade på 16:e plats totalt. Detta var en enorm överprestation för Peerless, som helt enkelt hade tänkt visa upp bilens hastighet och motståndskraft på en racerbana, inte slåss med några av de snabbaste förarna i världen i hastigheter på långt över 100 mph och gå segrande ur striden. Plötsligt strömmade beställningarna in från kunder som var intresserade av en kapabel sportbil som kunde fungera som en familjebil tack vare sitt lilla baksäte.

Kanske är "att strömma in" ett relativt uttalande, eftersom endast 325 Peerless GT tillverkades innan företaget gick i konkurs 1960. Den siffran är främst relaterad till den lilla fabriken som gjorde sitt bästa för att spotta ur sig GT-bilar i en takt av fem bilar i veckan, men som till slut hamnade hopplöst på efterkälken.

Av dessa var 275 i originalutförande. De återstående 50 var Fas 2-bilar som återspeglade ett antal förbättringar som Peerless designteam hade bedömt vara nödvändiga. Främst bland dessa var ett drag för att eliminera de nästan 60 individuella karossömmar som utgjorde den ursprungliga GT:n till förmån för en gjutning som undvek behovet av omfattande limning och nitning - och som också förbättrade bilens styvhet samtidigt som den minskade tjänstevikten. Mindre ändringar av mindre funktioner, trimdelar och utrustning var också en del av paketet.



### Chockerande billigt

Interna gräl och intriger i styrelserummet fick Peerless att tappa hakan under en kritisk tid, och även om Bernie Rodger skulle göra sitt bästa för att hålla drömmen vid liv genom att bygga Warwick (en något modifierad version av GT som använde nästan alla originalverktyg) i ytterligare två år, såg ännu färre av dessa dagens ljus än Phase 2 GT.

Makalösa GT-bilar är exceptionellt sällsynta i Amerika, men ändå är priserna extremt rimliga. Det genomsnittliga värdet för en #1 (Concours) Phase 2 är drygt 50 000 dollar – ett fantastiskt fynd för en sportbil som vinner Le Mans-klassen, särskilt med tanke på att det finns fler Ferrari Enzos i världen än Peerless GT.

När såg du senast en europeisk sportbil med ultralåg volym och legitimt tävlingsarv korsa kvarteret för en så billig peng? Peerless GT är inte bara ett underbart Jaguar-alternativ, det är ett stycke bilhistoria som är lika övertygande nu som den var under sin korta storhetstid, och definitivt mer av en historia vid nästa bilträff än din typiska Triumph TR3.





### 13. Nash Metropolitan

Publicerad av Ciprian Florea 16 okt 2021 kl 15:00 UTC

Bilen som simmade mot "större är bättre"-strömmen



1950- och 1960-talen betraktas som den amerikanska bilens gyllene decennier. Bilarna blev större och lyxigare och motorerna blev större och kraftfullare. Men medan de tre stora följde filosofin "större är bättre", bestämde sig Nash Motor Company för att Amerika behövde ett ekonomiskt transportalternativ. Och Metropolitan var född.

Nash grundades 1918 och var en av de få oberoende biltillverkare som överlevde den stora depressionen. År 1949 introducerade man den innovativa Airflyte, som gav upphov till Ambassador lyx i full storlek. Den följdes av introduktionen av Rambler, den första kompaktbilen efter andra världskriget, och sportbilen Nash-Healey 1950 respektive 1951.

Men Nash nöjde sig inte med det. I takt med att fordonen från de tre stora blev större och kraftfullare började företagets chefer arbeta på en bil som var mindre än Rambler och som skulle kunna konkurrera med Volkswagen Beetle.

Projektet ledde till ett tillverknings-samarbete med brittiska Austin och födelsen av Metropolitan. Metropolitan lanserades 1953, ett år innan Nash och Hudson gick samman för att skapa American Motors Corporation (AMC), och blev USA:s första subkompakta bil.

Designad i USA och monterad i England, var Metropolitan en ganska udda idé för den amerikanska marknaden. Även om den liknade "badkarsdesignen" på den massiva Ambassador, hade den ett betydligt mindre fotavtryck på endast 149,5 tum (3 797 mm) lång.

Metropolitan var faktiskt hela 279 mm kortare än en Volkswagen Beetle, vilket var ovanligt för ett amerikanskt fordon på den tiden.



Men till skillnad från den senare använde den lilla Nash en konventionell layout med en frontmonterad motor som drev bakhjulen. Å andra sidan valde Nash en unibody-design, vilket fortfarande var nytt på den tiden, när de flesta tillverkare fortfarande använde en kaross-på-ram-konstruktion.

Under skalet var Metropolitan i stort sett en Austin, eftersom det brittiska företaget levererade både fjädringen och drivlinan. Så medan de flesta Nash-produktionsbilar kom med raka sexmotorer, förlitade sig Metropolitan på en brittiskbyggd fyrcylindrig.

Subkompakten debuterade med en BMC B-serie 1,2-liters kvarn. Den delade med Morris Cowley och Austin A40 och levererade endast 39 hästkrafter. Även om det kan verka skrattretande även för mitten av 1950-talets standarder, var det tillräckligt för att pressa den 816 kg tunga Nash till en topphastighet på cirka 113 km/h (70 mph).

Metropolitan laddade från 0 till 60 mph på 22,4 sekunder. Smärtsamt långsam, ja, men ändå betydligt snabbare än Beetle.

1955 uppgraderade Nash Metropolitan till en 1,5-liters fyrcylindrig kanna. Bra för en mer tilltalande 55 hästkrafter, det gjorde det möjligt för tvådörrarsmodellen att nå en topphastighet på mer än 80 mph (129 km/h). Båda kvarnarna gjorde det möjligt för Metro att köras på bensin av låg kvalitet och kopplades till treväxlade manuella växellådor med växelspaken monterad på rattstången.

Men även om den var långt ifrån snabb, gav Metropolitan en enorm bränsleekonomi. Långtidstester av den tiden avslöjade en körsträcka på nästan 40 mpg vid 45 mph (72 km/h) och 30 mpg i stadstrafik.

Ett officiellt 24-timmarstest utan avbrott körsträcka såg Metropolitan ge 41,57 mpg med en genomsnittlig hastighet på nästan 35 mph (56 km/h).

Nash erbjöd både coupé- och cabrioletversioner av Metropolitan, alla tillgängliga i en mängd olika tvåfärgade färgscheman. Imponerande nog kom subkompakten också med standardfunktioner som var tillval på de flesta fordon på den tiden. Listan inkluderade elektriska vindrutetorkare, innerbelysning, en Continental-däcksats, AM-radio och en cigarettändare.



Även om den aldrig nådde samma popularitet som Detroit-tillverkade kompaktbilar, förblev Metropolitan i produktion i nästan 10 år, och den sista bilen monterades 1962.

Metropolitan såldes också som en Hudson och efter att AMC släppte både Nash- och Hudson-företagsnamnen 1957 marknadsfördes den som ett fristående varumärke och såldes via Rambler-återförsäljare. Efter några framgångsrika år med mer än 10 000 levererade enheter per år blev Metropolitan en långsam säljare i början av 1960-talet, inför konkurrens från då nya kompakta bilar från de tre stora.

Det faktum att AMC:s alldeles egna Rambler American, som erbjöd sittplatser för fem personer, bara var 100 dollar dyrare ledde också till Metros undergång.

American Motors drog ur kontakten för subcompact 1962, efter nästan 95 000 sålda enheter i USA och Kanada.

En av de mycket få bilar som simmade mot 1950-talets "större är bättre"-trend, Metropolitan har en kultföljarskara.

Vissa tycker att det är en söt bil, medan andra tycker att den är rent ut sagt ful att titta på. Men de flesta är överens om att Metropolitan var före sin tid och presterade bra mot subkompaktimporten.

Cirka 60 år senare och dessa en gång prisvärda "minibadkar på hjul" kan inbringa mer än 35 000 dollar i Concours-klart skick.



### **Ciprian Florea**

Ciprian har länge varit en veteranbil och motorsportnörd och har skrivit om fyrhjuliga fordon av (nästan) alla slag sedan 2008.



**Roger Warolin**