

Drömmen om

BILEN

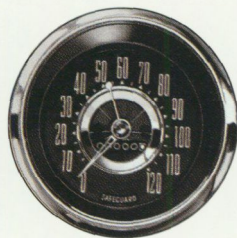
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



FOTO: CLAES JOHANSSON.

Passionen för gammelbilar

CLAES JOHANSSON

Att bunta ihop Sveriges alla bilentusiaster i en klump är ungefär lika finkänsligt som att utnämna skogens alla existenser till älgar.

Det finns i Sverige idag ca 15 biltidningar, var och en med sin inriktning och målgrupp, plus ett oöverblickbart antal utländska titlar som klarar att tillfredsställa de mest krävande avvikargrupper. Till det kommer en enorm flora klubbtidningar för extremister.

Man gillar inte bara bilar.

Det kan vara ett märke, en modell, ett stuk, en tids-epok, en motor. Alla skapar sina egna skäl, för stunden eller bergfast för livet. Det handlar sällan om logik. Bilar är känslor och kanske just därför är hobbyn så spännande – och en av våra största folkrörelser.



Ladan – bilhobbyns moder

Några gemensamma drag finns ändå att spåra. Inte minst inom den stora gruppen som föredrar ”gammelbilar”.

Här står i stort sett alla i tacksamhetsskuld till en anspråkslös byggnad på landsbygden. Fråga vilken biltok som helst. Någonstans i hans dunkla, svår-förklarade inre bär han en vacker bild av den svenska ladan!

Ladan är bilhobbyns moder. För i svenska lador stod bilar. Och väntade.

De hamnade där när man inte orkade åka till skroten. När man inte var potent nog att framföra dem med säker hand i trafiken. Eller när besiktningen hotade med ”spansk flagg” (en gul och röd klisterlapp som sa ”körförbud”). Bilprovningens första år 1965 fick de svenska ladorna att bågna.

Den första uppallningsvågen kom redan 1939–40. Krigsmakten rekvirerade alla användbara däck och det rädde bränslebrist på grund av avspärningen. Hade bilägaren synnerliga skäl och råd att investera ca 1 500 kr kunde han låta montera ett puffande gengasaggregat och nöjt rulla vidare. Omkring 73 000 bilar byggdes om för drift av generatorgas.

Det var ur ladornas fyndmöjligheter som det genuina svenska intresset för gamla bilar föddes. Tillgången spädades på i olika omgångar av stora importvågor. På 1970-talet välldes det in bilar från USA.

På 50-talet gällde nya bilar

Fram till i början av 1960-talet existerade inte "gammelbilen" i egentlig mening. Bilar skulle vara nya. Efter kriget hungrade svensken efter framtiden och bilen som skulle föra honom dit. Ingen köpte bil i egenskap av att den var "gammal". Att folk tvingades köra gamla bilar var en annan sak. Produktionen av nya bilar låg långt under efterfrågan och avdammade trettioalare och obskyra importmärken fick duga så länge – i väntan på den nya Volkswagen eller Volvo PV 444, på vilka man i allra gynnsammaste fall hade tecknat ett kontrakt.

1952 var varannan bil av förkrigsmodell, vilket motsvarade 150 000 bilar. 1960 fanns blott 12 000 av dem kvar! Förnyelsen och tillväxten av den svenska vagnparken var explosionsartad. En sju år gammal Chevrolet saknade i början av sextioalet i stort sett värde. Sett med dagens bilhistoriska glasögon slås man av femtioalets totala hänsynslöshet mot många unika bilar.



Åtskilliga är de skräckberättelser om felfria bilar, extravaganta åkdon, som högs upp bara för att de befanns otympliga och omoderna.

Tillgång och efterfrågan på bilar balanse-
rades i slutet av femtioalet och bensinransone-
ringen var ett minne blott. Då gick de stora serietillverkade amerikanska bilar-
na som brukats i brist på annat till slakt i stor skala. En och annan exklusiv bil
sparades för framtiden. Det rörde sig uteslutande om flotta europeiska lyxbi-
lar från 1920- och 30-talen. Bugatti, Rolls-Royce, Delage – handbyggda super-
bilar som redan när de tillverkades var destinerade att bli klassiker.



Drömmen om den perfekta renoveringen. Från ladans utmaning till den perfekta pärlan och en champagneskål när det hela är klart. Här är det en Saab 92 -55 som fått nytt liv tack vare de entusiastiska ägarna Ulf och Eleonor Johansson, (se även s. 168). FOTO: CLAES JOHANSSON.



Folke Johansson tycker om sin Amazon, en av Sveriges finaste. I garaget står också en grann Buick 1938, som mer representerar Folkes barndom. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Ur det intresset bildades AHK, Automobilhistoriska klubben 1950. Knappt fem år senare startade Svenska T-Fordklubben, som var den första att bygga på någon slags folkligare nostalgisk inriktning. T-Fordarna hade för länge sedan tjänat ut, men präglat ett outplånligt minne hos vissa. Dessa klubbar var tidigt ute men utgjorde mer ett kuriosainslag i ett totalt framtidsfixerat samhälle i övrigt.

Självklart fanns klubbar för samtida vagnar. Stockholms M.G.-klubb (senare Stockholms Sportvagnsklubb) kom till under femtiotalet, liksom Club Alfa Romeo Sverige, M.G. Car club of Sweden och Svenska Citroën-klubben.

Men så, i mitten av 1960-talet började intresset för gamla bilar vakna – om man då menar lite mer ordinära serietillverkade bilar från 1930- och 40-talen, gärna fylliga amerikanska vagnar. Och sportbilar av det lite folkligare slaget.

Femtiotalsåk var inte att tänka på. De stod luggslitna och utgjorde stommen i ett lagom attraktivt begagnatsortiment hos bilhandlarna.

Intresset för gammelmilar växer

1965 bildades MHS, Motorhistoriska Sällskapet, lite som en motreaktion till AHK:s exklusiva inriktning. Idag hör man till de mer etablerade klubbarna för bilar i originalskick med ca 6 000 medlemmar. Man vurmar för i stort sett alla typer av fordon och årsmodellsgränsen har kontinuerligt rullat framåt. I MHS-matrikeln finns bilar till och med det tidiga sjuttioalet upptagna. Ett av de mer populära arrangemangen heter Lopp 60 – för sextiotalsbilar. Just sådana ”opersonliga och tråkiga” bilar som gjorde att man tog sig an trettio år gamla bilar 1965 ...



Tack vare vårt lands rika förvaringsmöjligheter har spännande bilar överlevt, men det är starka barndomsupplevelser som fått dem att rulla igen. När MHS pionjärmedlemmar satt och snackade bil var det givetvis farsans och barndomens kärror som kom på tapeten. Så även hos dagens trettioåriga bilpojkar, som mer än gärna tar sig an femtio- och sextiotalare.

Motivet är tydligt i nästan varje gammelmilsreportage. Fram träder en vuxen man och berättar om en längtan efter sin barndoms bilar. Han vill köra det farsan körde. Efter ett målvetetet sökande, kanske i utlandet, finner han så sina drömmars bil, plockar ner den i beståndsdelar, renoverar och söker delar i flera år och isolerar sig periodvis i sitt garage för att en försommardag rulla ut den: pärlan. Historien upprepas gång på gång och alltid är den lika fascinerande.

Låt oss uppehålla oss en stund vid framtidens ”veteraner”. Frågan är om denna mekanism fortsätter att verka in i evigheten? Kommer bilmannen år 2036 att hetsa upp sig över en Mitsubishi Galant 1993 års modell, bara för att han som spoling insöp den gedigna atmosfären, det minnesvärda avgasljudet? Ingen kunde ju 1965 föreställa sig att en Volvo PV 544 skulle framkalla några som helst känslor. Idag frossar en hel klubb i dem.

– Ja, säger Björn-Eric Lindh, tvärsäkert. Han är fordonshistoriker med en rad bilböcker bakom sig. Dagens bilar kommer vara omtyckta veteraner, fast kanske på ett annorlunda sätt, menar han.

– Det går idag renovera en A-Ford som stått bakom en lada i 30 år och blivit överkörd av en ångvält. Det finns nytillverkade delar att köpa.

Dagens bilar är så komplicerade och innehåller så mycket specialkomponenter vilket gör att originaldelar kommer vara det enda gångbara. Det kommer att handla om att finna fina exemplar av gamla bilar och hålla dem i ordning. Helrenoveringar går nog inte att genomföra i framtiden.

Björn-Eric Lindh tror att intresset för gamla bilar kommer att hålla i sig om bara myndigheterna tillåter människor att utöva det.

Bristen på egensinne hos dagens bilar

Det som utöver plast och elektronik talar mot dagens bilar i framtiden är bristen på egensinne. Fram till sjuttioalet hade bilindustrin mod att serieframställa sådana egenskaper. Bilar skilde sig från varandra i fråga om formgivning, tekniskt tänkande och kvalitet. Även de billiga folktransportörerna byggde på helt olika koncept. Bilar var bärare av idéer.

Den moderna bilen är bekväm, säker, tyst och snabb. Alltid tjänstvillig, underhållsfri. Teknik och produktionsmetoder har gjort bilar extremt lika varandra. En människa med samma egenskaper blir urtrist och så fungerar nog entusiastens val av bil. Bilar med mänskliga drag, som kräver omsorg, ägnar man också omsorg åt.

Tidsandan gör nog sitt till för att gallra bland ointressanta bilar. Idag, och troligen i morgon, utgör bilen inte samma självklara lockelse som den gjorde igår. Bilens gyllene aura började mattas i samma ögonblick man upptäckte att fler än en bil tillsammans skapade bilism.

Bilen fick fler dimensioner än att bara vara en tripp till frihet.

En egen bil är idag bara en av många möjligheter till självförverkligande för unga människor, en tendens som blir starkare. Automatiken i att ha körkortet klart på 18-årsdagen är inte längre så uttalad. Det verkar inte ens vara någon status i att vara innehavare av ett körkort, än mindre av en bil.

Troligen kommer exemplaren från bilens guldår även i framtiden att utöva den starkaste lockelsen: med sin charm och sin tekniska begriplighet. Inte minst efterkrigsbilarna som förmår hänga med i trafikrytmen. De är både pålitliga och driftsäkra.

Bilindustrins milstolpar av nyare datum kommer nog också att beredas plats i hobbygaragen, då åldern är den rätta. Redan idag finns märkesklubbar

för Volkswagen Golf GTI, Opel Kadett GSI och Mazda MX-5 Miata. De har goda chanser att utvecklas till "veteranbilsklubbar" i framtiden, precis som klubbarna för Alfa Romeo och Citroën en gång gjorde.

Det är möjligt att dagens datafostrade generationer kommer att finna en glädje i att logga in sig i Mitsubishins uråldriga diagnossystem, och med logikens lagar lösa dess knutar, för att sedan i triumf åka på veteranbilsträff. Kalla mig fantasilös, men det förefaller bara så osannolikt.



Båstad Classic Car Show, 1994.

FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Den folkliga förankringen

Hur ser då gammelmilshobbyn ut nu?

En bra mätare är Motorhistoriska Marknaden i Södertälje. En institution sedan 1960-talet. Då stod 25 säljare på skolgården i Lisma och krängde överblivet gods från garagets gömmor. Idag är marknaden Europas näst största med nära 900 säljare och ca 15 000 besökare. Här blandas amatörer med proffs och utbudet är överväldigande.

Hobbyn har växt explosionsartat under 1980- och 90-talen. I MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, som är paraplyorganisation ingår 121 klubbar; märkesklubbar, lokala veteranbilsklubbar och även MHS och AHK. MHRF har idag 62 000 medlemmar. Under varje helg från maj till augusti finns alltid någon aktivitet att besöka. Ett par återkommande träffar har vuxit sig gigantiska, som i Båstad, mitt under högsommaren då drygt 15 000 människor kommer på besök.



Båstad Classic Car Show, 1994. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

Gammeldbilsrörelsen har en stark folklig förankring, tillställningarna är ofta rena familjeangelägenheter, så långt man kan komma från åttiotalshetsen som drabbade klassiska gamla bilar. Återigen är det de äkta entusiasterna som sitter bakom ratten och de flesta ser med lättnad på att hysterin är över. Den icke bilkunniga allmänheten gavs en skev bild av hobbyfolket under dessa år. Allt som kunde kallas "veteranbil" var värt astronomiska summor.

Men så var det ju inte.

Den traditionelle gammeldbilskillen är mellan 35 och 70 år. I regel håller han hårt på sitt märke och har gedigna kunskaper i ämnet. Draget till sin spets kan man se två tydliga grupper som kompletterar varann på ett utmärkt sätt: renoveraren och brukaren. Renoveraren finner sin utmaning i att återställa ett vrak i nyskick. Han lägger ner hela sin själ (och ekonomi) i jakten på att finna reservdelar som saknas och målet är nått samma dag som bilprovningen drar ett streck över ett felfritt protokoll.

Brukaren, eller köparen, är den som hellre köper en bil som är färdigrenoverad och inte lockas av de ändlösa timmarna i garaget. En vinnare ur ekonomisk synpunkt, då det är väldigt dyrt att renovera bilar.

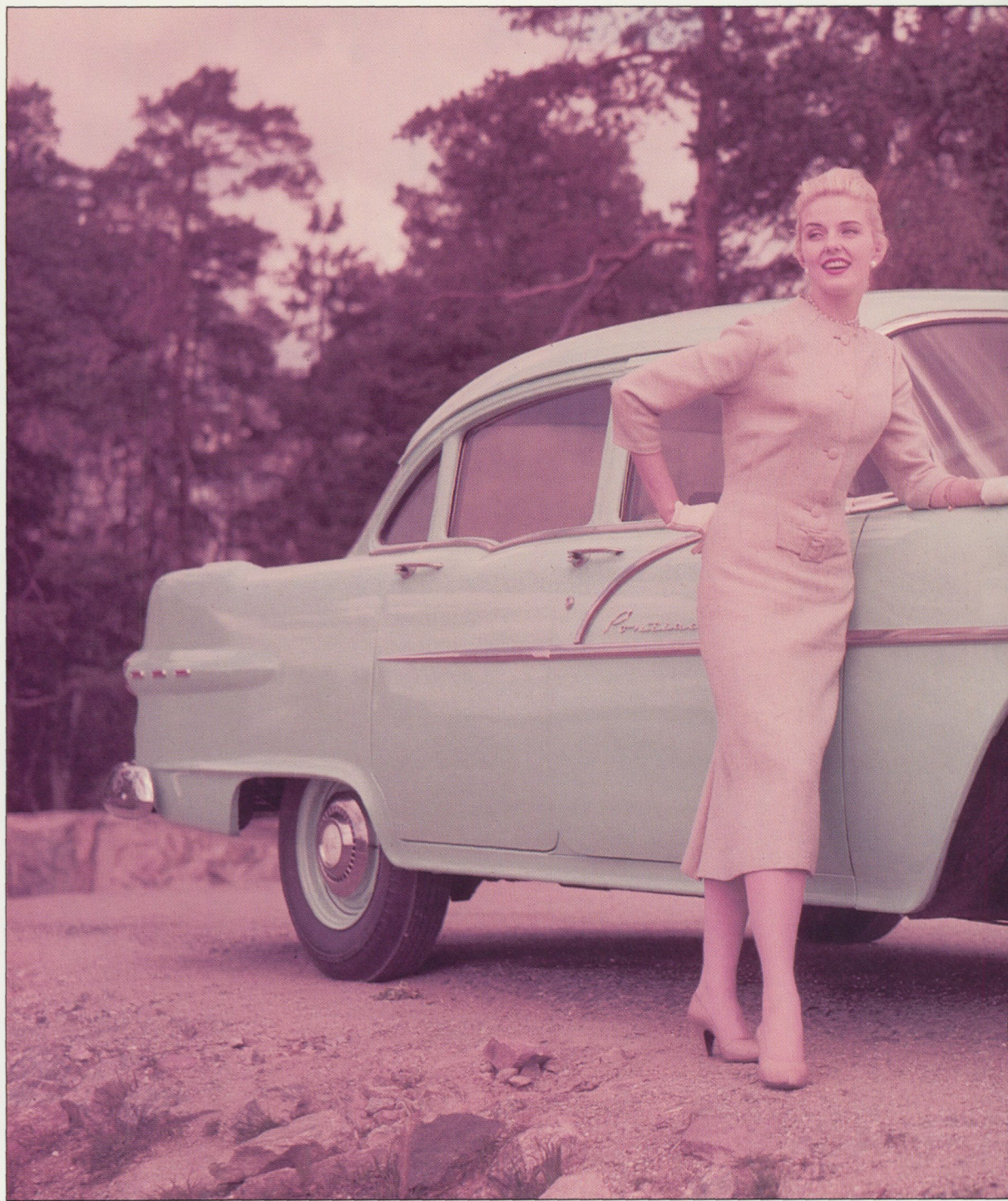
Bilar i orört originalskick uppskattas alltmer. Dessa omhuldas i regel av lite yngre entusiaster som vänder sig mot renoveringshysterin där alla bilar till varje pris skall återställas till nyskick eller finare. Man menar att ur ett historiskt perspektiv är det lika rätt att kunna visa upp bilar som de såg ut när de brukades. Och framför allt vågar man använda dem utan skräck för minsta lilla repa!

MHRF som organiserar ca 20 000 bilar i en specialförsäkring för hobbybilar arbetar just nu fram planer för orenoverade bilar.

Man talar också idag med värme i rösten om "svensksålt" (alltså bilar som har en dokumenterad livshistoria i Sverige) till skillnad mot tidigare då det var status att importera glassigast tänkbara bil från USA.

Den amerikanska bilen

Den kanske hetaste kärleksaffären i svenskt billiv bedrivs med amerikanska skönheter. Utöver hemlandet finns inget land där den amerikanska bilen vårdas så ömt och har så många hängivna ägare. Kulturen kring den amerikan-





ska bilen, främst av 1950- och 60-talsmodell, är mycket stark och delvis ihopflätad med veteranbilsfolket. Detta har skett på senare år, i takt med att fler jänkare petimeterrenoveras till extremoriginalskick och att utövarna blivit äldre och bildat familj.

Denna grupp är ändå tydlig. Den har sitt ursprung i 1970-talets privatimportvåg då det välldes in amerikanare från USA. Då var det magfålgar och hisad bakvagn, flake i lacken och lurvig inredning som gällde. Idag är det rätt med en originalrenovering. Raggarbilar har blivit samlarbilar.

Vårt behov av nostalgi har åter väckt raggarkulturen. Idag handlar det väldigt lite om att plocka upp en flicka. Hon sitter redan bredvid och bär samma efternamn som raggaren själv. I baksätet sitter knatteraggarna.

Bilarna är jättejänkare, exotiska fåglar som vårdas ömt, ganska sällan modeller som rullat i vårt land sedan nya. Calle Jularbo körde Cadillac -59 när det begav sig, speciellt många fler var det inte. Idag rullar hundratals av denna årgång på svenska vägar.

Man blandar friskt bland attributen, de renlärliga snyggar till en "äkta raggabil" från sextioalet och ser till att matcha med den rätta frisyren, de rätta dekalerna.

Den svenska nostalgiraggarsvängen är fascinerande då den bygger på ett starkt romantiserat och efterkonstruerat femtiotal. Ett femtiotal som vi inte såg mycket av i Sverige eller kanske ens i USA. Fenomenet har blivit en kulturyttring i sig och för många ett sätt att leva, inte minst på sommaren.

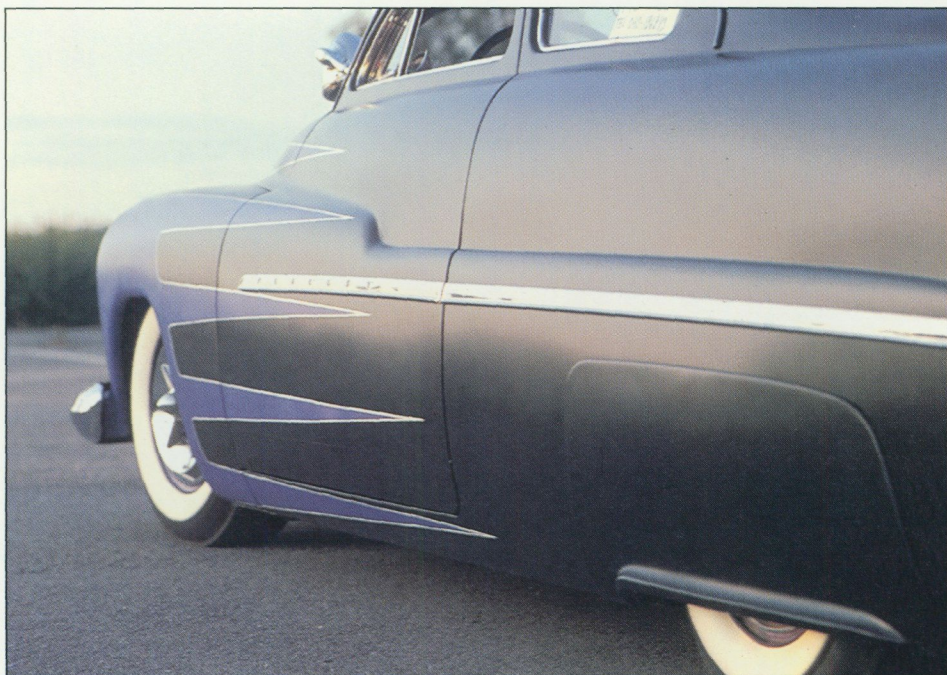
Hot Rods och annat bilbyggeri

Även bilbyggeri faller under älgteorin. Stilarna är så många och vitt skilda. En ombyggd bil kan vara allt från takchoppade Volvo 240, till klassisk custom, gatbilar, Hot Rods, Fat Attack, banstuk, Cal Look ...

Bara rubriken "Hot Rod" döljer olika filosofier: soft rod, high tech, nostalgi rod ...

Varje grupp entusiaster har ett eget utvecklat språk och begreppen talar för sig själva för den som är insatt.

Sverige är unikt med sina liberala regler för ombyggda fordon. I länder som



En klassisk custombil, en Mercury 1950. Här är det formen som är det viktigaste. Karossen är sänkt och taket är choppat. Inredningen brukar vanligen vara av typen tuck 'n roll, det vill säga randig i vitt och rött. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Finland, Danmark, Norge, Tyskland och Frankrike är det i stort sett omöjligt att besiktiga bilar som avviker från det ursprungliga eller hemska tanke är byggda av ägaren själv. I vårt land har vi ca 1 200 registrerade Hot Rods, de övriga länderna kanske 50 tillsammans.

När läget var som mörkast i Sverige var man tvungen att först bygga en bil som myndigheterna skulle krockprova. Därefter, om provet slog väl ut, kunde man bygga sig en identisk bil för att använda sig av.

Tack vare ett mödosamt arbete av Sture Torngren på biltidningen Wheels och flera andra lyckades man i början av 1980-talet rucka på de rigida reglerna. Idag förbesiktigas alla ombyggda fordon av SFRO, Sverige Fordonsbyggares Riksorganisation, en ideell förening som samarbetar med vägverket. SFRO:s 22 besiktningsmän är specialister på fordonsbyggen och fungerar som



Hot Rod-byggaren Per Fredriksson i Hedemora. FOTO: ANNETTE ROSENGREN.

ett stöd för bilprovningen – och för byggaren. Byggen besiktigas i halvfärdigt skick och när de är klara. Man kontrollerar hållfasthet och genomför hårda broms- och bullerprov.

SFRO skiljer på amatörbyggda fordon och ombyggda fordon. De amatörbyggda är sådana som uppstått ur tomma intet medan ombyggda fordon härstammar från en påtaglig bil. Gränsen kan vara flytande och det är SFRO:s bedömning som gäller, vilket säkert myndigheterna är tacksamma för.

Årligen kontrolleras ca 60 Hot Rods och uppemot 100 ombyggda fordon. Man har även ett avtal med bilprovningen i Norge, som innebär att man bistår med teknisk bedömning.

Hot Rod rörelsen härstammar från efterkrigstidens Amerika. Hot Rods var enkla, billiga 30-tals bilar (allra helst Ford) som strippades på skärmar och försågs med trimmade motorer. De kördes av unga grabbar, till och från High School och på racerbanorna. Ur dessa enkla förhållanden växte en kultur, med olika stilar, begrepp och fixstjärnor. Lilla Sverige sög åt sig allt som var amerikanskt och en och annan bondsvensk Hot Rod snickrades ihop i mitten av 1950-talet. Nästa årtionde byggdes några fler, det ordnades till och med Hot



Street Rod byggd på en Chevrolet -37. Stilar och manér som uppkommer i Kalifornien finner snabbt sin spridning till Sverige. De stiliserade eldsflammorna på sidorna kallas scallops. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Rod Show i ärevörddiga Marmorhallarna, ett klassiskt bilpalats i centrala Stockholm.

Några få envisa svenska legender inom Hot Rod byggandet hann födas, lagom tills bilprovningen stängde dörren helt 1969. Det skulle dröja till 1982 innan man återigen kunde förverkliga sina högst personliga visioner om den optimala bilen.

Idag betraktas svenska Hot Rods ligga i världsklass. En och annan skeppar sin Hot Rod till staterna och genomför sin drömsemester under ett par veckor. De amerikanska entusiasterna förvånas över tre saker: att killarna är så unga, att de byggt sina bilar själva och att finishen är så enorm.

Att de sedan kör hundratals mil är rent ofattbart.

I USA står specialfirmor för byggandet och kunderna är välbeställda herrar i medelåldern. Bilarna fraktas mellan utställningar i madrasserade släpvagnar.

Ofta är det svenskar som arbetar på Hot Rod firmorna. De uppskattas för sin yrkesskicklighet och sin känsla för de klassiska uttrycken, men också sin



FOTO: PER FREDRIKSSON.

förmåga att förnya olika stilar. Omkring 40 procent av dem som sökt lyckan hos dessa Hot Rod firmor, eller startat eget, har lyckats och blivit kvar i drömlandet.

En spännande gren inom bilbyggandet i Sverige är cust-omvågen med europeiska bilar som utgångsmaterial. Företeelsen blommade i slutet av 1970-talet och en bit in på 1980-talet. Många av de

klassiska amerikanska knepen fördes över på de mindre europabilarna (med blandat resultat) men framför allt föddes typiska svenska uttryck, precis som det i England skapades en egen nationell stil.

Skaparlustans epicentrum låg i skånska Vallåkra där Volvobilar förvandlades till oigenkännlighet. Tidningen Bilsport blåste liv i trenden och garagegurus sågs visa ett nytt häpnadsväckande bygge inför varje säsong. Killarna som byggde hade alla gått vägen över mopeder och EPA-traktorer. Med sina kreationer skapade de sig ett namn och en stark identitet. Stilen har sedan dess blivit mer raffinerad och den största byggfebern lagt sig.

– Idag handlar det mer om att sätta piff på bruksbilen, styling, säger Bilsports chefredaktör Torbjörn Lundgren. Det har blivit för dyrt för de unga att ha mer än en bil.

Simca Vedette eller älgjakt

Bilsverige är också rally, racing, dragracing, folkraace, rallycross, terrängbilar, EPA-traktorer, bilstereo, veteranhusvagnar, chipstrimming – det existerar ingen känd gräns. Föremål på två och tre hjul fascinerar svensken lika mycket som fyrhjulingar.

Motormani kan levas ut på tusen olika sätt. Inget är så udda att det inte kan samla åtminstone två hängivna utövare. Och två kan bilda en klubb. Ta



Dan Jansson är ägaren till denna fint renoverade Volvo Duett. FOTO: CLAES JOHANSSON.

Tjorven Rubberband Club. Medlemmarna är varken många eller särskilt aktiva, men passionen är postverkets utrangerade klassiker Tjorven!

Numera är det högre i tak inom bilhobbyn. Kriget mellan originaldårar och ombyggnadsnissar har trappats ner. Oavsett i vilket fack man halkat in i är hängivenheten, känslan för form, färg, historia och det enorma hantverkarskunnandet i regel gemensamt.

Till och med den bilokunniga allmänhetens inställning till bilhobbyfolk, som antingen miljonärer eller underutvecklade raggartyper, håller antligen på att ändras.

Det är inte konstigare att gilla en Simca Vedette eller en Street Rod än att titta på bandy, lira golf eller jaga älgar.

Om nu det är särskilt normalt.

