



Text och foto: Börje Engwall

Pojkdrömmen som ska förverkligas, del 13

Denna gång lämnar jag garagepysslet, för att berätta något jag velat göra länge. Nämligen historien om mitt första "vinterskott".

Alla vi som ägt en entusiastbil, har väl förr eller senare bara brukat den sommartid, och då införskaffat något mer lämpligt för vinterns härjningar. Denna historia utspelar sig under mina första två vintrar som körkortsinnehavare.

Körkortet fick jag en varm försommar dag i maj 1975. Jag var den första i Stockholm som fram till maj månad haft alla 80 rätt på teorin. Om jag var ivrig, målmedveten, eller bara hade tur, vet jag inte. Men körkortet var mitt. Jubel!

I garaget hemma hos brorsan Lasse, stod min nylackade Frogeye, och glänste. Vilken känsla att vara 18 år, och med egen sportbil. Att tjejerna tyckte den var "söt" snarare än "häftig", gjorde inget den sommaren. Uppmärksamhet fick man i alla fall ...

Sommaren 1975 gick till historien som en av de varmare på länge. Jag körde nog öppet 90 procent av tiden. Underbart.

Men allt har ett slut, så även denna sommar. Med begränsad budget skulle vinterbil inskaffas. Helst en "baby-Austin" det vill säga en A35. I mina ögon, en Sprite med vinterkläder.

Har roliga minnen från en A35 Countryman, som på tidigt 70-tal ägdes av Kenneth Andrén i Healeyklubben. Var med brorsan Lasse och Kenneth på skrotar runt om på Södertörn med omnejd. Minns ännu de medhavda ostmackorna som intogs med skitiga meckarhänder. Osten var mer svart än gul. Märkligt att man lever än.

En dag när jag var ute och for med Froggen på höstkanten, för att leta lämplig vinterbil, stötte jag på nämnda Kenneth. Berättade då att jag sökte en Austin A35 som bruksbil.

Kenneth avrådde mig en sådan på min begränsade budget. Jag skulle bara få rost för de slantarna.

– Nä, åk du och kika på en Triumph Herald jag sett på annons, på Fatburens bil på Södermalm, sa Kenneth. Den har ram, så rosten i karossen gör ingenting, tillägger han. Något jag så småningom upptäckte inte var helt sant ...

!! BILPARKEN !!
FATBURSGAT. 36
 RONDELLEN SÖDRA STATION
 VID TIMMERMANSGATAN
SE PÅ PRISERNA

4.800:- Peugeot 404 dies -68 fin
 2.900:- Valiant -66 bes aut vit
 3.900:- Taun 17M 68 aut nb blå
 3.900:- MB 200 dies. -66 bes vit
 2.900:- Amazon -65 nyb (5) vit
 1.250:- Taun 12M hgv 65 bes (1)
 1.150:- Rekord -65 bes (7) röd
 950:- Rekord -64 bes (8) vit
 950:- Ren 41 -64 går topp
 950:- Saab 95 C:i 62 nyb (4)
 950:- VW 1200 55 nyb (1)
 850:- Simca 1500 -64 bes (6)
 850:- Rekord -66 vit bra mot
 750:- Var. 1600 -66 bes (0) blå
 650:- Saab 96 -65 bes (7) bra
 650:- Merc 190 -63 bra motor
 550:- Simca Ar. -63 bes (0) bra
 550:- Triumph -65 bes (1) grön

SE FRED. ANNONS
+ 50 BILL. BILAR
Ö 9-18. Tel 842202
!!BILAR KÖPES!!

Annonsen hittade jag väl hemkommen, i DN 27/10 1975. Längst ner, billigast i annonsen, fanns pärlan. 550:- för en tio år gammal Herald 1200. Wow! Åkte och kollade, lade handpenning på 50:- och jag var med bil!

Kvittens 1570674-

Av *Börje Engwall Giffelvägen 11 12551 Fårös*
 emottagit - handpenning - full likvid för personbil av märket *Triumph Herald 1200*
GR26035 L06 Reg. nr. *076 711*

villan är min egendom samt ligger jag till en del på den.

Köpskilling betalas *Fullt utbetalt*

I kyrka löstas

villan är min egendom samt ligger jag till en del på den.

Remissivt skattligt utlägg betalas för

Handpenning - full likvid utbetalt med kr. *550,-* som bilköp kvittens nr. *511200 20 75*

Bilen ska för säljaren godkännas eller full likvid är utbetald. (Om köpskilling ges av annan)

Muntliga överenskommelser eller uttalanden utöver detta kvitto anses helt ogiltiga gällande köpet.

Bilen är provkörd och godkänd i sin helhet skick.

Originalens godkännande: *Börje Engwall* *PM*



Någon provkörning var det inte tal om. Batteriet stod visst på laddning ...

Lasse – min äldre bror – erbjöd sig åka med när vi skulle hämta den. Vi åkte in i hans, med fotbad utrustade Morris 1100.

Med fotbad menar jag, att varje gång han bromsade, kom vatten från rosthålen forsande och dränkte skorna! Vilka tider.

När vi väl kom fram till bilfirman, stod pärlan uppbackad mot Gunnebostaketet, med nosen pekandes nedåt. En preventiv åtgärd. Efter erlagd full likvid, underskrivna papper med mera, skulle pärlan startas. Ut kommer bilhandlaren med ett redigt spett, öppnar flipfronten som alla Heralds har, kör ned spettet i gruset under startmotorn. Han bryter helt sonika upp startmotorn, som hänger på en bult, mot startkranen. Bror min får igång motorn, så nedförsbacken behövde aldrig tas i anspråk.

Och den låter fint, med sina dubbla SU-för-gasare från en Spitfire.

Lasse erbjuder sig att köra den hem, då han har större erfarenhet av udda bilar än jag har, vid dryga 18 års ålder. Jag ligger bakom om något skulle hända.

Kollar in de läckra fenorna, som gömmer reflexer högst upp. Att bakvagnen har en udda positiv camber visste jag sedan tidigare. Beror på pendelaxlar i bakvagnen. Lite som en VW Bubbla. Årtröret till avgasrör bestämde jag redan där skulle bytas mot grövre.

Väl hemma på villagatan kör jag förbi Lasse, ned till vändplan, då min pärla skulle in på garageinfarten och fixas med startmotorns bult, och Lasse skulle vidare hem till sig. När jag väl parkerat Morrisen, sitter Lasse fortfarande och vevar växelspaken i olika lägen. Ned åker sidorutan

– Var f'n ligger backen?

– Inte tusan vet jag, svarar jag.

Det hela slutar med att vi lyckas knuffa in bilen på infarten. Väl ur vägen för grannar, börjar jag leta efter backläget. Hittar inget alls.

Dagen efter, åker stolarna ur bilen. Den genomsura, ruttna originalmattan slängs i soptunnan. Växellådsåpan visar sig vara av pressad tjock papp, numera blöt och i sönderfallande form. Lite besviken blev jag redan där. Jag hade ju i alla fall betalat 550:- för bilen ...

Växellådan tömdes på olja. Nåja, det sega som rann ur var inte mycket. Väl dränerad, lystes innanmätet upp med en ficklampa. Längst ned på botten av själva växelhuset låg växelföraren/gaffeln till backväxeln, tillsammans med en avbruten ledbult som suttit på splines (likt en hjulbult) i väggen på växelhuset. Ridå!

Första vardagen man kunde få ledigt en stund från jobbet, åkte jag till Bergengrens Bil vid Skogskyrkogården i Enskede. De var Triumphåterförsäljare. En ny ledbult inhandlades, och monterades samma kväll, ihop med växelföraren. Med två nya bult satt även startmotorn fast. Provstart, och backen gick i. På med pappåpan, och med hjälp av stora brickor satt det eländet på plats, och kunde så

småningom torka av motorvärmen. Dags för första provkörningen!

Vilken kul bil! Och vilken vändradie. Tror att den var runt sju meter. Herald var mycket poppis bland bilorienterare. Vid eventuell felkörning vände man på en femöring. Nu skulle jag kunna få med kompisar i ett baksäte, något som Spriten saknade.

Minns så väl denna första tur med passage-rare.

– Börje! (säger den som sitter bakom mig), det är något som dunkar mig i rumpan varje gång du växlar.

– Va? blev mitt förvånade svar.

Dagen efter åkte baksätet ur. På golvet under sätet ligger en gammal kaffeburk utbankad, och genom den två bultar. På andra sidan fanns inte motsvarande bultar. Hmmm? Nu lyftes bilen upp med domkraft för första gången. Oj, oj, oj. Synen som mötte mig var inte kul.

Utliggaren från huvudramen på vänster sida, framför vänster bakhjul där reaktionsstaget till bakaxeln skulle sitta, saknades helt. Bortrostad! Föregående ägare hade helt sonika vänt fästet 90 grader uppåt, och fäst det i golvet under baksätet, och förstärkt det hela med en kaffeburk!

Vid närmare inspektion, visade sig hela längsgående balken mellan främre och bakre utliggaren saknas. Det var därför yttertröskeln på vänster sida rent och dinglade. Strävorna som höll den rent dekorativa yttertröskeln på plats, hade inget att fästa i.

Där någonstans började jag känna mig lätt lurad. Jag hade ju ändå betalat 550:- för bilen! Men vad göra? Farsan hade ju gassvets, och vi hade byggt en Mini-bike ihop några år tidigare, så lite svetskunnig var jag.

Har ett minne av att Lennart "Nenne" Bergströms bror Inge-mär hade känningar i sin roll som bilmekaniker ute i Fruängen, på en firma som sålde bilplåt. Jag gick med in på lagret och plockade på mig det mesta jag behövde till denna nu tioåriga bil. Det blev ett rejält lass med balkar med mera. Kostade inte mycket ens då, hösten 1975.

Det mest akuta åtgärdades innan snön föll. Tvärbalken och längsbalken svetsades på plats, och sedan kunde yttertröskeln fästas upp, lite som dagens yttre plasttrösklar som clipsas fast. En burk skogsgrön Servalack matchade originalfärgen någorlunda.

Nu var bilen hel och tät (någorlunda), och med bättre begagnade vinterdäck kunde vintern genomhårdas. Moto-Lita läderratt fick ersätta den svinkalla bakelitratten. De vinylklädda stolarna var skälade åt fel håll (konvexa), så man gled omkring på den hala iskalla plasten i kurvorna.

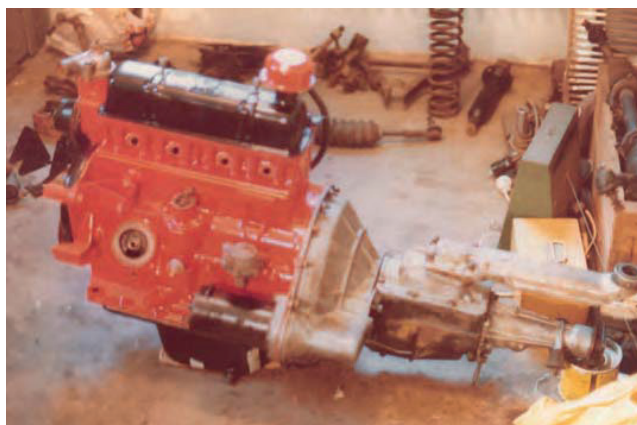
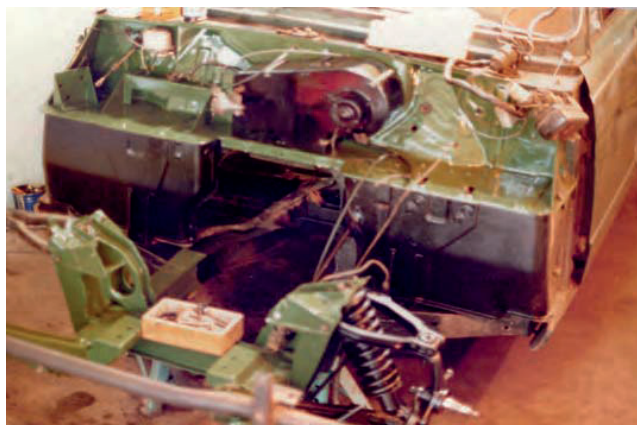
Jobbade på OBS Varuhus på den tiden, och skulle vid ett tillfälle köra hem en arbetskamrat som jobbade kväll extra. Han var en av dem som retade mig lite håfullt för min bil. Den stod ju ut lite på parkeringen bland alla finare bilar. Men det skulle han inte gjort! Bilar har ju som bekant själ. Karossen var ju lite mjuk i avsaknad av friska balkar undertill, så mitt i en tvär korsning klickar högerdörren upp på vid gavel, och i brist på säkerhetsbälten och friktion på sätet får jag tag i hans täckjacka sekunden innan han ramlar ur bilen. Han pratade aldrig illa om min bil igen.

Denna händelse föranledde mig att investera i två stycken svarta Comfort Racing rallystolar i tyg. Varma, sköna och skälade. Plastklädseln i baksätet sprayades med svart vinylfärg, lika så dörrklädseln. Nu var den riktigt tuff. Ljuddämparen byttes mot en riktig brumburk.

Lagom till värkanten hittade jag tre stycken äkta Minilitefälgar på skroten. Någon fjärde fanns det inte pengar till att beställa.

Claes "Clacke" Aggestig hade två stycken Formula Ford däck liggande av gammalt datum.

Hårt fint gummi, med texten "For racing purpose only". Med dessa däck och pendelaxelns uppträdande vid hård kurvtagning, blev jag en mästare på att köra på däckens utsida – på bredsladd.



Betänk att jag våren 1976, nyss fyllt 19 år. Sommaren 1976 kom så småningom, och Heralden ställdes av, medan Froggen njöts igen. Nu hade jag eget garage i mormors gamla hus, så Heralden plockades isär för en större svetsinsats under sommaren.

Jag skulle in i lumpen i augusti, och behövde en pålitlig bil kommande vinter. På grund av mitt medfödda hjärtfel fick jag inte följa familjetraditionen och bli stridsvagnsförare, utan hamnade som handräckningspersonal (malaj) på Staben i Stockholm. Fördelen var att jag kunde jobba kvällar och helger på min gamla arbetsplats. Heralden skulle bli min pendlarbil.

Motorn åkte ur och fick nya lager. Framvagnen fick nya bussningar. Växellådans alla nylonbussningar till spaken byttes. Sedan svetsades det så det stod härliga till.

I början såg det för jåkligt ut, även om det blev starkt. Med "learning by doing" som det heter, utvecklades min teknik. Jag har än idag brännmärken på armarna efter den sommaren 1976. Men vem går oskadd ur leken?

Väl nästan varvet runt, på höger sida, svetsade jag som aldrig förr. Målade med grundfärg, och den berömda Servalacken. Skogsgrön tror jag den hette. Allt var klart för återmontering av höger dörr. Men vad tusan, den är ju för lång – dörren alltså!

Jag hade missat det där med värme och krympning, uppstagnung och så vidare. Jag var så inne i mina fina svetsar. Normalt hade ju varit att säga isär och pressa ut med en Porta-Power. Icke sa Nicke. Här åkte kapmaskin fram, dörren kortades, låskistan bankades in, och Voila! Dörren gick att stänga. Att sedan sidorutan inte gick att veva ned, då den tog i den inbankade bakkanten, gjorde inte så mycket då. Jag slapp ju måla om golvet i bilen ...

Motorrummet målades upp, blocket blev rött och fint med svart ventilkåpa. En grön heltäckningsmatta hamnade på golvet i bilen. En stereo med högtalare på hatthyllan åkte i också. Men den slitna bakaxeln överröstade dessvärre alla försök till njutning av musik.

Augusti inträdde, lumpen likaså. Spriten ställdes undan, och Heralden tog tjänst. Ibland var vi sex personer i bilen ned till T-centralen, dit många ville bli skjutsade. Blev stoppade av Polisen en gång, och fick kommentaren:

– Det var en jäkla bil att låta och lukta mycket.

Nåja, SU förgasarna var väl inte optimalt inställda. Men alla tyckte den var lite skoj, minns jag.

På grundutbildningen i Kungsängen, där vi fick lära oss skjuta allt som Armén tillhandahöll, blev jag luckkompis med en viss Peter Jezewski (kommande Boppers). Vi låg ofta och sjöng gamla låtar ihop på kvällarna. Peter med tio strängar kvar på sin gamla tolvsträngade Gibson. Vänskapen håller i sig än idag. Jag svetsade även på Peters dåvarande Ford Fairlane 500.

Men Heraldens bränsletörst blev allt mer irriterande.

SU förgasarna fick nya bussningar, och länkaget och bottenmunstyckena justerades in med skjutmått. Trots detta drog den helt plötsligt återigen på tok för mycket bensin.

En dag stank det bensin baktill. En fläck på gatan. Lånade en av morsans överblivna djupa bakplåtar, och ställde under tanken. Den var bräddfylld dagen efter. Shiiit! Det blev att ringa runt till skrotar. Ute i Gladö Kvarn i Huddinge ligger än idag ett stort skrotområde. Där fanns en Vitesse skrotad. Alltså en Herald med sexycylindrig motor och överlag lyxigare än en Herald.

Där och då lärde jag mig en hel del om skillnaderna. Bensintanken var t.ex. en halv gång till så stor som Heraldens. Instrumentbrädan hade separata instrument för hastighet, varvtal, och bensin. Så även hela instrumentbrädan köptes.

Jag tror att gamla originaltavlan fortfarande, efter över 40 år, ligger kvar någonstans i garaget.



Väl hemma lyftes gamla bensintanken ur. Eller rättare sagt, överdel och sidor. Botten satt nämligen kvar som ett durkslag i den svampgummipackning fabriken lagt under tanken för att motverka vibrationer.

Tacka för att det läckt – hela packningen var sur av vatten och bensin. En rolig detalj var den vridbara pickupen till bränsleledningen. Det gjorde att man hade en reserv på tre–fyra liter, om den stod i normalläget.

Någonstans här i november 1976, träffade jag kärleken i form av Eva, som jag sedan dess varit tillsammans med. Att uppvakta henne i denna bil var inte helt smärtfritt. Hennes pappa jobbade som resementör, och körde bara nya Ford V6-coupeér. Farfar Walter hade precis gått ifrån raden av Jänkebilar som Taxi i den egna rörelsen, och köpt sin första nya Volvo 244 Taxi. Där kom jag i denna dånande, rykande farkost. De undrade vad katten dragit in.

Denna vinter varvades uppvaktandet av Eva med mekandet av Froggen. Flera kvällar blev jag stående med en bil som bara dog på hemväg från garaget.

Ur bilen, upp med huvan. Klämde och kände på allt. Inga fel syntes. Och så helt plötsligt small den igång igen.

Detta upprepades gång efter annan. Blev mer och mer galen. Tändspolar, tändkablar, kondensatorer byttes. Och så en kväll hittade jag felet! Kabeln mellan tändspolen och tändplattan inne i fördelaren var lite lite för kort.

När farten ökade, och tändningen ställdes upp av vakuumplockan och vikterna, spändes kabeln så hårt att kardelerna gick isär. När bilen stannade, och fördelaren kallnade, möttes kardelerna inuti kabeln igen, och bilen startade. När jag i ett desperat försök lossade kabeln, och drog åt varsitt håll, gled koppar-kardelerna ut ur kabelhöljet. Efter det får alltid mina kablar på den platsen en extra knorr på sig. Learning by doing igen!

En ny differential inskaffades. Eller ja, en hel extra Herald blev det. Fick den gratis mot att jag tog den ifrån villaträdgården där den blivit stående. Bakaxeln kunde ju knappast vara sämre än den som satt i.

Men att lossa den tvärställda bladfjäders bak, var ingen lek. Mycket värmande med svetsen och sågande med bågfilmsblad för att få ur gamla fastrostade bussningar. Med friska bussningar, och bättre diff, blev bilen riktigt trevlig. Att jag sedan glömde hämta den isär sågade främre delen av bilen från trädgården, är väl idag preskriberat?

Tre veckor efter att mellanölet förbjöds, muckade jag från Lumpen. Det firades med det äckliga körsbärsvinet Kir, som lanserades som någon form av ersättning till ölet. Hur tänkte man där?

Spriten ställdes på, och Eva och jag tillbringade vår första gemensamma semester på Öland. Samma dag som Elvis dog körde vi in i Borgholm och såg löpsedlarna. Elvis, som varit Evas pappas favorit, och musik hon växt upp med.

Spriten föll hennes familj betydligt bättre i smaken, och jag fick sedermera en fin relation även till hennes farfar, som hade ett stort motorintresse.

Denna gamla Herald tror jag lärde mig mer om att laga och lösa problem än vad jag förstod just då. Än idag har jag någon form av hatkärlek till Triumphbilar. Lite som att antingen gilla Saab eller Volvo. BMC bilar är mer robusta än vad Triumph var. SAAB:s motorgen Per Gillbrand jobbade ju en period hos Triumph, därför kom Saab 99 att få Triumphmotor. BMC är mer "Volvorobusta" i min värld. Svor jag i kyrkan nu?

Heraldens såldes 1977 till en arbetskamrat på varuhuset, för 4 000:-. Efter att jag slutade min anställning där, har vi aldrig setts. Men bilen finns kvar enligt Transportstyrelsen.

Nästa gång hoppas jag vara tillbaka i BJ7:ans renovering. Vi får se vad jag hunnit med till dess.

Ni som tänkt fixa en massa under vintern – den är snart SLUT!