Brödbilen från Bjuråker

Det tog 40 år innan renoveringen påbörjades och den bjöd kreativa lösningar som träplugg i förgasaren och buntband som visare. Nu rullar Jerker Svenssons och Ove Lindbergs gamla Austin A40 i Bjuråker, precis som när den var brödbil där på 1950-talet.

TEXT: ROBERT GUSTAVSSON FOTO: BJÖRN TIEDEMANN

Grusvägar är bilens rätta element, särskilt då den har nya diagonaldäck. Marschfarten ligger på omkring 60 kilometer i timmen och över 70 kör man helst inte med denna skönhet.

Ove Lindberg och Jerker Svensson är svågrar och har ett gemensamt intresse för gamla fordon sedan ungdomen. Redan när körkorten var färska körde de båda gentlemännen omkring i äldre fordon och när de såg en bedagad Austin A40 kunde de inte låta bli. De köpte bilen med en lite diffus tanke att ha den "för framtida bruk".

– Eftersom vi köpte henne på Eugeniadagen, den 10 februari 1974, fick hon heta Eugenia. Vi betalde 50 kronor var och skicket var trots allt hyfsat, berättar Jerker som har sparat inköpskvittot.

Framtida bruk var också vad det blev. Andra bilprojekt kom emellan, familjen tog sin tid, och både Jerker och Ove arbetade flera år utomlands.

– Vi flyttade bilen då och då, ibland stod den hemma hos Jerker i Bjuråker och ibland hemma hos mig i Delsbo. Ungefär vartannat år startades den upp men det tog lång tid innan vi fick tid att ägna oss åt projektet, säger Ove.

Bilen köptes ny av en målarmästare i Färila innan den 1951 såldes till bagaren Flyrén i Bjuråker. Senare samma år såldes den vidare till bagare Frimodig, även han i Bjuråker. Han hade bilen till 1953 och sålde den till en vägarbetare i Tallåsen. Dess vidare öden är aningen diffusa fram till 1974 och efter 40 år, drog arbetet äntligen igång.

"Demonterat startmotorn samt gått igenom kol med fjädrar och dragit åt gavlarna. Fungerar.

Startmotorn bör renoveras ytterligare med helt nya kol samt nya fjädrar vid bendixdrevet. Utbytesstartmotor bör övervägas om vi snubblar över dylik."

20 oktober 2014

Så står det på första sidan i den utförliga renoveringsdagboken som Ove förde, eftersom han ville dokumentera renoveringen, ett kul initiativ som fler borde anamma.

I dagboken nämns också vedermödorna med att få ren rattstången. Den hade smörjts baklänges och stången var full av 40 år gammalt fett ända upp till rattnavet. Under fettet fanns dock alla delar till tutan och körriktnings-visarna kvar även om det var ett hästjobb att få bort överflödigt fett.

– Enklast hade förstås varit att byta ut rattstången, men både jag och Jerker fixar hellre till det som går att fixa, än byter ut dem.

Kylaren är ett annat exempel. Den hade nästan oxiderat igen och här skulle en annan kylare löst problemet. De båda valde istället att försiktigt rengöra kylaren med varmt vatten och tryckluft.

– Visst tog det tid, men vi såg att arbetet skred framåt.

Bland reservdelarna som följde med fanns även en uppsättning bromsbackar.

– Med hjälp av en verkstadshandbok såg vi att backarna på bilen inte var rätt monterade på och därför kunde de helt enkelt inte fungera. Kanske var det därför som Eugenia blivit stående. Någon hade i alla fall lagt ner lite kärlek, låt vara att den tidvis var missriktad, och skaffat fram en hel del nya delar. Jag tror till och med bromstrummorna hade köpts nya.

Den läckande bakaxeln hade också fått sin beskärda del av missriktad kärlek med hjälp av antingen ett spett eller en kofot.

– Jerker plockade ner axeln och noterade att den hade fått våldsam "bearbetning" vid

tätningen mot bromstrumman. När ytan slipats till och nya tätningar monterat var axeln tät igen.

Motorn var ett kapitel för sig. Motornumret stämde inte med Austins egna nummer och helt säkra på att det var rätt typ blev de inte förrän de tittade i en reservdelskatalog. Motornumret visade att det var en utbytesmotor.

– Tyvärr hade den aldrig gått bra och när vi tog bort ventilkåpan förstod vi varför.

Fyra av stötstängerna var böjda och två hade hoppat ur vipparmarna. Stängerna rätades försiktigt och efter översynen gick plötsligt motorn på alla fyra cylindrar.

Det var ett stort steg och nästa steg på motorn var att undersöka varför den gick så illa. Felet visade sig vara att blandningsskruven på förgasaren saknades.

Jerker, som är möbelsnickare, tog en träplugg och snidade till den så den passade i hålet för blandskruven.

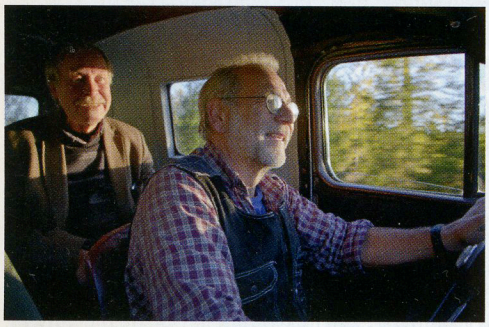
– Träpluggen gjorde en enorm skillnad och motorn gick bättre än vi hade vågat hoppas.

En annan udda lösning är temperaturmätaren. Ur reservdelslådan plockades en mätare, troligen från en Morris Minor. En adapter tillverkades för givaren i motorblocket och ett nytt glas till mätaren hittades.

– Problemet var att mätaren inte hade någon visare. Det löste vi genom att klippa av ändan på ett buntband.

Första ägaren lastade färgburkar men sedan blev det bröd som hivades in när dubbeldörrarna vikts ut.

Baksitsarna är fällbara och av den mer spartanska typen. Nedfällda blir de en del av lastgolvet. Max last är för övrigt blygsamma 410 kilo.



De gamla vännerna Ove och Jerker (vid ratten) kompletterar varandra bra och lade ungefär 1 000 timmar var på renoveringen – fast det tog 40 år innan de satte igång.

Karossen var tämligen rostfri. Det fanns en del i hjulhusen, men det största problemet var inte rosten utan de bakre fästena mellan ram och kaross. De hade tryckts upp i karossen eftersom plåten hade blivit så utmattad.

– Det var bara att lyfta karossen, vika tillbaka och svetsa ihop plåten med gassvetsen, förklarar Jerker och får det att låta riktigt enkelt. Men så kan han också hantera en gassvets.

– Jo, jag lärde mig väl ett och annat på 1970-talet då jag svetsade upp min Duett. Till den gick det åt fyra kvadratmeter färsk plåt.

Mycket tid gick också åt till inpassning av karossdelar, byta ut plywood i skåpet, leta saknade slitdelar som oljefilter och såklart se över elsystemet.

– Elkablar med gummiisolering överdragen med textilväv var kanske bra 1950, men 65 år senare smulade kablarna bara man tog i dem. Hela systemet utom två stycken kablar som hade klarat sig bra, är helt nytt, säger Ove.

Totalt lade Jerker och Ove 1 000 arbetstimmar var fram till den 12 oktober 2015 då bilen registreringsbesiktades. Det enda som störde på besiktningen var den höga CO-halten, men en justering med träpluggen fick ner halten till perfekt nivå.

– Säsongen var i stort sett slut då, och det blev inte så många mil på vägarna. Men vi har lagt lite tid på att förbättra bilen ytterligare.

Bland annat har en riktig blandskruv införskaffats och dessutom emblemet på huven: ett flygande A. Emblemen nytillverkas i England men till Eugenia hittades ett gammalt hos en Austinentusiast i närheten.

– Han ville inte sälja men kunde tänka sig att byta det mot en dunk till en oljebar. Vi letade rätt på en dunk hos en annan samlare, köpte

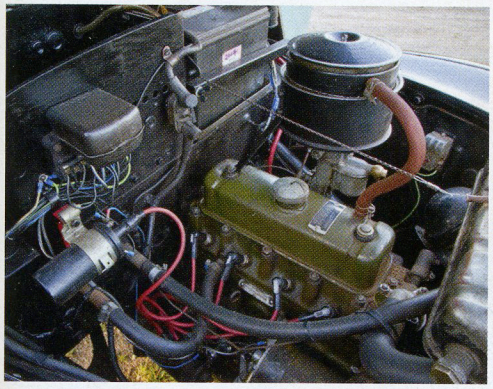
TEKNISK SPECIFIKATION

Austin A40 Van 1950*

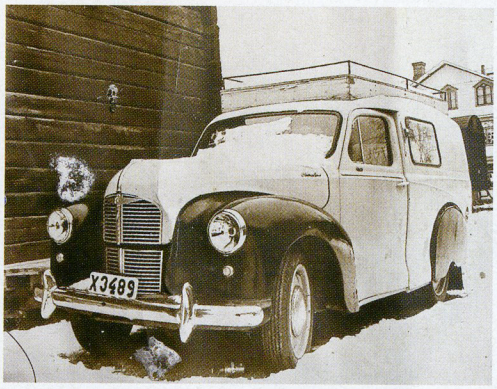
Motor: Vätskekyld, frontmonterad fyrcylindrig radmotor. Slagvolym: 1 197 cc.
Toppventiler. Kamaxel i blocket. Borrning/slaglängd: 65,48/89 mm. Zenith fallförgasare 30-V.M5. Effekt 40 hk vid 4300 varv/minut.
Vridmoment: 83 Nm vid 2 200 varv/minut
Kraftöverföring: Fyrväxlad manuell låda, golvspak. Bakhjulsdrift. Utväxling: 43:7
Chassi & kaross: Separat ram med kaross av stål och aluminium.
4 passagerare (inklusive föraren).
Hjulupphängningar: Separat framhjulsupphängning med spiralfjädrar och hydrauliska stötdämpare. Stel bakaxel, bladfjädrar.
Bromsar: Trumbromsar runt om. Hydrauliska fram och mekaniska bak
Mått & vikt: Längd: 4 200 mm. Bredd: 1 600 mm. Höjd: 1 620 mm. Tjänstevikt:1 170 kilo.
Prestanda: Toppfart: cirka 100 km/tim
Övrigt: Produktionsår 1948-1956. Antal tillverkade Austin A40 Van: 78 242.

*Enligt det ursprungliga registreringsbeviset är det en "Austin A 40 Svensk stationsvagn/1950".

Fyra växlar, men ettan är så lågt växlad att den bäst kommer till sin rätt vid full last i backiga vägar. Fast många körde troligen med rejäl överlast när dess bilar var nya.



Motorn, som visade sig vara en utbytesmotor, går riktigt bra efter att stötstängerna rätats och blandmunstycket till förgasaren monterats. Vattenpumpen var länge ett bekymmer men via kontakter hittades en passande i Göteborg.



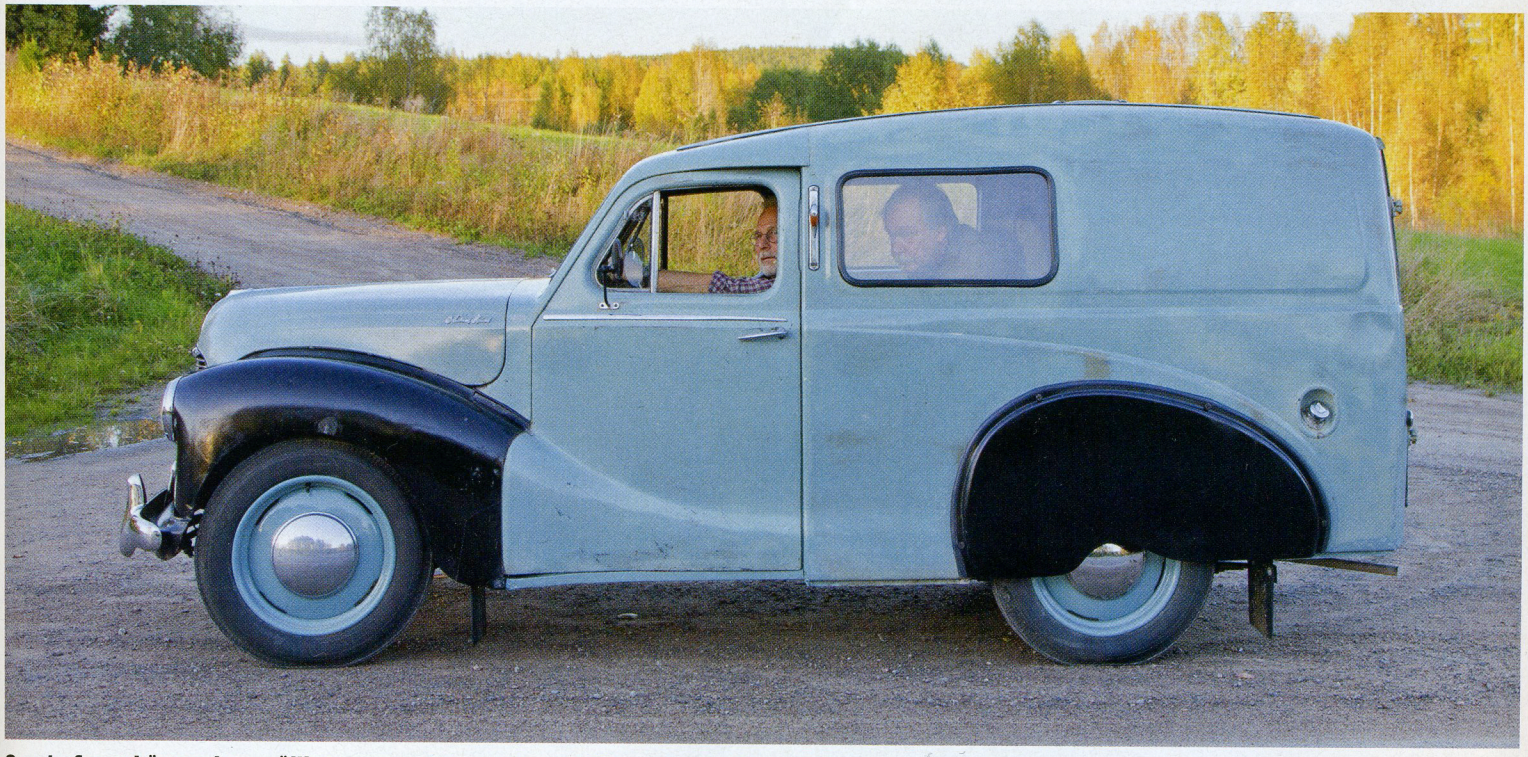
En bild från förr – med takräcket som Ove och Jerker inte har bestämt om de ska montera tillbaka eller ej.

den och bytte den mot emblemet. Att köpa ett nytt hade kanske gått snabbare, men det här var definitivt ett roligare sätt och dessutom skulle ett nytt emblem sett malplacerat ut.

Just nu håller Ove och Jerker på att planera denna säsong, men några frågor återstår dock.

– Ja, vi tvekar lite om vi ska leta efter blinkpilar eller behålla blinkersen på sidorna. Sedan är det takräcket förstås – det monterade troligen importören 1950. Ska det monteras eller inte? Hur som helst har vi bestämt oss för att besöka frun och barnen till bagare Frimodig i Bjuråker, vara med på lokala rallyn och träffar under 2016 och så det stora mandomsprovet – att vara med på crusingen på Power Meet i Västerås. ■■

Fotnot: Någon som har blinkpilar som passar till Austin A40? Hör av er till Ove (tel 0653-12170).



Svarta framskärmar kan möjligen vara original, eller möjligen utbytta före 1974. Hur som helst får de vara svarta även i fortsättningen.