



Hotchkiss-Grégoire

- 1. Toktrimmad super-Mustang med 70 procent extra effekt**
- 2. Kias PV5 från camping till hantverkarbil**
- 3. Att köra Polestar 3 på is**
- 4. Nu drar tillverkningen av uppdaterade Skoda Enyaq igång**
- 5. Lucid förlorar 3 miljoner kronor per bil**
- 6. Polestars Tesla-rabatt gjorde succé i USA**
- 7. Elbilarna som är vinnare på Teslas fall i Sverige**
- 8. Tesla erbjuder jätterabatt på Model Y Performance**
- 9. Galna klippet på Ferrari**
- 10. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym**
- 11. Hotchkiss-Grégoire**
- 12. Nash Series 981 Cabriolet Victoria**



1. Toktrimmad super-Mustang – 70 procent extra effekt

Av Magnus Fröderberg 2025-03-02

Tycker du att Ford Mustang Dark Horse är lite klen med bara 500 hästar? Nu kan du få 70 procent mer effekt och en mängd kolfiberdetaljer.



Med 70 procent mer effekt och 50 procent mer vridmoment blir Hennessey Super Venom både roligare och svårare att köra.

Vår förlagsredaktör Wiggo Björck gjorde inte vågen när han **provkörde muskelbilen Ford Mustang Dark Horse** i somras. Visserligen i en EU-version som tappat 47 av de 500 hästarna på grund av partikelfilter, men USA-versionen hade nog inte imponerat så mycket mer.



De aerodynamiska detaljerna är gjorda av kolfiber.



Inredningen är tämligen standardmässig.

Trim-firman Hennessey löser nu problemet och höjer effekten med 70 procent, från 500 hk och 540 Nm till 850 hästar och 800 Nm med hjälp av en kompressor. Sprinten 0–96 km/h går på 3,2 i stället för 3,7 sekunder. För EU-versionen av Dark Horse är 0-100-tiden 4,4 sekunder.

Görs bara i 91 exemplar

Super-Mustangen kallas **Hennessey Super Venom** och tillverkas bara i 91 exemplar, en blinkning åt att Hennessey grundades 1991. På huven och bakvingen finns siffrorna 91 tydligt tryckta.

Super Venom har flera aerodynamiska detaljer som splitter, spoiler och diffusor i kolfiber.

Hennessey Super Venom kostar 163 950 US-dollar exklusive skatt. Det motsvarar cirka 1 750 000 kronor exklusive tull, import och moms.



Journalist, fotograf och redaktör med mångårig erfarenhet inom motor och fotografi. Skriver om bilar, industri och bransch. Tidigare chefredaktör för tidningarna Fotosidan Magazine, Proffsfoto och Kamera & Bild.

Email: magnus@automotorsport.se



2. Kias PV5 – allt från camping till hantverkarbil

Fredrik Sandberg

27 feb 2025

Det säljs cirka 700 000 skåpbilar av storlek mindre per år i Europa. Vid sidan av de som går i yrkestrafik är det cirka 20 procent av dessa som säljs till privatkunder där de är bestyckade med sittplatser istället för skåp.



Det rör sig alltså om hantverkarbilar som kan fungera i persontransportsyfte. Tänk Volkswagen ID Buzz.

Här vill Kia vara med och konkurrera. På en mycket modulär plattform med cell-to-pack-teknik presenterar de nu sin första produkt i segmentet: PV5. Den kommer i tre utföranden, PV5 Cargo, Passenger och Chassis Cab.

Den får även två olika batteristorlekar 51,5 kWh eller 71,2 kWh NCM-batteri (nickel, mangan och kobolt). Motorns effekt är lägre än i Kia EV3, som har 150 kW. PV5 blir bestyckad med en 120 kW frontmotor som ger ett vridmoment på 250 Nm. Räckvidden med stora batteriet uppgår till 400 km WLTP. Snabbladdningstid går på 30 minuter för en laddning på mellan 10 och 80 procent.

PV5 Passenger kan konfigureras med olika säteskonfigureringar som enligt Kia "kan optimeras för passagerare, bagage eller camping". Kunden kan med andra ord välja mellan exempelvis 2-3-0 eller 1-2-3. Utrymmet bredvid föraren kan alltså användas som ett utökat förvaringsutrymme.



Med plats för fem, i konfigurationen 2-3-0. Den kallas PV5 Passenger.

Den variant som vi fick kika på i Barcelona under Kia EV-Day var konfigurerad med 2-3-0. Vi slog oss ner i baksätet och jisses, här finns det gott om plats.

Och mycket bra stolar med bra ergonomi, fotstöd, men också många fiffiga förvaringsfack. Framsätena är lika trevliga de. Framför föraren hittar vi istället för Kias vanliga dubbla 12-tummare en 7-tums skärm framför ratten och en central 12,9-tumsskärm.

Som familje-buss, eller MPV, multipurpose vehicle är den onekligen attraktiv. Man kan också fälla sätena och få ett plant golv med en tillsats. Och till skillnad från Volkswagen ID Buzz har den så kallat camping mode. Man kan ha luftkonditioneringen på hela natten om man vill campa.

Dessutom går den att få med tonade rutor.

Det är bara att slänga in madrassen och ge sig ut på campingtur. Med yttermått på 4,7 meter längd, 1,89 meter bredd och 1,9 meter höjd kan man parkera precis var som helst. En längre version med utökade campingmöjligheter ska komma nästa år.

Som cargo-version kommer den som standard, men också lång och med high-roof. Lastkapaciteten är upp till 5,1 m³ (high-roof).

Passenger-modellen i två färger. Motorn är på 120 kW, vilket inte kommer att göra den till snabbast i korsningen, vi gissar på strax över 10 sekunder från noll till hundra. Grundarkitekturen har ett batteri med cell to pack, men enligt Kia kommer det ändå att gå att byta ut trasiga celler.

Fint är också att det finns ett "vägguttag" i lastutrymmet för olika verktyg och maskiner och lastskenor på innerväggar där lasten säkras med fästanordningar. Den tredje varianten, PV5 Chassis Cab, består av en hytt där den bakre delen kan anpassas med allt från pick-up, skåp och kylbox till camper-van.



En sjutumsskärm bakom ratten. I mitten sitter en 12-tummare.



Väl tilltaget baksäte med oceaner av utrymme.



Utrymmet i Cargo-versionen. Här ryms 5,1 kubikmeter.

Fakta: Kia PV5

Kia kallar det Kia Flexible Body System vilket är en modulär sammansättning av karosskomponenter.

För yrkesanvändning har Kia även ett öppet dataprotokoll vilket gör att externa partners kan installera appar i PV5. Operativsystemet är Android Automotive OS-baserat.

MOTORNYTT

Försäljningen av PV5-modellerna inleds i Korea och Europa under andra halvåret 2025, följt av lanseringar på andra marknader under 2026. Ombyggnadsmodellerna kommer att börja produceras mellan 2025 och 2026. Förbeställningar förväntas inledas under första halvåret i år för de koreanska och europeiska marknaderna. De svenska priserna väntas bli klara under våren och de första bilarna levereras i slutet av 2025.

Fakta: Kia PV5

Pris: Ej klart.

Batterikapacitet: 51,5 eller 71,2 kWh.

Räckvidd: upp till 400 km.

Snabbladdning: ingen uppgift, 10–80 procent på 30 minuter.

Ombordladdning: 11 kW. Vehicle to Load.

Drivning: Framhjulsdrift.

Effekt: 120 kW.

Vridmoment: 250 Nm.

0–100 km/h: Ingen uppgift.

Topp hastighet: Ingen uppgift.

Yttermått LxBxH: 469,5×189,5×192,3 cm.

Axelavstånd: 299,5 cm.

Bagage: 5,1 kubikmeter för skåpversionen.

Dragvikt: Ingen uppgift.

Tjänstevikt: Ingen uppgift.





3. Polestar Bonanza - V2L på P4, rallybilar & nya VDn



FILM: <https://youtu.be/Mkb1wlgHNfA>

Jag blev inbjuden av Polestar till ett event i Jokkmokk. Där träffade jag flera intressanta personer från Polestar och fick höra mer om Polestar som företag, Polestars produkter och hur det är att ta fram en ny Polestar. Jag intervjuar Beatrice Simonson - Head of Products, Joakim Rydholm - Chief Test Engineer och Michael Lohscheller - CEO. Jag tar även en tur i en av deras rallybilar som de utvecklats - på is.

00:00 - Intro

01:24 - Intervju, Polestar 4 V2L

05:09 - Intervju, Polestar 2

09:24 - Intervju, Polestar 3

12:48 - Intervju, Polestar 4

17:02 - Intervju Chief Test Engineer

30:27 - Lär mig köra Polestar 3 på is

32:29 - Polestar Arctic Circle rallybilar

33:16 - Ett varv i Polestar 3 Arctic Circle

35:27 - Intervju CEO Polestar



4. Nu drar tillverkningen av uppdaterade Skoda Enyaq igång

Bobby Green 2025-02-28 kl 09:40

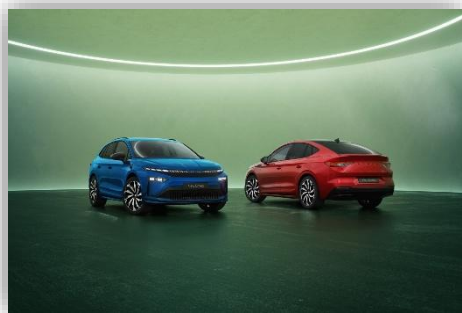
Lanseras i maj



I början av året rullade Skoda ut en uppdaterad version av elbilen Enyaq. Nu drar tillverkningen av modellen igång i fabriken som ligger i Mladá Boleslav, Tjeckien. Bilarna sätts ihop på samma produktionslinje som modellerna Elroq och Octavia och här blir 300 bilar till om dagen.

"Starten av produktionen av den nya Enyaq är ett mycket speciellt ögonblick för vårt produktionsteam. Som Škodas första MEB-baserade modell markerade dess föregångare en viktig milstolpe inom tillverkningen och lade grunden för de processer vi drar nytta av idag. Vi gjorde omfattande anpassningar av våra produktionsanläggningar, vilket gjorde det möjligt för oss att bygga både helt eldrivna fordon och Octavia på en enda produktionslinje. Produktionen av den nya Enyaq och Enyaq Coupé vid vår huvudanläggning i Mladá Boleslav understryker vårt engagemang i Tjeckien. Det stärker vårt engagemang för att säkra den långsiktiga framtiden för våra anläggningar samtidigt som vi erkänner vårt ansvar att ytterligare stärka landets roll som en nyckelaktör i den europeiska bilindustrin."

Lansering i Sverige sker i maj.



**Det här är uppdaterade Skoda Enyaq
Snyggare nylle?**



**Skoda presenterar Enyaq som racerbil
Elbilen har bantat över 300 kilo**



**Nu börjar Elroq att tillverkas
Skodas nya eldrivna crossover**

5. Förlorar 3 miljoner kronor per bil – vd avgår

Uppdaterad 27 feb. 2025 Publicerad av Åsa Wallenrud 27 feb. 2025

Lucid i fritt fall. Miljardförluster och vd-avgång skakar elbilstillverkaren, med en förlust på 3 miljoner kronor per såld bil.



Ett rejält tapp per bil för Lucid. Dags att komma på något.

Den amerikanska elbilstillverkaren Lucid har hamnat i en djup ekonomisk kris, skriver [Jalopnik](#). Företaget, som backas upp av saudiska investerare, redovisade en förlust på 3 miljarder dollar (ungefär 31,5 miljarder kronor) under 2024, vilket motsvarar en förlust på cirka 3 miljoner kronor per såld bil. Denna alarmerande siffra har lett till att vd **Peter Rawlinson** nu avgår.

Från succé till kris: Lucids resa

Lucid, som lanserade sin lyxiga elbil Air år 2021, sågs initialt som en lovande aktör på elbilsmarknaden. Företaget hade avtal med stora varumärken som Aston Martin och fick stöd från saudiska oljefonder. Trots detta har försäljningen inte levt upp till förväntningarna.

Under 2024 sålde Lucid mindre än 10 000 bilar, vilket inte räckte för att täcka de enorma kostnaderna.

Ekonomiska utmaningar och ledarskapsförändringar

De stora förlusterna har urholkat Lucids kassareserver, som nu ligger under 2 miljarder dollar (ungefär 21 miljarder kronor). Rawlinson, som lett Lucid sedan 2019, har nu lämnat sin post. **Marc Winterhoff**, som nyligen utsågs till operativ chef, tar över som tillförordnad vd.



Lucids vd avgår efter dessa dystra siffror.

Rawlinson, en tidigare ingenjör från Tesla och Jaguar, har bidragit till att utveckla innovativ batteri- och motorteknik för Lucid. Trots detta har företaget kämpat med låga aktiekurser och svag försäljning, vilket delvis beror på en avmattning i försäljningen av elbilar i USA.

Framtidsutsikter och nya modeller

Lucid planerar att lansera sin SUV Gravity senare i år, med produktionsstart 2025. Denna modell, med ett beräknat startpris på cirka 800 000 kronor, förväntas öka försäljningen. Lucid siktar på att sälja 20 000 bilar under det kommande året.

Företaget har även en fabrik i Saudiarabien med en kapacitet på 150 000 bilar per år. För att nå dessa mål måste Lucid förbättra sin försäljningsstrategi och hantera de ekonomiska utmaningarna.



Åsa Wallenrud

Teknik- och motorentusiast som bevakar bilvärlden.



Kina har 76 procent global dominans



6. Polestars Tesla-rabatt gjorde succé i USA

Av Christoffer Gullin 2025-03-03



I förra veckan rapporterades det att Polestar delade ut stora rabatter till nuvarande Teslaägare som byter in sin Tesla mot en Polestar 3. Dels handlar det om rabatter för Polestar Clean Vehicle Incentive som ger \$15 000 i rabatt men ytterligare \$5000 gick att spara om man bytte in en Tesla. Kampanjen pågick under en veckas tid och resultatet ser ut att ha blivit vad Polestar hade hoppats på.

I ett [inlägg på LinkedIn](#) skriver Jordan Hofmann, Head of Sales för Polestar US, att kampanjen varit lyckad. Under veckan såg man en av de högsta beställningssiffran någonsin för Polestar 3. Han fortsätter inlägget med att kampanjen mot Teslakunder varit uppskattad och är en del av anledningen till den stora orderingången.

Polestar 3 är en lyxig suv som tillverkas i USA och är en viktig bil för Polestar på den amerikanska marknaden. I Sverige börjar Polestar 3 på 890 000 kr för en bakhjulsdriven version med en WLTP på 706 km. Om en liknande kampanj planeras i Europa har inte nämnts.



Christoffer Gullin

7. Elbilarna som är vinnare på Teslas fall i Sverige

Av Maths Nilsson 3 mars 2025, 09:24

Nu ökar elbilarna kraftigt på den svenska nybilsmarknaden. Trots att Tesla tappade 42 procent i februari ökade elbilar med 32 procent. Istället blev flera andra märken vinnare på Teslas ras.



Nyregistreringar av **bilar** ökade med 4,5 procent i februari. Men det som sticker ut är att elbilarna fått ny fart under däck. I februari registrerades 6872 nya elbilar, en ökning med 32 procent, enligt officiell statistik från **Mobility Sweden**. Det är framförallt företagen som köper fler elbilar.

Ökningen för elbilarna kommer trots att marknadsledaren Tesla tappade 42 procent under februari. Istället är det flera andra märken som noterar jätteuppgångar när Tesla faller. Tidigare marknadsledaren Tesla **Model Y** kom fyra och tappade 52 procent mot förra året.

Volvos trotjänare EX40 gick starkt och såldes i 595 exemplar. Elkombin Volkswagen ID.7 ökar stort i Sverige. Den hade just börjat säljas förra året, men ökar nu med 4000 procent. Nykomlingen Kia EV3 noteras för 499 sålda bilar.

Även laddhybrider gick starkt under månaden och ökade med 13 procent. Volvo dominerar stort på laddhybrider. Volvo XC60 var den populäraste laddhybriden, följd av V60 och V90.

– Det är positivt att elektrifieringen stadigt ökar och att företagen fortsätter att ställa om. För privatmarknaden behövs styrmedel som riktar sig till medelinkomsttagare och fokus på att bygga laddinfrastruktur i flerbostadshus, säger Emmi Antonsson, chef för kommunikation och samhällskontakter hos Mobility Sweden.



Elkombin VW ID.7 ökar starkt när Tesla tappar.



Gamlingen Volvo EX40 var den mest sålda elbilen under månaden.



Maths Nilsson

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

LÄS MER:



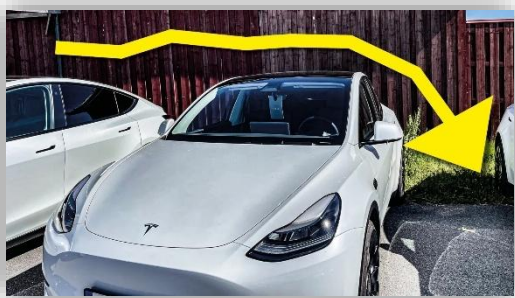
Ras för nya elbilar i Sverige – bensin ökar igen



Kollaps för nya bilar i Sverige – elbilar rasar mest



Stort ras för nya elbilar i Tyskland



Nytt jätteras för Tesla i Sverige – trots att elbilar ökar



Elbilar ökar i EU igen – men Tesla mot strömmen



8. Tesla erbjuder jätterabatt på Model Y Performance

Posted by Kristofer Rask mars 1, 2025

70 000 kr ska tömma lagret



Häromveckan lanserade Tesla en rejält uppdaterad variant av sin storsäljare Tesla Model Y. För att tömma lagren på äldre bilar har Tesla parallellt erbjudit den äldre versionen av Model Y till nollränta.

Nu kommer nästa stora prisoffensiv från den amerikanska elbilstillverkaren och som vanligt tar man i från tårna. Tesla har ett parti med Tesla Model Y Performance på lager som man nu rear ut med upp till 70 000 kronor i rabatt.

Den högpresterande familjesuven klarar 0 till 100 km/h på 3,7 sekunder och har en WLTP-räckvidd på 514 kilometer (WLTP).

Det tidigare ordinarie priset på en Model Y Performance innan den slutade tillverkas var 684 170 kronor. Nu släpper Tesla de nya lagerbilarna för 616 670 kronor enligt annonserna på Teslas webbsida.

Tesla har ännu inte lanserat någon Performance-variant av den nya uppgraderade Model Y.

Relaterad läsning: [Provkörning av nya Tesla Model Y.](#)

9. Galna klippet på Ferrari: 30 miljarder kronor

Av Maths Nilsson

27 februari 2025, 15:22

Mäktiga Agnelli-familjen säljer av aktier för 33 miljarder kronor i Ferrari. Jättevinsten på sportbilarna ska användas till ett hemligt förvärv. – Vårt åtagande att förbli Ferraris största aktieägare på lång sikt är starkare än någonsin, säger Exors vd John Elkann i ett uttalande.



Finansgeniet John Elkann styr även över Fiat och Stellantis sedan vd:n Carlos Tavares fått gå.

Italiens mäktiga finansfamilj Agnelli är största ägare i Ferrari och kontrollerar över 20 procent av kapitalet och 30 procent av rösterna. Nu har familjebolaget Exor med **John Elkann** i spetsen bestämt sig för att casha hem lite av vinsten i Ferrari. De säljer av fyra procent av aktierna i Ferrari och kammar hem 33 miljarder kronor på ett bräde, **uppgjer Reuters**. Sedan börsnoteringen har de gjort en vinst på 30 miljarder kronor på aktierna som nu säljs.

Försäljningen skedde med viss rabatt och fick Ferraris aktier att falla med åtta procent på Milanobörsen. Men fortfarande är Ferraris börsvärde över 86 miljarder euro. John Elkann är hemlighetsfull med vad pengarna ska användas till, men säger:

– Ett betydande nytt förvärv när en sådan möjlighet bjuder sig.

Tillsammans Piero Ferrari, son till grundaren Enzo Ferrari, kontrollerar Exor och familjen Agnelli fortfarande omkring 50 procent av rösterna i Ferrari. Aktien börsnoterades på 43 euro år 2025, och ägarna har kunnat se sin investering tiodubblas i värde.



Finansgeniet John Elkann styr även över Fiat och Stellantis sedan vd:n Carlos Tavares fått gå.

LÄS MER:

- [Ferrari satsar 47 miljarder på elbilar: Släpper 15...](#)
- [Skatterazzia mot Ferraris och Stellantis ordförande](#)
- [Geely minskar innehav i AB Volvo med sju miljarder kr](#)
- [Ferraris vd sjuk i Covid-19 – avgick hastigt i natt](#)
- [Ferraris försäljning föll – aktien rasade](#)
- [Geely vill låna 23 miljarder på sina Volvo-aktier](#)



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

10. Cadillac BLS var en Saab 9-3 i amerikansk kostym

Publicerad 3 april 2021 (uppdaterad 29 november 2024)

Text Calle Carlquist

När Saab 9-3 plötsligt blev en Cadillac var det starten på svanesången för det svenska bilmärket.



Döende märken är särskilt utsatta för desperata bildirektörers experiment. Anrika Studebaker i South Bend, Indiana, flyttades före nedläggningen i mitten av 1960-talet till Kanada och fick motorer från Chevrolet. Ärevördiga Packard pressades i slutet av 1950-talet in i läbbigt utspökade Studebakerkostymer, de så kallade Packardbakers, och tågade rakt mot graven.

Och så Saab, ja tänk allt vad som hände med Saab i GM:s tyglar innan slutet obönhörligen kom. Det blev udda modeller som **9-2X**, baserad på Subaru. Det blev 9-7X, historiens enda Saab som kunde erhållas med samma motor som Chevrolet Corvette. Och världen fick se Cadillac BLS, baserad på sista generationens Saab 9-3.

Bob Lutz, GM:s produktchef med ett långt och tidvis ärorikt förflutet i bilindustrin både i USA och Europa, var hjärnan bakom dessa bastarder. Beroende på betraktarens läggning kan de ses som roliga kuriositeter värda att samla på eller som ren idioti.

Metoden att applicera olika GM-varumärken på bilar av alla slag i koncernens nätverk jorden runt var allt annat än ny när Saab 9-3 transformerades till Cadillac BLS för 15 år sedan. En tysk Opel hade alltid kunnat dyka upp som en brasiliansk eller sydafrikansk Chevrolet när man minst anade det.



Vi Bilägare 7/2006.

Men nu var det alltså en riktig Cadillac som skulle byggas i Trollhättan och inte bara där; mot slutet av sin levnadsbana skulle BLS skruvas ihop också i Kaliningrad, av alla ställen. Blott Gud vet hur många gånger Cadillac försökt etablera sig i Europa i modern tid, alltid med misslyckat resultat. Men Lutz var ihärdig och lät ett par designers ta fram en utseende-Caddyfierad Saab som skulle få de snobbiga européerna på fall.

I Vi Bilägare nummer 7/2006 testades Cadillac BLS och fick en del beröm, bland annat för en behagligare fjädring än i motsvarande Saab. Designen ansågs tillräckligt annorlunda och inredningen var bitvis anpassad efter de krav man kunde förvänta sig att varumärkets anhängare hade. Halvljuset var bra, bara en sådan sak.

Testentusiasmen var ändå ljummen, precis som på andra håll i Europa. BLS var helt enkelt en konstig kuf, intrycket av nödtåtgärd överväldigande. Att BLS – somliga ville uttyda det som Bob Lutz Special – lanserades som kombi under 2007, Cadillacs första någonsin, hjälpte föga.

Andningshjälpen fick avbrytas i förtid. Redan strax efter debuten kom oroande rapporter om att "bilen bara byggdes på måndagar". Första året, 2006, blev det 3 257 exemplar och året därpå 2 772. Under 2009 byggdes de sista bilarna, sörjda och saknade av väldigt få – i alla fall då.

Kanske läge att samla på sig ett exemplar av "Standard of the World", Cadillacs gamla slogan?

Läs också: Utskällda Saab 9-2X var värd ett bättre öde



Calle Carlquist



11. Hotchkiss-Grégoire: lurad igen

Av Jon Pressnell | 27 okt 2023

Hur ska man bedöma Hotchkiss-Grégoire? Som en monumental dårskap som gjorde slut på Hotchkiss som tillverkare av personbilar eller som den mest avancerade och spännande franska bilen på sin tid, en som förutsåg och förbättrade DS och som dödades brutalt och i onödan innan den hann etablera sig på marknaden?



Delvis tack vare den framriktade vikten känns Hotchkiss-Grégoire väldigt stabil

H-G kom till som en logisk uppföljare till **förkrigstidens Amilcar Compound** och småbilen Aluminium Français Grégoire.

Precis som med dessa två var det en framhjuldriven design byggd kring ett innovativt skrov i gjuten aluminium.

Den hade också Grégoires helt oberoende fjädring med variabel hastighet, med horisontella spiralfjädrar under spänning.

Men Type R, som prototypen kallades, tog spelet ännu längre, med en vattenkyld platt fyra helt i aluminium och en aerodynamiskt slät kaross som i modellform registrerade en luftmotståndskoefficient på 0,20.

Grégoire marknadsförde prototypen runt den franska bilindustrin, men hittade inga köpare.



I framsätet finns plats för tre personer.

Ingen ville riskera att bygga en design som inte var relaterad till deras befintliga bilar och använda en form av konstruktion som hade visat sig vara problematisk i det Hotchkiss-byggda området.

Dessutom krävdes det inte ett geni för att inse att den hopskruvade satsen skulle kosta betydligt mer än en pressad stålkonstruktion och skulle göra alla tillverkare beroende av Frankrikes monopol på aluminium.

Det fanns också en motvilja mot Grégoire.

På senare tid älskade han att framställa sig själv som en modig, fritänkande individualist-designer, men på den tiden betraktades han som en värtalig insider, en marionett för sin kassör Aluminium Français och som någon som var skicklig på att manipulera den smickrande pressen.

Efter att ha fått stöd av den kollaborativa Vichy-administrationen under andra världskriget hade Grégoire i slutet av 1944 lyckats få **Simca** att ledas med fallskärm av den provisoriska regeringen i det befriade Frankrike.

Denna korta episod var en del av hans försök att få den fransk-italienska firman att bygga AFG, men den avslutades snabbt när Simca-chefen Henri Théodore Pigozzi återvände.

Men trots allt detta accepterade Hotchkiss 1948 att bygga Type R, och Grégoire gick med i företagets styrelse och blev senare minoritetsägare.

Efter att ha haft problem med att tillverka **Amilcar** Compound verkar det förvånande att Saint Denis-företaget skulle ta upp en annan Grégoire-design i samma anda.

Utan en betydande investering i verktyg var det enda sättet för en så sofistikerad ny bil att vara lönsam att montera inköpta komponenter.

Så företaget skulle vara utlämnat till underleverantörer när det gällde kvalitet, leverans och pris.



De gräddvita och bruna Jaeger-urtavlorna matchar Hotchkiss-Grégoires exklusiva kupé

Efter att ha blivit uppvaktad av Grégoire uppmanade en av Hotchkiss största aktieägare, Electobel i Belgien, företaget att ta sig an Type R.

Peugeot, en annan viktig finansiär, såg fördelarna med att ha Aluminium Français på sin sida – liksom att hålla Grégoires vänner i regeringen nöjda – genom att låta Hotchkiss tillverka bilen i ett litet antal.

Seniora ingenjörer och ledning var dock livliga.

Chefsingenjören Vincenzo Bertarione levererade en svidande bedömning av Type R:s design och sa att ingen av dess funktioner var ekonomiskt eller tekniskt vettiga.

Inte bara det, utan när affären var klar under juni 1949 höll Hotchkiss på att lägga sista handen vid en ny serie bilar av egen design.

Henry Mann Ainsworth, VD:n, avgick i avsky.

Samtidigt konserverades "New Look" Hotchkisses till förmån för Anjou-serien, en mindre radikal omkaross av de befintliga bilarna, tänkt som en nödlösning tills Grégoire blev den enda produkten.

Mot denna bakgrund av illvilja planerades produktionen av en "förserie" med 200 Hotchkiss-Grégoires att starta i december 1950. Detta var en löjligt snäv tidsplan för en helt ny modell.

På hösten samma år hade bilen fått en ny design två gånger och hade nu fyrlättas karosser.

Föreslagen att sälja för 1 200 000 franc (cirka 1 250 pund), när en **Ford Vedette** kostade 850 000 franc, ansågs priset redan vara för högt av pressen.

Det talades om att tillverka 1200 bilar under det första året, men till slut dök den första kunden H-G upp först i juni 1951 – då hade priset stigit till 1 490 000 franc.

På Parissalongen 1951 hade detta ökat till 1 800 000 franc: tre gånger så mycket som en 11BL Traction Avant **Citroën** och dubbelt så mycket som den nya **Renault Frégate**.

Med de pengarna ville folk inte ha bilen, oavsett dess förtjänster.

På sätt och vis var frågan akademisk: Hotchkiss kunde med nöd och näppe göra saken. I slutet av 1951 hade bara 50 exemplar byggts.



Den bisarra kraschens fjärde växel har en "sockertång"-spärr

Gjutgodset i legering, i synnerhet den massiva och komplexa ventilen i ett stycke, tillverkades inte till toleranser och måste fettas i stor utsträckning. Ett stort antal gjutgods underkändes.

Det krävdes åtta man bara för att få dörrarna att passa.

Det fanns också stora barnsjukdomar.

Svänghjulen kom drivande, bland diverse motorsjukdomar; växellådorna gick sönder; karosserna läckte; dörrarna sprang upp; framfjädringen slets ut inom 6000 miles; Avslutningen var dålig.

Tre fjärdedelar av bilarna kom tillbaka för kostsam korrigering av undergarantier.

Till råga på allt höll Hotchkiss på att få slut på pengar – eftersom det inte hade kostat jobbet.

Om man hade gjort det hade man kanske kunnat upptäcka att aluminiumvingar var mer än dubbelt så dyra som stålvingar.

När man äntligen räknade ut summorna, i oktober 1951, beräknade man att varje bil kostade 2 510 000 franc, vilket ledde till en panikartad prishöjning under mässan.

Att bygga ut på jordbruk var inte heller ett genomförbart alternativ.

Facel offererade, men summan var bortom Hotchkiss tillgångar och skulle bara skrivas av över en körning på minst 3000 bilar. Hotchkiss hade satt sig själv i en *Moment 22-knipa*.

Efter att inte ha kunnat investera i de nya anläggningarna för att tillverka bilen kostnads-effektivt, hade man belånat sig själv för att för hand bygga en överprissatt och underutvecklad design som höll på att dö en död på marknaden.

Som ett resultat av detta fanns det ingen solid kommersiell grund för att rättfärdiga en ombyggnad av utrustning för storskalig tillverkning som skulle sänka kostnaderna och höja kvaliteten – även om man antog att sådana medel fanns tillgängliga.



Det finns gott om benutrymme i baksätet på Hotchkiss-Grégoire.

1952 – samma år som coupé- och drophead-modeller med chapronkaross kom in i sortimentet – drev Peugeot igenom en förändring i den högsta ledningen.

Den nye chefen Paul Richard bestämde sig för att dra ur kontakten för Hotchkiss-Grégoire i samma ögonblick som han blev fri från kontraktsförpliktelser gentemot Jean-Albert.

I och med att försäljningen av Anjou hade gått upp i rök skulle biltillverkningen upphöra, och hädanefter skulle Hotchkiss koncentrera sig på försvarskontrakt, sina lastbilar och på licensmontering av Ferguson-traktorn och Jeepen.

Ett tag utforskade Grégoire möjligheten att passa in hela H-G-fronten i ett Frégate-skal, men det var aldrig en realistisk idé.

Den sista sedanen levererades i mars 1954 och den sista Chacron-cabrioleten i november. Endast 247 Hotchkiss-Grégoires hade tillverkats.

Samma år slogs Hotchkiss samman med **Delahaye**, och 1956 gick det samman med försvars- och elektronikföretaget Brandt, innan det slutligen slogs ihop med det gigantiska konglomeratet Thomson.

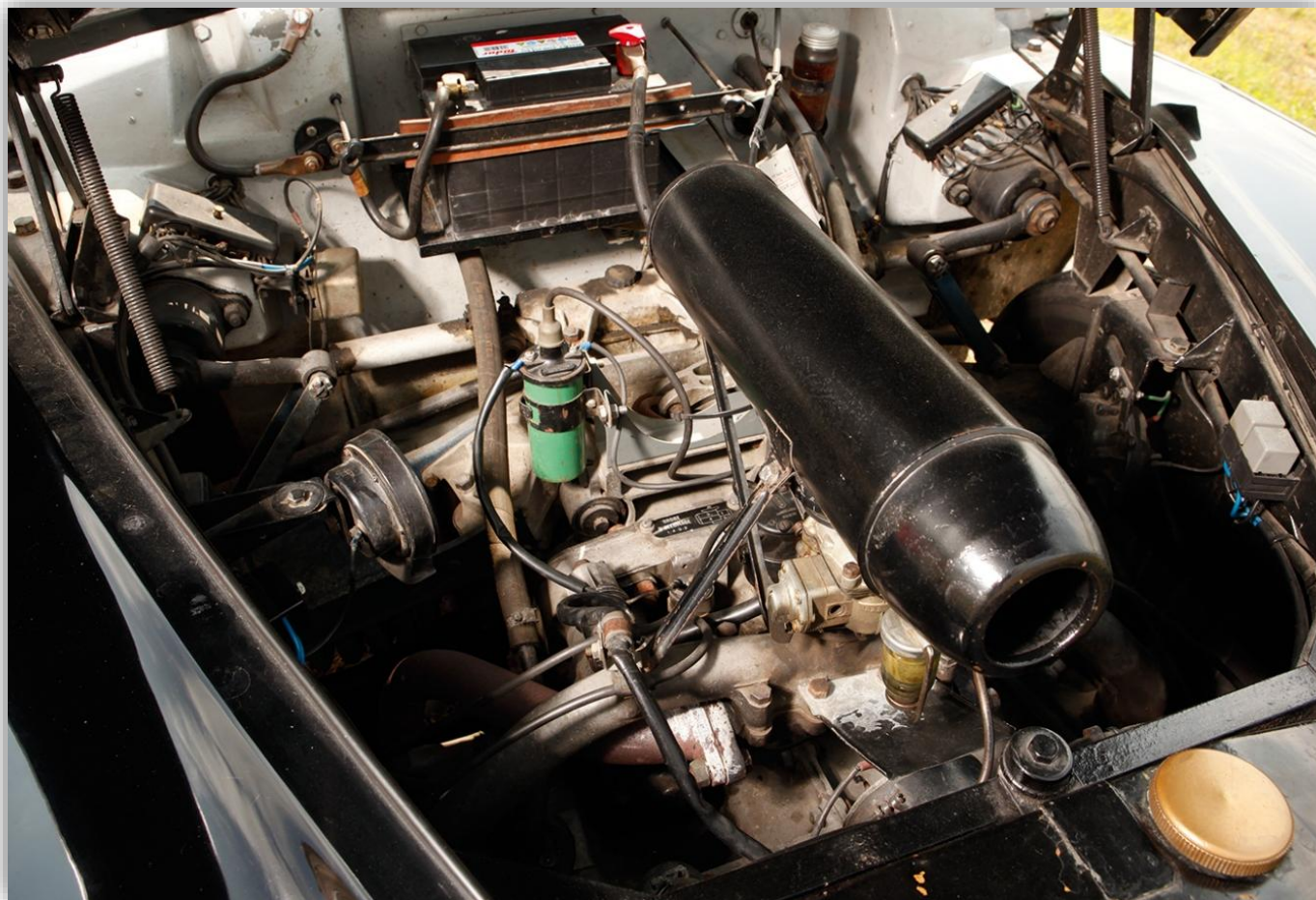
Tack vare deras aluminiumkonstruktion och deras spännande ingenjörskonst har ett 70-tal Hotchkiss-Grégoires överlevt.

Jacques Paquereaus exempel har en ovanlig historia: det var en regeringsbil som användes 1954 och 1955 av den blivande franske presidenten François Mitterrand, när han var inrikesminister.

"Sextio år senare är det extraordinärt", säger Paquereau entusiastiskt.

"Den går som en modern bil – den är bekväm, tyst, drar inte mycket bensin, är behaglig att köra och har bra väghållning", fortsätter han.

– Visst, det finns områden där det behövde förbättras, men det var i princip en prototyp. På sin tid måste det ha varit något alldeles extra."



Under motorhuvn har Hotchkiss-Grégoires flat-four en 32 mm Solex-förgasare; notera de högt placerade Houdaille-dämparna

Hur står den sig i jämförelse med den **15-Six Traction Avant** som han en gång ägde?

"Citroën är inte lätt att köra. Det är otympligt.

"På den öppna vägen är det bra, men i stan *oh là là!* Hotchkiss är mycket bättre – det är en cykel i jämförelse.

"På slingrande vägar är 15-Six en plåga. Gör 100 km och du är utmattad. Gör 500 km i det här och du är bra."

Paquereau är dock inte blind för bilens brister: "Dess största brister är dess självmordsdörrar – fortfarande med träram från 1952! – och den komplexa fronten.

– Det är mässingsbussningar, gängade tappar och smörjnipllar överallt. Det är en fasa om underhållet försummas.

"Ingenting är enkelt – inte ens värmaren. Varje aspekt var noga genomtänkt, men det var helt enkelt för komplicerat."

När du kliver över den djupa fönsterbrädan och in i den platta interiören upptäcker du en stuga med överraskande enkelhet.

Med sittplatser för tre fram och två bak, tack vare bilens avsmalnande form, har de bakre passagerarna en utsikt över vad som ser ut som tunnland av främre kupé.

Föraren sitter däremot ganska högt, med låren nära ratten, på ett bänksäte som förvånansvärt nog inte har någon justering framåt och bakåt.

Det finns omöstrade bruna tygdetaljer med kontrasterande passpoaler, matchande in- nertak, slätkorniga dörrlock och en brunlackerad instrumentbräda som ser allt annat än exklusiv ut - trots den attraktiva radiogrillen med sitt Hotchkiss-Grégoire-gasellmotiv.



Emblemet med korslagda kanoner på Hotchkiss-Grégoire

Den är trevlig att köra.

När den 70 hk starka 2188cc pushrod flat-four drar iväg låter den som en förstora **Jowett Javelin-enhet**, med en kraftigt ojämn ton vid låg hastighet.

På en liten gasspjällsöppning i toppen hör du inte mycket mer än ett diskret "ron-ron" från motorn.

Vid högre hastigheter förblir den imponerande smidig, men dränks av vindbrus som visslar runt dörrarna.

Det finns en viss gruffighet under belastning, så överlag känns den grövre och mindre raffinerad än en DS. Men var kan designen ha befunnit sig efter fem års utveckling?

Toppväxeln är definitivt en överväxel, och trean är ganska hög, så all acceleration ligger på tvåan. Grégoire kör fram i 50-60 km/h, helt lugnt och med en imponerande känsla av säkerhet.

Pelarbytet är bra, men kräver full nedtryckning av kopplingen. En separat spak manövrerar en spärr för den osynkroniserade fjärdedelen, som är inställd i samma plan som den andra.

Du kan muff skift, men få det rätt och åtgärden genom rutan är söt. Med en fast men inte brutal hand låter du spaken hitta sin egen plats. Faktum är att när du väl har förmågan behöver den bara dina fingrar.

Den positiva kuggstångsstyrningen är inte tung och med sin framriktade vikt har bilen exemplarisk stabilitet rakt fram utan överdriven understyrning – även om den välter och skriker i däcken när den kastas in i en kurva.

Vändradien är också bra, vilket är en fördel med Tractas yttre CV-leder som Grégoire använder.



Det finns ett mjukt guppande från fjädringen, även på bra vägar, och detta förstärks av sätesfjädrarna. Det är avslappnande och ganska älskvärt.

När det gäller de hydrauliska bromsarna behöver de en mager men fungerar bra. Med sin mjuka gång, breda cockpit och vee-skärm är Grégoire en vänlig gammal kryssare.

Problemet är att resten av bilen, bortsett från mekaniken, framstår som gammaldags och inte upp till ett så högt pris.

Kupén har knappt mer atmosfär än i en Traction Avant eller en 203, men det är svårt att inte gilla bilen för dess lätta förmåga att ta sig fram och dess rena teknik.

Isolerat är alltså Hotchkiss-Grégoire ett angenämt och fulländat fordon. Men bilen kan inte betraktas isolerat. Det var galenskap av underkapitaliserade Hotchkiss, med sina knariga faciliteter, att göra en helt ny modell som inte hade något gemensamt med sitt befintliga sortiment.

Om man ser bortom hypen var det inte sunt ingenjörskonst att konstruera en bil på ett sådant sätt att den tekniskt sett inte kunde tillverkas med de medel som då fanns tillgängliga. Inte heller till ett pris som ingen skulle betala.

Hotchkiss-Grégoire är ett fascinerande och på många sätt avancerat fordon. Men det är ett monument över Jean-Albert Grégaires fåfänga. Om du ska utge dig för att vara en avantgardistisk innovatör måste din design fungera, vara tillverkningsbar och ekonomiskt lönsam.

Bilder: Tony Baker

Detta var första gången i vår tidning för juli 2015; All information var korrekt vid det ursprungliga publiceringsdatumet



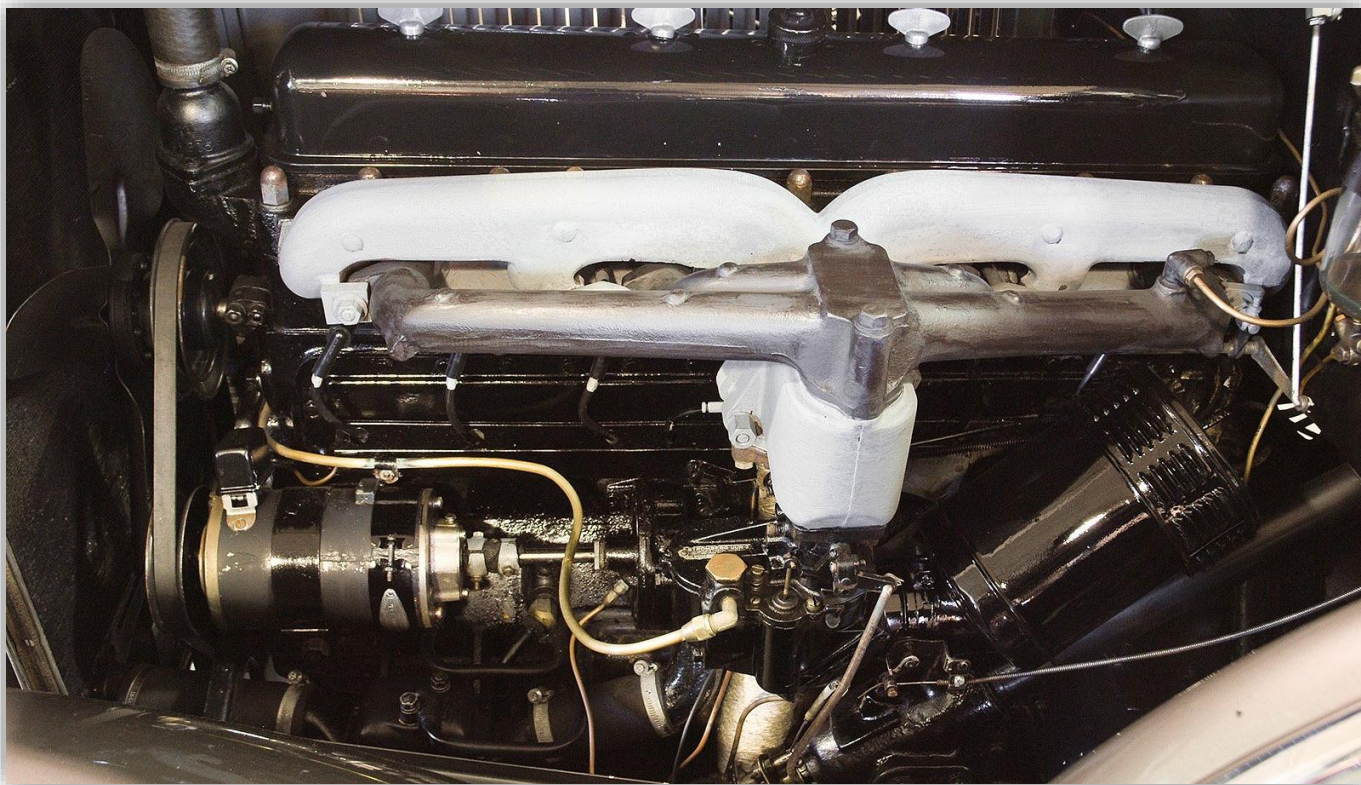
Jon Pressnell

12. Nash Series 981 Cabriolet Victoria 1932

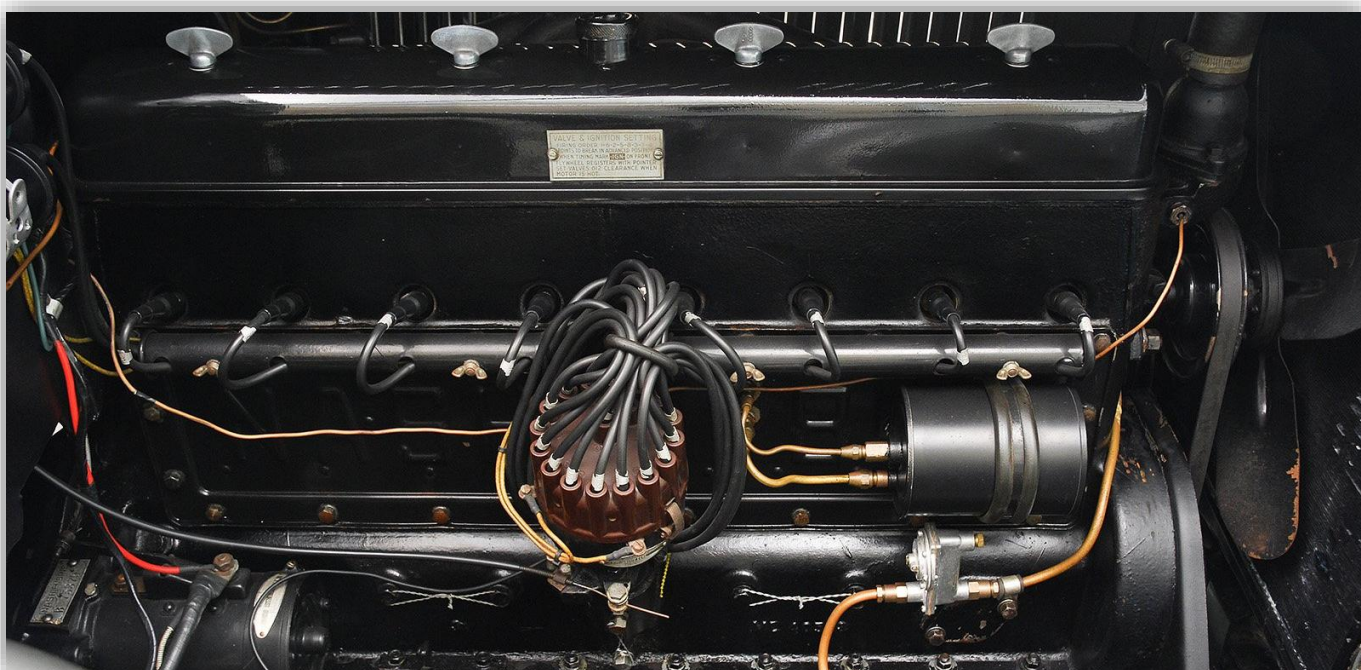


Charlie Nash var en av de mest framgångsrika cheferna i den tidiga amerikanska bilindustrin, och steg från att ha stoppat kuddar på Billy Durants vagnföretag i Flint till att bli ordförande för General Motors innan han startade på egen hand och bildade Nash Motors 1916 och byggde upp det företaget till en av de ledande inom mellanprisområdet. Hans försiktiga ledarstil hindrade dock inte Nash från innovativa och eleganta bilar, eftersom företaget byggde en serie raka åttacylindriga motorer med toppventiler som kompletterade modern stil och design.





Denna **Nash** 981 Convertible Victoria från 1932 är ett underbart exempel på den sofistikerade design och det värde som Nash gav, egenskaper som tillsammans med Charlie Nashs goda ledning resulterade i att Nash var den enda biltillverkaren förutom General Motors som gick med vinst 1932. Den fick en fullständig restaurering från grunden, med mutter och bult för flera år sedan i sin mycket attraktiva livré av mörkgrå metallic med röd karosslinje, en röd läderinredning och mörkgrå tygtopp med ett innertak och landau-barer. Den cabriolet victoria-karossen (två dörrar, fyra säten med långa dörrar och blindutrymmen) är särskilt attraktiv, sitter tätt på 121-tums hjulbasen och rymmer ett bagageutrymme i samma färg som kaross mellan bakskärmarna. Bilen har också dubbla slutna sidomonterade reservdelar, svartmålade trådhjul med kromade låsringar, svarta däck och en värmare.





Som en Twin-Ignition Eight är det en av de största och mest påkostade Nashes från perioden, med en närvaro som är närmare den hos en stor Packard än den hos en Nash, och drivs av den 100 hästkrafter starka 260 kubiktum raka åttan. Med en total produktion av dessa bilar 1932 på totalt bara 200 är den lika sällsynt som den är elegant. En skarpsinnig samlare lät restaurera denna bil grundligt innan han tog den till Frankrike där den visades och turnerade på den europeiska scenen innan den kom tillbaka till USA. Idag är den fortfarande i utmärkt skick. En stor, sofistikerad, lyxig och underbar bil, denna utsökta Nash exemplifierar varför Twin-Ignition Eights får mer och mer respekt bland kräsna samlare. Den erbjuder samma närvaro och stilnivå som bilar som kostar mycket mer.

Om du är en samlare av gamla bilar och har veteranbilar till salu, kontakta våra representanter idag och lär dig mer om vårt [sändningsprogram](#) för klassiska bilar. Det är en sömlös tjänst designad för samlare att utnyttja vårt globala nätverk och förmedla en privat försäljning.



Roger Warolin