

NR: 9 SEPTEMBER 2002

Adress
Classic Motor Magasin
112 85 Stockholm
e-mail:
classic@classicmotor.com
Hemsida:
www.classicmotor.com

Telefon
08-692 01 50, Fax: 08-650 46 35

Prenumerationer, adressändringar, etc
Titel Data AB, 112 86 Stockholm
Tel 08-617 23 40, 8.30-12.00,
13.00-16.00
www.prens-service.nu

Chefredaktör & ansvarig utgivare
Thomas Sjölund (TS)

Art Director
Per-Åke Sundström

Grafisk form
Bengt Israelsson

Redaktör
Rickard Johansson Wolrath (RJW)

Redaktionsassistent
Nilla Lundgren

Medarbetare
Bo Andersson (BA), Eva och Gunnar
Geijer, Göran Karlén, Jim Lundberg
(JL), Björn Weissmann (BW)

Medarbetare i detta nummer
Torbjörn Blücker (TB), Per
Ericsson (PE), Gunnar Flodén (GF),
Robert Gustavsson, Stefan
Gustavsson (SG), Per-Arne
Johansson (P-A), Knut Knutsson
(KK), Erik Stigsson (ES), Sune
Strömberg (SS), Björn Tiedemann

Marknadsföring
Anette Hellström, 08-692 01 36
Harriet Gode, 08-692 01 09

Företagsannonser
Christopher Krusell, tel 08-692 01 35,
mobil 0709-28 14 27,
fax 08-650 46 35
Traffic:
Gustav Kron, tel 08-692 01 56,
mobil 0708-62 83 39,
e-mail: traffic@classicmotor.com

Privatannonser
Eva Geijer, Bussjö 404, 271 99 Ystad
Fax 0411-620 10, (ej telefonservice)

Prenumeration
Pris för 12 nr (1 år): 435 kr inkl
moms. För länder utanför EU dras
momsen bort. För alla länder utom
Sverige tillkommer kostnad för flyg-
post.

Tryck
HANSAPRINT, Åbo

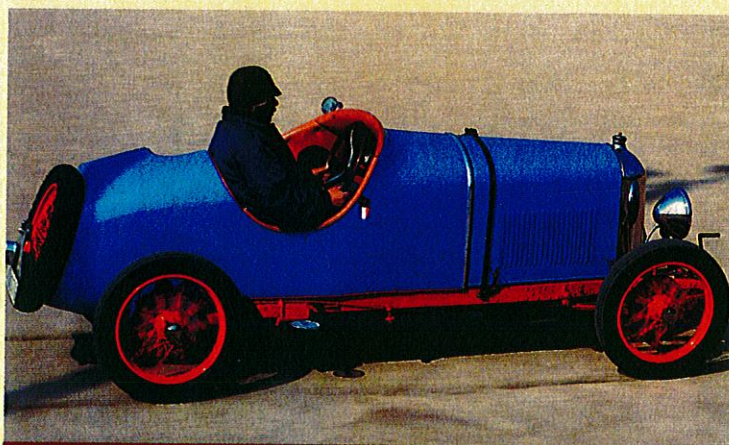
Repro
Interscann, Stockholm

Utges av
Bröderna Lindströms Förlags AB
Postgiro pren 886600-6
Postgiro övrigt 4987485-2

Godkänd TS-upplaga
48 900 ex

För insänt, ej beställt material
ansvaras ej. Vi reserverar oss för
eventuella fel i källmaterialet.

ISSN 1400-5506



Amilcar CGSS Manx 1926 stormar fram på en smäländsk (?) saltöken.



Tävling i gråhet? Storsäljarna från
VW och Ford går en omgång.

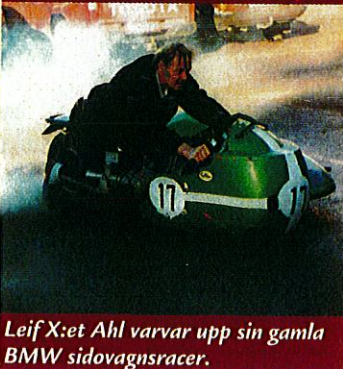
- 4 VW vs Ford**
Folkbilar från förr
- 12 Hört & Hänt**
Från träffar och rallyn
- 20 Ford GT 40**
Fords fräckaste fartbil
- 25 Jims Mekarhörna**
Kommer Vespan att starta?
- 27 Kalle Sjöblom**
Full gas genom livet

- 30 Polarrallyt**
Vindlande vägar i norr
- 36 Oppfinnar-Jocke**
Leif X:et Ahl
- 40 Isuzu Bellet**
Första japanen
- 45 Tips & Trix**
Potatismjöl är bra att ha
- 48 Garage**
Cadillac, DKW och FN
- 50 Så funkar det**
Bilarnas styrning

Först ut på den svenska marknaden
blev Isuzu.



Polarrallyt bjöd även på sjöluft genom färjan över Luleälven.



Leif X:et Ahl varvar upp sin gamla
BMW sidovagnsracer.

- 52 Drinkbilen**
Amilcar
- 56 Turister på väg**
Gränsstationen
- 58 Ferguson Grälle**
Liten och grå
- 62 Körjournaler**
Följetongen Christine
- 64 Bref**

Lysande karriär på en Vespa

Den kära gamla Vespan, ja. Min GS årsmodell 1961 och jag har nu kamperat ihop i 13-14 år. Och först i år är den registreringsbesiktigad och körklar. En oförlåtlig lång tid som beror på en del oförmåga, lathet, andra fordon, tre barn och faktiskt lite otur också.

Dock har jag mycket att tacka den lille italienaren för. Bland annat är den skyldig till att jag idag är chefredaktör för denna tidning som du kära läsare bläddrar så ivrigt i! En radannons i saligen avsnade lokaltidningen Nya Norrland (1988 eller 1989, minns faktiskt inte exakt) väckte mitt intresse. Vips var jag Vespa-ägare. Utan att tidigare haft något veteranintresse. Upptäckte därefter engelska scootertidningen "Scootering". Och en svensk tidning om veteranfordon; Signalhornet/Classic Motor Magasin, fast det Sedan flyttade för jobbet till Luleå och hann med att skaffa en Vespa PX 200 från 1982. Kom i kontakt med Norrbottenssektionen av Norrlands Motorhistoriker. Blev med i styrelsen för "motorhysterikerna". Fyllde på med en PV 544 från 1961/1962. Och med en BMW 2000 CS 1968. Och en BMW-sedan från samma år. Så var det jobbet som styrde kosan söderut. Och hade jag haft med Vespa GS:en på 50-milaflytten till Luleå, skulle den självklart med på 100-milaflytten till Stockholm. Veteranintresset förde ett tag en tynande tillvaro, gick med avund i blicken och kikade på Scooters dag i Stockholms, hade picknick under Gärdes loppet och ramlade någon gång in på MHS-marknaden i Södertälje. Men så när Classic Motor sökte redaktör vaknade livsandarna till och nu i augusti har jag varit här i tre år. Se där vad en oskyldig radannons kan ställa till med! Efter besiktningen i juni i år av Vespan har det blivit ett 30-tal mil. Helt underbart faktiskt. Frisk luft och tvåtaktsknatter är balsam för själen. För att inte tala om stoltheten när den första kommentaren fölls om Vespan vid en bensinmack. Ja, nu kör jag så det ryker igen, men fort går det knappast...



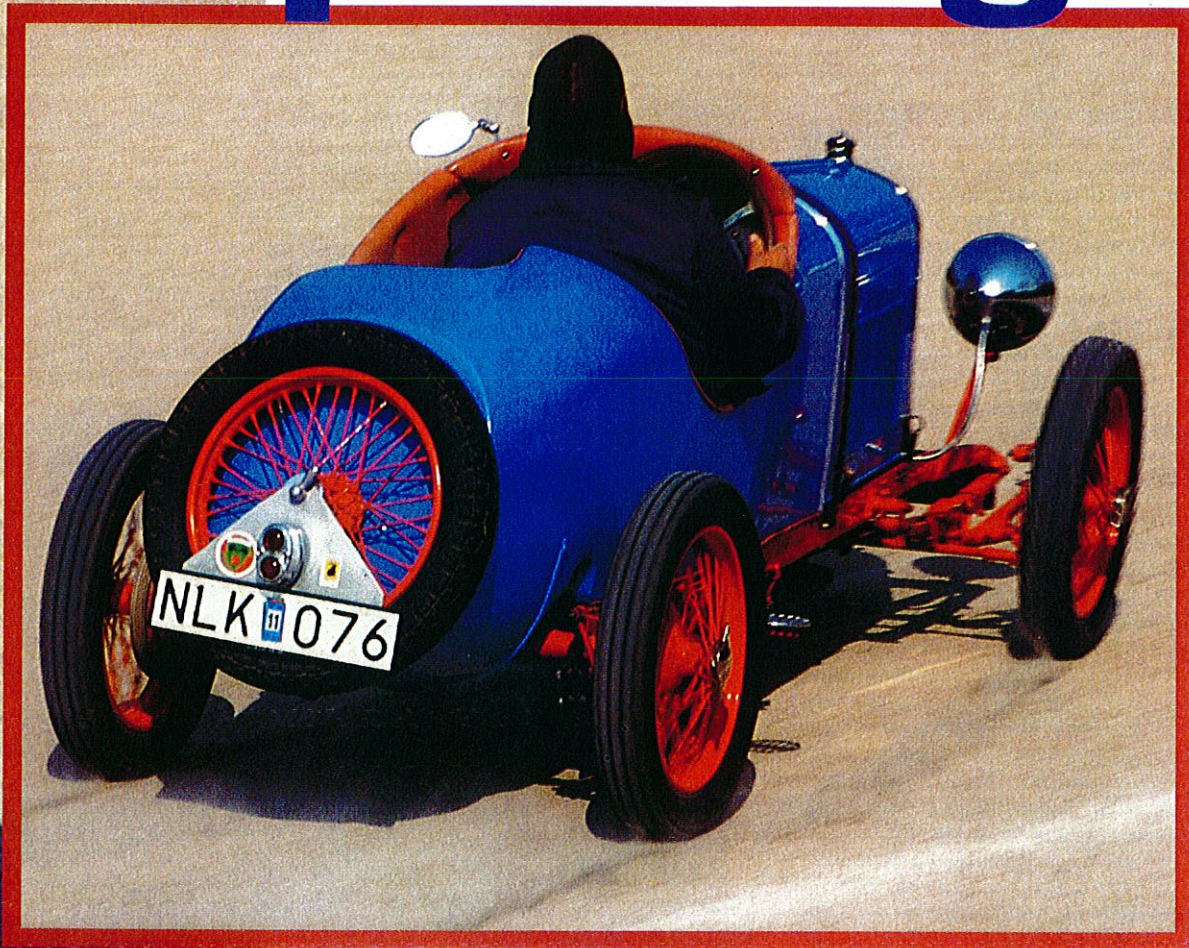
Thomas Sjölund

Amilcars bilar beskrivs ofta som "fattigmans Bugatti". Detta resonemang stämmer när man jämför med Bugattis stora bilar. Men om du utgår från en bil med jämbördiga cylindervolymer så upptäcker du att Amilcar faktiskt både var den dyraste och snabbaste av de två märkena.



Amilcar CGSS Manx

Svanslös sportvagn



Trots att Amilcars bilar endast tillverkades mellan 1921 och 1939 så hann bilmärket ändå både bli odödligt på racerbanorna, dansgolven och bardiskarna.

Text & foto: Bosse Andersson

Aret är 1926 och skymningen börjar falla över hamnen i Dover. En fransk båt lossar sin last. Bil efter bil rullas i land och alla ska visas på bilsalongen i London. Till sist glider en blå sportbil med långt utdraget akterparti fram. Repen spänns och bilen vajar som en pendel på sin väg mot fast mark. Hamnarbetarna börjar bli trötta, när en av dem snubblar studsar bilen in i magasinsväggen. På kajen skriker några fransmän i vrede och panik när de ser hur det vackert båtformade akterpartiet skrynklas ihop.

Tja, vad gör man med en krockad utställningsbil när salongsportarna ska öppnas om ett

par dar och fabriken i Paris är långt, långt borta. Killarna från Amilcar dränkte först sina sorger på närmaste bar, men framåt midnatt, när det blev dags att gå till sängs, fick någon en lysande idé:

- Vi sågar av aktern och döper modellen till Manx, efter de där svanslösa katterna på Isle of Man.

Plötsligt kände hela gänget hur tröttheten försvann ur kroppen. Den brittiska tolken fick omedelbart i uppdrag att dels väcka en duktig bilplåtslagare dels någon som kunde trycka nya broschyrer. Ingen tid fick förloras!

Resultatet av plåtslagarens arbete blev enkelt men snyggt. Aktern ersattes av en slät plåt och reservhjulet. Trots att många upplevde

TEKNISK SPECIFIKATION

Amilcar CGSS Manx 1926

Motortyp: Rak sidventilsfyra. Borring x slaglängd: 60 x 95 mm. Cylindervolym: 1074 cc. Effekt: 35 hk/4500 varv per minut.

Bränslesystem: Solex-förgasare.

Smörjsystem: Tryck-smörjning.

Tändsystem: Magnet.

Transmission:

Treväxlad osynkroniserad växellåda.

Slutväxel: Låst differentialspar.

Bromssystem:

Mekaniskt manövrerade trummor fram och bak.

Framvagn:

Stel axel med halv-elliptiska bladfyjädrar.

Bakvagn: Stel axel med kvartselliptiska bladfyjädrar.

Däck: 27 x 4.00.

Mått & vikt:

Axel-avstånd: 2311 mm.

Spårvidd: 1082 mm.

Längd: 3700 mm.

Bredd: 1300 mm.

Höjd: 1200 mm.

Vikt: 530 kg.

Toppfart:

120 - 130 km/tim.

Manxkarossen som snyggare än originallets utdragna "boat-tail", så tror man att det bara byggdes ytterligare en eller två rumphugna bilar. Men ingen vet säkert. Det KAN också vara så att Bosse Levins blå pärla är världens enda Amilcar Manx.

Bristen på exakta fakta är ganska typisk för historierna runt bilmärket Amilcar. Min egen favorit bland legenderna utspelas i mitten på 1920-talet. Utanför Ritz bar i Paris parkerar den unge amerikan Horace Chase sin lilla sportbil bakom en jättelik Rolls-Royce. När jänkaren ska beställa en drink frågar bartendern:

- Vad är det för pytteliten bil ni åker i?

Amerikanen skämtar om att det egentligen är en sidovagn som byggts om till trampbil. Därefter tittar Horace så gott som dagligen in på Ritz för att få sig en drink. Varje gång hälsas han av bartendern med orden:

- Vad ska det vara denna gång, mr Side Car?

Efter en tid fick Horace för sig att han skulle be bartendern, som förresten hette Frank, att

blanda en ny sorts drink, som han aldrig hade prövat tidigare. Det blev en blandning av lika mycket konjak, pressad lime och cointreau. Frank blev så nöjd med resultatet att han omedelbart döpte drinken till "side car" efter Horaces lilla bil, som naturligtvis var en Amilcar. Drinken är numera känd över hela världen, men det är inte många bartenders som känner till storyn.

När vi ändå är inne på avdelningen legender så måste jag passa på att avliva myten om att Isadora Duncan dödades av en Bugatti. Isadora var på många sätt en unik människa, men är mest känd för att hon uppfann den moderna dansen. Hennes berömmelse stod på topp den ödesdag 1927 då hon klev ner i en blå Amilcar och svepte sin röda själ om halsen. Vännerna stod leende kvar och vinkade när själen fastnade i bakhjulet. Chauffören bromsade omedelbart,

Introduktionen av 1926 års CGSS innebar en rad förbättringar. Bland annat förbättrades vägegenskaperna med hjälp av ökad spårvidd, fyra tums sänkning av chassit, ny styrväxel med direktare utväxling och bromsar med större trummor. Samtidigt fick motorn en kylflänsad oljesump med större och ett modifierat topplock som gjorde motor varvilligare.



Instrumenteringen är helt i originalskick, förutom en temperaturmätaren av Smith's fabrikat, där ska det egentligen sitta ett Jaegerinstrument.

men Isadoras nacke var redan knäckt. Myten om hennes "Bugattidöd" kommer antagligen från de kulturjournalister som tror att alla gamla franska bilar med blå lack är byggda i Molsheim. För den som vill veta mer om Isadora rekommenderas självbiografin "Mitt liv" som finns översatt till svenska (ISBN 91 7712 121 X).

Från 1920-talets London och Paris förflyttar vi oss till Trelleborg och nutid. Det var där jag mötte Bo Levin och hans vackra Amilcar Manx, bilen som för mer än sjuttio år sedan tappade rumpan i Dover. Bilens fullständiga modellnamnet är Amilcar CGSS Manx, där "C" står för motortypen, "GS" betyder Grande Sport och "S" är en förkortning av Surbaisse, som betyder lågbyggd.

Herr Levin köpte ursprungligen bilen för att köra historisk racing. På sin tid var Amilcars bilar nämligen mycket framgångsrika. Den mesta framgången är segern på Le Mans 1932. Bosses bil var dock långtifrån komplett när han köpte den i mitten 1980-talet. Hans berättelser om svetsningarna av motorblocket, letandet efter reservdelar som egentligen inte finns och alla andra problem kring renoveringen imponerar. Detta är en man med massor av tålamod.

På grund av svetsningarna i motorblocket vägrade Bosse inte trimma motorn. Att skaffa ett nytt block visade sig var både svårt och fasansfullt dyrt. Därför blev det inte så mycket tävlande:

- Det var ju inte kul att alltid bli frånåkt av de trimmade Rileybilarna, som dominerade klassen.

Hur som helst är detta en mycket rolig bil, om man är ensam i sittbrunnen! På grund av det smala karossen är mekanikerns sittplats något tillbakaflyttad i förhållande till förarplatsen. Men det krävs nästan anorektiskt smala människor med var sitt amputerat ben för att bilen ska kunna anses som tvåsitsig. Ett par åskådare fick hjälpa Bosse och mig att komma loss efter en gemensam åktur.

Ensam bakom ratten känns bilen däremot mycket trivsamt. På slät och hårpäckad grusväg är chassit mycket samarbetsvilligt. Bakaxelns spärrade diff och den direkta styrningen gör att man kör med kontrollerade sladdar genom alla kurvor. Visst tar det en stund att vänja sig vid den osynkade växellådan, men även den är förvånansvärt lättjobbad.

Att den lilla sidventilsfyran känns så förvånansvärt pigg, trots sin låga effekt, beror både på bilens extremt låga vikt samt att fartupplevelsen alltid förstärks i bilar som både saknar vindruta och stänkskärmar. Det absolut roligaste under provturen var faktiskt att studera framhjulens hoppande och studsande arbete.

Bakom ratten på denna gamla vagn börjar jag åter fundera över problemet med att definiera vad en sportbil egentligen är för något. Ty något mer äkta i sportbilsväg än denna Amilcar finns inte! Men hela resonemanget om att den som äkta sportbil ska vara snabb och vägsäker faller ju om man jämför Amilcaren med alla turboladdade monsterbilar som idag ockuperar våra vägar. Å andra sidan ökar alltid självplågarfaktorn en sportvagns magnetism och ur den synvinkeln vinner Amilcaren över allt jag tidigare kört (förutom en trehjulig Morgan). Resonemanget fortsätter i Bosses kök och efter ett par silsmörgäsar formulerar herr Levin den slutliga definitionen:

- En sportbil är något vackert med körglädje som ger en annorlunda bilupplevelse än den praktiska bruksbilen.

Jag kunde inte ha sagt det bättre själv! ■■

AMILCARS

uppgång och fall

1921 - 1939

Frankrikes bilindustri hade ända sedan sekelskiftet varit världsledande när det gällde nya konstruktioner. Men när Amilcar grundades 1921 producerades en ganska konventionell bil.

Konstruktionen var dock mycket liten och lätt. Konstruktorerna Jules Salomon och Edmond Moyet döpte bilen till Amilcar CC. Bilen fanns även i ett sportutförande (CS) och som familjebil (C4). Tre år senare introducerades den mest kända Amilcarmodellen, CGS, som imponerade på dåtidens motorjournalister med sina effektiva fyrhjulsbromsar. När konstruktionen hade förfinats ytterligare döptes bilen om till CGSS och licenstillverkades både av tyska Pluto samt österrikiska Grofi. I mitten på 1920-talet blev Amilcar-bilarna även mycket framgångsrika på tävlingsbanorna. De mest konkurrenskraftiga vagnarna hade raka sexor på 1100 cc med dubbla överliggande kamaxlar och rullgrade vevaxlar.

En annan milstolpe var Amilcar M-type som introducerade 1928, en lätt landsvägsvagn på 1200cc. Detta år tillverkade man även C8, med rak åtta på två liter som andades med hjälp av dubbla överliggande kamaxlar. Modellen blev dock alldeles för dyr att producera och i början på 1930-talet använde man sig i stället av fyr-cylindriga Delahaye-motorer.

Sista utropstecknet i sagan om Amilcar blev den framhjulsdrivna Compoundmodellen. Bilen var mycket avancerad med ram av aluminium, individuell hjulupphängning runt om och en toppventilfyra på 1185 cc. Denna modell var också en ekonomisk dödsryckning. Ty när Hotchkiss tog över företaget 1937 så hade Amilcar i flera år försökt få ordning på ekonomin genom att byta inriktning från sportbilar till mer normala bruksfordon. Vapen- och biltillverkaren Hotchkiss hade tjänat mycket pengar under första världskriget och till en början verkade allt hopfullt. Men så kom andra världskriget! Efter kriget gick det allt mer utför med Hotchkiss, personbilsproduktionen upphörde 1955 samtidigt som man slogs ihop med Delahaye. I stället satsade man allt på de kommersiella fordonen. Fergusons traktorer licenstillverkades 1953 till 1960, Willys Jeep byggde man åt franska armén mellan 1952 och 1966 och den sista lastbilen med Hotchkiss namn tillverkades 1970.

Det var alltså andra världskriget som satte stopp för bilmärket Amilcar. Vid krigsslutet hade Hotchkiss ingen möjlighet att åter sätta luft under vingarna på det ärorika märket. I Belgien gjorde Imperia däremot ett modigt försök att 1946 sätta en något moderniserad Compoundmodell i produktion. Bilen var decennier före sin tid men byggdes bara fram till 1949, då Imperia gick i konkurs.



Trots att mekanikerns sittplats är något tillbakaflyttad i förhållande till förarplatsen så kalla detta smala utrymme för tvásitsigt.



De mekaniska fram-bromsarna har en mycket avancerad och vacker konstruktion där kraften från vajrarna överförs genom tryckpinnar i spindlarna.



Tre gånger misslyckades mycket duktiga proffs med att svetsa det sprickan i motorblocket. Då lämnades problemet över till Kockums. Sista dagen innan semestern svetsade de sprickan med metallen uppvärmd till 100 grader under smältpunkten. Blocket fick sedan svalna så sakta att det sex veckor senare inte kunde bäras utan handskar.



Under inspirerad körning hoppar och studsar framhjulen på ett mycket underhållande sätt.