

Ny Nash till midsommar?

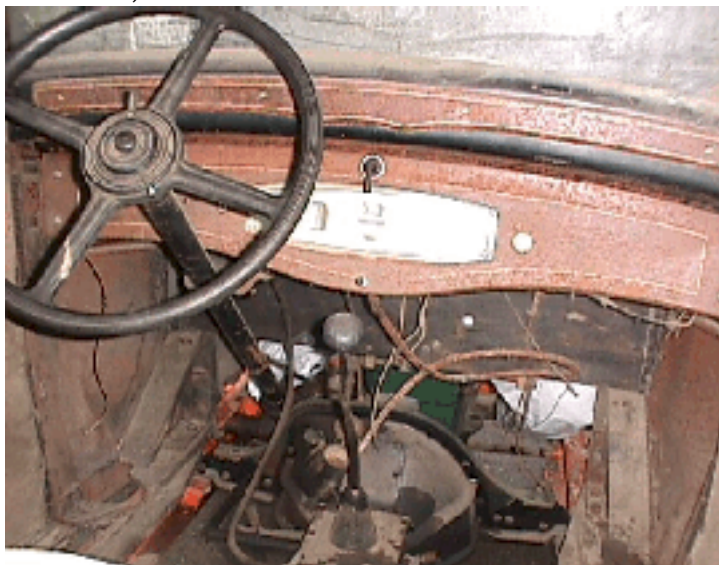
NASH 1929 Model 420

Text och foto Agne Karlsson

Min 1929 års NASH 420 köptes i "befintligt skick", som det brukar heta, börjar Agne Karlsson från Ljungsbro (Cloetta's hemort) utanför Linköping sin egen berättelse om hur hans renovering har gått till. Läs och bli inspirerad!

De flesta artiklar i gammelmotorskrifternas handlar om blanka fina bilar som de stolta ägarna visar upp och berättar om hur mycket jobb som lagts ner för att få bilen i skick som ny. Någon sådan bil har inte jag. Det skulle vara A-Forden jag renoverade för 20 år sedan isåfall. Men att skriva om Ford i en Nash-tidskrift, det går inte för sig! Istället skall jag berätta lite om renoveringen av min Nash. Kanske lite nostalgi för er som är färdiga, och kanske lite inspiration för er

Förarplatsen vid köpet (med Nash "Wather eyed controlled ventilation"?)



andra.

Mitt intresse för gamla bilar vaknade redan när jag fick Ralph Stein's fantastiska bok 'Automobilen' när jag slutade yrkesskolan för bilmekaniker i början av 60-talet. Men helrenovering av en gammal bil tar en del tid och kostar en del, så A-Forden renoverade jag innan barnen tog tiden (och pengarna), så Nash'en är planerad att bli mellan barn och barnbarn.

Nash var först med air condition, 'weather eyed controlled ventilation' som det kallades, redan 1936. Orsaken var att Charles Nash ville ha kylskåpstillverkaren Kelvinators VD som VD för Nash, men han ville inte lämna sin kylskåpsfirma. Problemet löste Nash genom att helt enkelt gå ihop med Kelvinator. Air condition blev, som det heter numera, en spinoff-effekt av sammanslagningen!

Att köpa bil. Att hitta ett bra renoveringsobjekt från 20 - 30-talet är inte så lätt, nu när gamla bilskrotar blir kuturminnesmärkta och bilhandlare som Kalle i Eda och Pelle i Lappe inte längre är i branschen. Lappe-Pelle var en gudabenådad bilhandlare som, berättade han själv, en söndag i mitten av 50-talet

lyckades sälja 112 bilar. En utan motor utan att kunden upptäckte det. Till saken hör att det var förbjudet att ha söndagsöppet på den tiden. Det var för övrigt Lappe-Pelle som släpade sitt hus ett par hundra meter över gränsen till Närke när skattmasen

Konsulten och hans far utanför höns huset där bla sätena förvarats i över 35 år.



i Södermanland blev för svar. Att skattmasen senare flyttade efter till Närke är, som man brukar säga, en helt annan historia.

Själv hade jag varit ute och letat efter ett lämpligt renoveringsobjekt under något år när Nash'en helt oväntat dök upp vid fikabordet på jobbet. Vi pratade om att skjutsa studenter, då en konsult på tillfälligt besök nämde att hans far hade en gammal orenoverad Nash stående i garaget sedan tidigt 60-tal. Nash var ett välkänt märke för mej. Som barn åkte jag ofta i svärmorsluckan på min morbrors 2-sitsiga Nash Lafayett coupe från 1935. Jag minns tydligt dom vackra linjerna, och min morbror talar än idag lyriskt om sin Nash. Min moster var, har hon berättat, inte lika lyrisk över det gamla skrället hennes pojkvän åkte omkring i.

Så jag tvekade inte en sekund: Den bilen köper jag, sa jag. Jag vet inte om far tänkt sälja eller vilket pris han vill ha, svarade han. Det spelar ingen roll, jag köper den ändå sa jag. Konsultens far blev lite intresserad av vem det var som ville köpa bilen, så jag kunde väl få komma och titta iallafall. Efter att förevisat A-Forden och pärmen med foton från renoveringen, fick jag köpa Nash'en för en human summa mot att jag lovade att renovera den till en 'riktig veteranbil' och bjuda på skjuts när den blir klar.

Och allt fanns med! Även om bilderna inte visar det, så var bilen nästan helt komplett när jag köpte den år 2000. Det mesta låg i ett antal lådor utspridda i flera garage, höns hus och andra förråd. Tur att säljaren har mycket gott minne! Inte bara bildelarna fanns kvar, även besiktninginstrument, skattekvitton, instruktionsbok, till och med glasaskkopporna fanns i behåll. Dessutom hade han köpt upp ett litet förråd av reservdelar, på den tiden det ännu fanns något att få tag på (nej, jag säljer inget av det - ännu).

75 år på några rader. Bilen har bara haft två registrerade ägare. Den byggmästare som köpte bilen ny i april 1930, och den handlare som han sålde bilen till 1946. Bilen var avställd under kriget, "olämplig för krigsbruk" som det står i instrumentet, och och kördes sista gången 1952 även om den inte avregistrerades

förrän 1957.

Bilen har alltid funnits, och finns fortfarande, i Linköpingstrakten och på bilden här intill är den, eller kanske den andra Nash 420'an som gick som taxi i Linköping, inlämnad för service på Malte Månsons Auto-Mekaniska verkstad på Nygatan 48 i Linköping.

Bilen har haft ytterligare två ägare före mej som tänkt renovera den. Den förste demonterade delar av bilen och den andre gjorde ingenting alls!

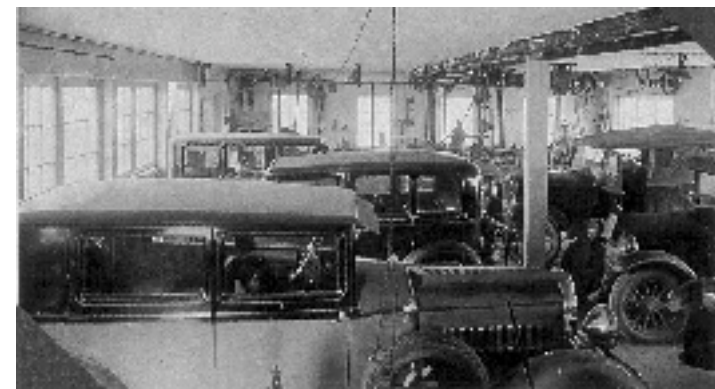
Renovering av chassiet. Bilen var som sagts nästan komplett, men inte i nyskick! Det enda som saknades var en del plåt som rostent tagit, fotstegsbräddor och Nash-klammorna till stötfångarna. Är det möjligen någon som har sådana klammor över - kanske?

Inte ens på 30-talet var det ofarligt att framföra automobil. Förste ägaren råkade halka av vägen. Det resulterade i nya skärmar och reparerade dörrar på höger sida. Ett renoverat framhjul och en rejält sned ram också, vilket jag upptäckte när bilen demonterades. Kan det möjligen vara så att bilden från Malte Månsons är tagen i samband med den reparationen? Det skulle onekligen vara kul att försöka ta reda på.

Hursomhelst, att rikta en ram är enkelt fixat. *Ramen blåstrad och grundlackad men inte riktad.*

Det är bara att skruva bort ramen, spänna fast den mellan golv och tak i ett stadigt garage och ge sej på med domkrafter. Det jobbige är all mätning som måste till för att se att allt blev rätt.

Motor, växellåda och bakaxel var bara att demontera, göra rent och sätta ihop igen. Det är elementära ting för en före detta bilmekaniker. Men några

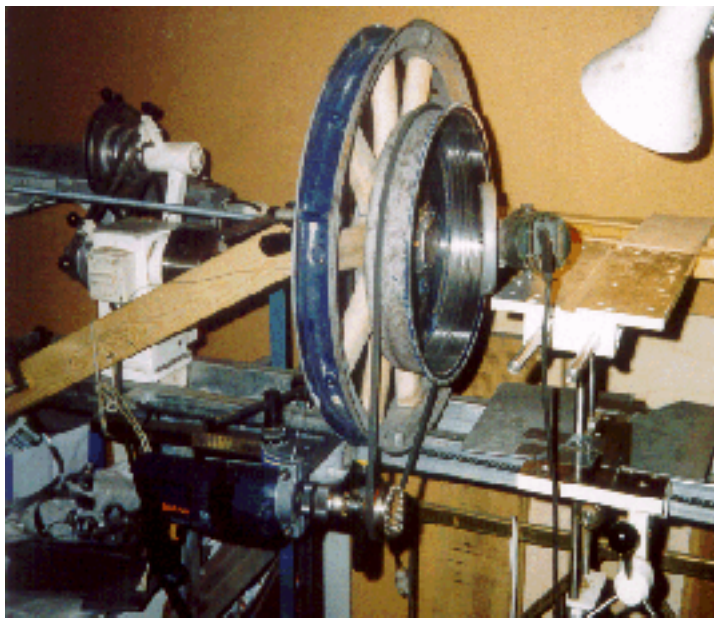


Nash'en! (bakom Hudson 29'an i förgrunden) på verkstaden år 1930 eller 1931. Bilden är från firma Malte Månsons Auto-mekaniska verkstad, grundad 1912 och fortfarande verksam.

ovanliga upptäckter gjorde jag trots allt. Växellådan till exempel. Axlarna satt fast, vilket berodde på att oljan bekat ihop så jag fick bräcka loss den med ett stämjärn! Väl rengjord visade det sig att allt var i nyskick. Till och med färgen på insidan var som ny! Det enda större arbete som återstår på chassiet är att skaffa Hardy-skivor till kardanaxeln och en ny vattenpump, eftersom pumphjulet ätit sig in någon centimeter i

Chassiet klart - som det brukar heta när hälften återstår!





Slipning av bromstrummor.

godset. Här har jag två val, endera åker jag till BILTEMA och köper en, om dom har någon, eller så får jag tillverka en själv. Nu visade det sig att BILTEMA inte hade någon vattenpump i lager, så jag blev tvungen att göra en ny själv.

Man behöver inte alltid en komplett verkstad för att renovera delar. Lite uppfinningsrikedom går lika bra! Att göra allt jobb själv med enkla medel är halva tjuvningen med hobbyn. Slipa bromstrummor till exempel går bra med en vinkelslip, en bormaskin och lite skrot. Resultatet blir faktiskt bättre än att sätta upp hjulet i en svarv, eftersom jag använder hjullagren som centrering.

På tal om hobby. Renovera gamla bilar är den optimala hobbyn, möjligen med undantag av golf. Det tar massor av tid, kostar massor av pengar och resultatet är inte till någon nytta alls.

Och sedan karossen. Inredningen var trasig och möjlig och trävirket i karossen var ruttet efter åren utomhus. Konstigt nog var plåten nästan rostfri. På dörrarnas insidor kunde man fortfarande se valsverkets stämplar! "HEAT 1940 MANSARO OHIO TEST2

120 6 EMPIRE QUALITY SHEET INSP. 21" står det i de vackra runda stämplarna. Det var bara längst ner där karossen ansluter mot träramen som plåten var bortrostad.

Så efter att ha tittat en stund på fyndet bestämde jag mej för att koppla på släpet och fara till Holms trävaror i Sala. Där köpte jag 0,279 m³ kanadensisk vitek, vilket är precis lagom om man tänkt sig såga till en kaross till en Nash.

Och när man bygger en kaross av trä, gör man det precis som träd växer. Nerifrån och upp.

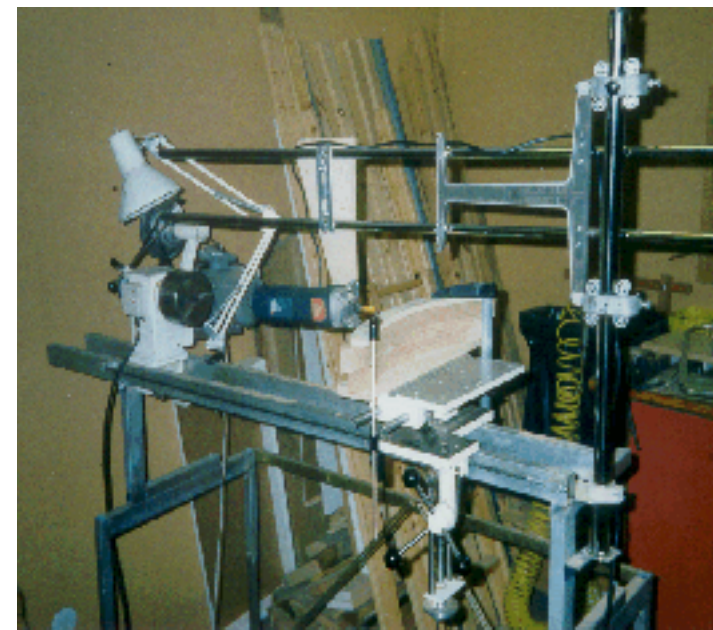
Hur det gick till ska jag snart berätta. Nu skall jag ner i källaren och trimma vår kära gamla Singer-symaskin, för tyget jag beställde hos LeBaron Bonney i USA har just kommit!

Att snickra till en kaross till en Nash gör man genom att såga till 179 trästycken i lämplig form och sammanfoga dessa med de 78 plåtbitarna med hjälp av 998 träskruv, 108 maskinskruv, 818 stålspikar och lite lim, samt spika på tyg med ett oräkneligt antal nubb. Och börjar man bara nedifrån så blir det inga problem.

Ja, det var väl det hela.

Jo - ett litet problem återstår kanske ändå. Jag har byggt karossen i källaren, och just när jag var klar undrade hustrun hur jag skulle få ut den. Dörren är ju bara 80 cm bred och trappan upp går i vinkel upp till markplanet. Det är väl en enkel sak, jämfört med att få tag i en vattenpump så jag till hustrun, och försökte se ut som om jag hade koll på läget.

För dej som vill veta mer eller "Allt om hur du bygger en egen kaross" som det stod i brevkurserna förr i världen: Det absolut viktigaste när man skall demontera och renovera en gammal bil är att inte demontera den! Före och under demontaget mätte jag upp alla tänkbare mått, fotograferade och noterade hur alla delar var sammanfogade. Det blev ett 50-tal skisser och omkring 150 foton. Av mätningarna på trä och plåtdelar kunde jag se att karossen sjunkit ihop någon centimeter. Med hjälp av de mått som karossen skulle få, och med de gamla trädelarna som mall



Fräsning av bakre dörrstolpe.

tillverkade jag alla nya delar.

Efter att ha byggt den nya karossen kan jag bara ge ett gott råd: Vid demontering av en kaross, mät upp alla tänkbare mått och fotografera allt. Därefter mäter

Min 1929 års Nash 420. Provmontering av karossen på chassiet.



du upp alla otänkbara mått och fotograferar det också. När det är klart, mät upp ännu fler mått och ta en rulle bilder till!

Man behöver inte ha tillgång till ett helt snickeri för att tillverka trädelarna. Enkla handverktyg går lika bra, även om en bandsåg underlättar arbetet.

Min hemmabyggda trä-svarv kom också väl till pass. Med hjälp av den, en handöverfräs och lite skrot



Tillverkning av mall för takbalk.

tillverkade jag många av träbitarna. Men det gäller att hålla fingrar, skägg och yrkesinspektionen ur vägen.

Första del jag tillverkade var bottenramen. Två rejäla plankor sammanfogade med ett par tvärbalkar. Tvärbalkarna är de enda trästyckena som är vanliga raka plankor. Alla andra är krökta i en eller flera riktningar, som dörrstolparna till exempel. Dom tillsammans med torpedväggen blev nästa steg i bygget. Dörrstolparna gjorde jag efter originalet i flera delar

Provmontering av ram och dörrstolpar.



Karossens värsta bit. Någon bild på spårskruv har jag inte, men det kanske inte behövs?

som sedan limmades och skruvades ihop. Så var det dags att montera ihop dom delarna. Med hjälp av dörrarna, som jag behållt i originalskick, och alla mått jag tagit under demonteringen blev det lätt att kontrollera att allt var rätt gjort. För att få delarna på rätt plats byggde jag karossen på en enkel jigg av trä med samma mått som chassiets ovansida. På så sätt vet jag att karossen kommer att passa på chassiet.

Sedan fortsatte jag uppåt med bygget och tillverkade de långsgående takbalkarna. De gamla balkarna var ruttna och ramlade isär vid demontaget. Så krökningen på de nya tog jag fram ned ett par mallar formade efter mätten som insidan skulle ha och mätten på plåtarna över dörrhålen. Takbalkens undersida är inte plan, det är ca 1/2 tum högre vid mittre dörrstolpen. Rundningen mellan dörrsida och tak handhyvlade jag fram efter ett par mallar jag gjort efter det som var kvar av originalbalkarna. Det höll mej varm några kvällar och hyvelspånen räckte till att hålla värmen några kvällar till, bara av det arbetet!

Efter att ha torkat svetten ur pannan och beundrat

det hela en stund gav jag mej i kast med takets tvärbalkar. Den främre tvärbalken hade usel passform mot ramen över framrutan. Troligen byggdes taket separat. Rätt mått i främre dörrhålet fick man sedan genom att kila in ett antal träbitar mellan balken och rutans ram. Jag gjorde balken så den passade istället. Undrar just om det var ett brott mot originalskick? Karossens värsta bit, kan jag avslöja, är den som sitter i hörnet bak i taket. Den skall passas in mot takbalken, båda tvärbalkarna bak och karossplåten på ovansidan. Ingen av dom ytorna ligger i samma plan heller. Det tog mej några kvällar att få till dom utan att använda svordomar, även om det var nära ett par gånger. Men det är ändå inte dom bitarna som krävde mest tid. Mest tid lade jag ner på att få tag i träskruv - med spår! För 20 år sedan, när jag renoverade A-Forden, kunde man köpa träskruv med spår i vilken järnhandel som helst. Men inte nu. Det är ingen som är så dum att han använder spårskruv när det finns stjärnskruv, svarar dom i järnhandeln när man frågar. Jo - jag, säger jag tyst för mej själv när jag går därifrån.

På tal om träskruvar. I original är karossen skruvad

Ramarna till bakdörrarna...

...och högra framdörren.

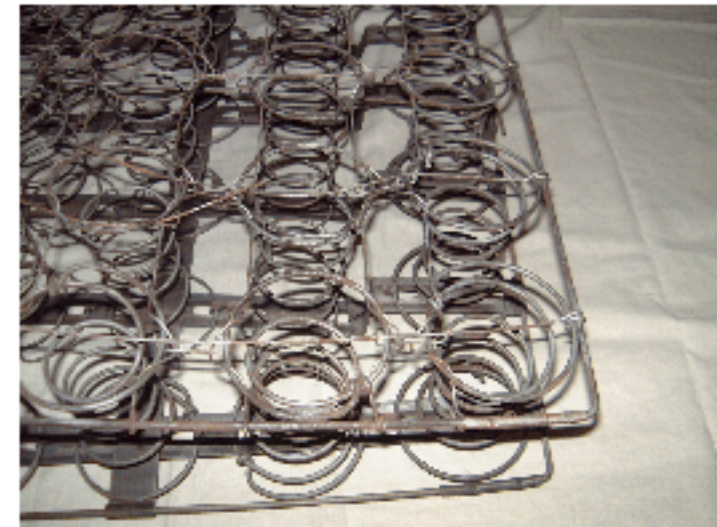




Taket klart. Här syns också lite av karosspappen som sedan ska kläs med plysch.



Framre ryggstöd till min 1929 års Nash 420. Svår fråga: Är bilen vänster- eller högerstyrd?



Baksätets fjädersats efter demontage.

ihop från utsidan, sedan satte man dit och spikade fast plåtarna. Jag bygger tvärt om så jag passar in och limmar ihop trädelarna mot plåten sedan tar jag bort de limmade styckena och drar i träskruvarna från utsidan. Lite extra arbete kanske, men ska det vara som original så ska det, sa jag när kompisen frågade varför. Jag vet inte vad han tyckte, för han bara tittade på mej en god stund och ruskade på huvudet.

Nu var det dags att ge sig på dörrarna. Här gäller det att se till att ramarna inte blir skeva. Men som oftast finns det ett enkelt knep. Om man spänner upp båda



Trådbockningsverktyg gjorda av lite skruv och skrot.



balkarna och fräser anliggningsytorna för tvärsstyckena i båda balkarna samtidigt så blir det lika mycket fel på båda, om man säger så, och dörrarna blir exakt som dom skall vara!

Ja, så är det bara att jobba på, och efter cirka 886 timmar är alla trädelar, som tak, ramar kring fönstren, fästen för vevmekanism och dörrlås med mera, färdiga och monterade. De enda bitar som jag kunde återanvända var ramen kring bakrutan och fästet för taklampan. Så där sparade jag några timmars arbete!

Att renovera säten och inredning och hur jag gjorde det, är vad jag tänkt berätta om nu.

Först sätena. Bilden ovan visar framsätets ryggstöd. Nästan helt, men ganska smutsigt och slitet. Här har rättorna haft ett representabelt flerfamiljshus under de 35 år sätena förvarades i hönshuset! Men ändå inte värre skadat än att det går att kopiera. Rätt kvalitet och färg gick att få fram genom att leta upp delar av tyget som varit invikt och aldrig utsatt för slitage eller solblekts. Hela inredningen, förutom innertak och golvmattor, är uppsydd av en klatschigt gråbrungrön plysch. Innertaket är ett beige nappat bomulltyg och golvmattorna en mörkbrun ögelmatta. Dessa oslitna bitar jämförde jag med provbitar jag

beställt från LeBaron Bonny i USA. Sedan var det bara att mäta upp hur mycket jag behövde, och beställa! Att jag importerade från USA berodde på att dollarkursen då var så låg att det, trots tull och frakt, blev billigare än att köpa i Sverige.

Att demontera klädseln är enkelt. Den är spikad fast. Men det är en rasande massa nubb att ta bort. När klädseln väl var borta kunde jag, med viss smärta och blodspilla, konstatera att det fortfarande fanns en del nubb kvar i klädseln och att fjädersatserna i sätena var trasiga. Det var bara själva fjädrarna som kunde användas.

Ståltrådsdynorna fick jag "virka" nya av pianotråd. Det går åt 20 meter 2 mm och 5 m 1.5 mm pianotråd till varje fjädersats, ja och så en rejäl virknål också!

Nåja, pianotråden bockade jag till rätt form genom att använda ett par enkla verktyg som jag tillverkade. Dels ett för att kunna bocka trekantiga utbuktningar på tråden på jämna avstånd, dels ett för att vika dessa trekant i en 90 graders böj. Dessutom ett verktyg för att bocka till öglor på distanshakarna.

När all pianotråd var på plats var det bara att grundmåla och lackera det hela. Eftersom man sprutar den mesta färgen tvärs igenom, lade jag alla



Kanalerna sys med vår trogna gamla Singer, för ändamålet trimmad med Denimnål och extrastark bomullstråd. Framsätets fjädersatser klara och provmonterade.

fjädersatser i en trave och fick på så sätt alla lackade på samma gång. Det gick utmärkt och så sparade jag både färg och arbete också!

Att sy upp ny klädsel är inte alls så svårt. Man behöver bara en bra symaskin, lite noggrannhet och att tummen inte sitter mitt i handen! Klädseln består av plysch som man kanalsyr mot en kraftig bomulls-väv. Kanalerna syr man med dolda sömmar genom att vika tillbaka plyschen och sy fast baksidan dubbel mot bomullstyget. Kanalerna sys så att plyschen för varje kanal blir ca 3/8" bredare än bomullstyget på så sätt kan bomullstyget spännas hårt sträckt mot fjädersatsen och plyschen får sin vackra vågiga form. Men för att det ska bli så, måste kanalerna stoppas först

Stoppningen gjorde jag genom att lägga en kraftig plastremsa i botten på en hopsnickrad träkanal. På



Stoppningen lagd i träformen och efter att den dragits in i klädseln.



plasten lade jag sedan en 140 grams råbomullsmatta och ovanpå den 60 gram tagel. Överst lade jag sedan en likadan plastremsa som underst. Sedan var det bara att spänna fast klädseln mot kanalen med ett par tvingar och dra in hela paketet i kanalen. Som avslutning drar man ut en plastremsa i taget. På så sätt blir stoppningen jämn längs kanalerna och dessutom lika i alla kanaler. Lätt som en plätt faktiskt!

För att få en snygg klädsel krävs det att tyget skärs till och sys så att det passar precis till fjädersatserna och att kanalerna stoppas hårt. Dessutom 'krymper' hela klädseln med närmare två decimeter efter att man stoppat kanalerna, så det går inte att bara lägga på klädseln på fjädersatserna, speciellt som det skall vara en grov säckväv och en centimetertjock filtmatta under också! Man börjar med att sträcka så mycket det går och fäster bomullsväven på kortsidorna. Sedan bankar man för kung och fosterland på klädseln med handflatan från mitten och utåt. Sträcker och fäster på nytt och så vidare tills klädseln kommit på plats. Därför är det viktigt att bomullsväven är kraftig och av hög kvalite. Baksidan av sittdynorna, och även sidorna på bakre sittdynan, består av pergamoid som dels tål mer belastning och dels är stadigare än bomullstyget. Pergamoiden till baksidorna syr man på efter att kanalerna stoppats, helt enkelt för att annars kan man inte dra i stoppningen. För det här jobbet tjänade arbetarna en dollar per dag på den tiden bilen byggdes. Jobbet tog mej bortåt en veckas arbetstid, så min timpenning kan nog inte blivit många öre.

Det färdiga resultatet av vedermödorna med framsätet ser man på bilden. Den kantsydd golvmattan och sparkskydden på dörrsidorna har även dom provmonterats och man skymtar även dörrpanelen med dörrfickan i bakgrunden.

NEJ! har han lagt en textilmatta fram? Det skall ju vara en gummimatta i original! tänker nu den rätttrogne. Lugn! jag har en gummimatta också. Om det regnar kör jag original, men om det är fint väder skiter jag i original och har det lika ombonat som



Varsågod och sitt upp så reser vi ut i världen!

passagerarna, hade jag tänkt.

Dörr- och vägghpaneler invändigt är helt klädda med samma plysch som används till sätena. Plyschen läggs på karosspapp, viks runt kanten och limmas mot baksidan av pappen. Panelen spikas sedan fast mot karossen med spik med kulhuvud och innan man slår sista slaget på spiken petar man spikhuvudet genom plyschen med en karosserinål. På så sätt blir spikarna osynliga! På sidopaneler som gränsar mot fönsterhål eller mot annan panel spikas plyschen mot karossen direkt istället för att lim-

Dörrficka färdig att fästas i dörrpanelen.



mas mot panelens baksida för att skarvarna skall täckas. På alla paneler under fönsterhöjd läggs dessutom en tunn bumullsmatta bakom plyschen för att ge en mjukare yta. Allt det här är ett ganska enkelt arbete, det tar bara en del tid.

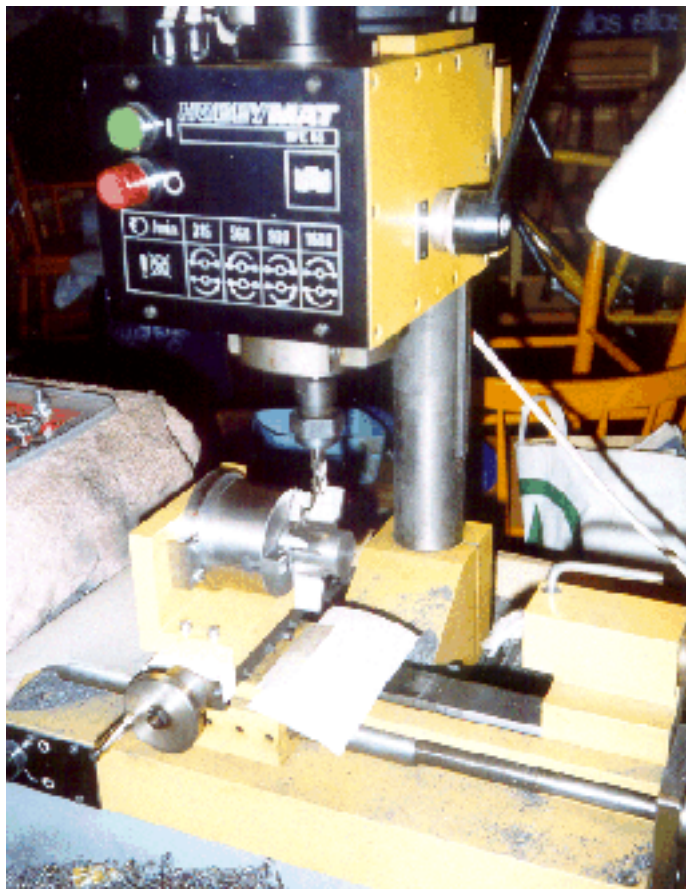
Mer pyssel är det att tillverka dörrfickorna på dörrarna. I original är dörrfickorna sydda ovanpå dörrpanelen. Man sydde fast fickan tvärs igenom både plysch, bomullsmatta och karosseripapp. Det är enkelt och snabbt, men det händer att karosseripappen och dörrfickan lossnar eftersom karosspappen blir perforerad när man sytt. Jag valde en mer sofistikerad metod som var vanlig på mer påkostade vagnar. Det här är ju inte original, men en klen ursäkt är väl att vår symaskin inte är djup nog för att klara att sy fast dörrfickorna enligt originalreceptet. Med den metod jag valde syr man först resårkanalen på dörrfickan, sedan veckar man och syr fast fickan mot en plychbit som blir fickans baksida. Efter detta trär man i resårbandet och syr fast fickan på en bit karosseripapp.

Nu har man en färdig dörrficka, den sätter man in bakifrån genom ett hål i dörrpanelen där man redan har limmat fast dörrklädseln runt kanten av hålet. Genom att vika undan klädseln på dörrpanelen kan man nita ihop pappen i dörrpanelen och pappskivan med dörrfickan på. Sedan är det bara att vika tillbaka och limma klädseln på dörrpanelen. På det här sättet blir dörrfickan infälld i dörrpanelen. Det ser snyggt ut och den sitter stadigt.

Nu tar jag paus ett tag. Nu ska jag sitta upp i min ombonade kaross och drömma mej ut på vackra midsommarvägar. För att köra på riktigt dröjer någon midsommar än.

När man renoverar riktigt gamla bilar hittar man lätt både här och där delar som är trasiga eller så slitna att de måste bytas ut. Det man inte hittar lika lätt är delar att byta ut dom med, speciellt inte till ovanliga bilmärken och modeller.

Till de vanligaste märkena, som A-Ford till exempel, kan man köpa praktiskt taget alla reservdelar, även om det naturligtvis inte alltid är originaldelar. Till dom



*Nödvändigt verktyg för renovering?
Metallsvarv med frästillsats.*

modeller som det på den tiden fanns och även fortfarande finns väldigt många av, finns det firmor som specialiserat sig på att tillverka och sälja reservdelar. Katalogrenovering brukar det lite vanvördigt kallas om man bara köper allt nytt och skruvar dit.

Men det gäller inte de ovanliga modellerna. Till dom, som Nash till exempel, blir det att ut och leta på veteranbilsmarknader eller bland kontakterna i branschen. Det är det rätta sättet, och en av renoveringens trevligaste sysselsättningar. Man träffar ofta på många trevliga och ibland också ganska udda människor. Men mer sällan träffar man på de udda delar man letar efter.

Då återstår att själv tillverka vad man behöver.

Tillverka själv betyder för många att man låter någon verkstad eller annan klurig person tillverka delen man saknar åt sig. För egen del föredrar jag den hårdare vägen, att helt enkelt tillverka eller renovera delarna själv.

Då blir det att plocka fram metallsvarven och kunskaperna man fick i sig på yrkesskolan för verkstadsmekaniker för mer än 40 år sedan, sätta tummen på rätt ställe i handen och köra igång.

På Nashen var det inte så många delar jag blev tvungen att tillverka själv. Mest en hög rörnippel, ett antal bultar och muttrar, diverse klammor, fästen och liknande smådelar.

De enda större jobben var att tillverka nya delar till vattenpumpen, dörrhandtagen, oljefiltret, kylarlock, stötfångarklammor, nya spindelbultar och lager och lite annat.

Det där med vattenpumpen som var slut. Till den var det bara att gjuta och bearbeta insidan av huset och tillverka nya lager. Dessutom gjorde jag en ny impeller och axel. Impellern är krymp på axeln. Det gör man genom att göra hålet lite, sådär 4 hundra delars mm, mindre än axeln. Sedan värmer man upp impellern ett par hundra grader. Då utvidgar sig materialet och man kan stoppa i axeln, men det gäller att vara snabb innan axeln också blir varm. För när båda delarna är lika varma (eller kalla) sitter axeln som berget i hålet.

Nyttillverkad vattenpump, den nedslitna impellern till höger.

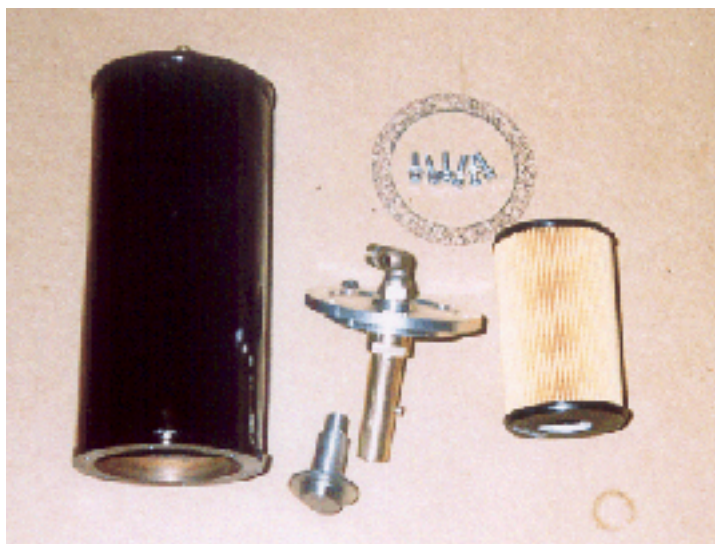


Oljefilter till Nash hittar man inte på vilken besinstation som helst. Nuförtiden hittar man väl inga bildelar alls på någon bensinstation för den delen. Där säljer dom livsmedel. Kanske borde man ha letat på ICA, Hemköp eller sybehörsaffären?

Själv tog jag istället originalfiltret och moterade bort ena gaveln, tog ur originalinsatsen och lödde fast en fläns jag tillverkat. Sedan tillverkade jag ett lock med fäste för ett modernt pappersfilter, från BMW's 300 serie som passade i burken. Dessutom tillverkade och monterade jag en tryckhållningsventil i inloppet på oljefiltret. Det är nämligen så att Nash'en har ett så kallat delflödessystem där den olja från pumpen som inte behövs för smörjningen går via oljefiltret tillbaka till oljeträget. Så utan tryckhållningsventil skulle det inte bli något oljetryck eftersom ett modernt pappersfilter har alldeles för lite mottryck. På det här sättet kunde jag behålla originalfilterburken.



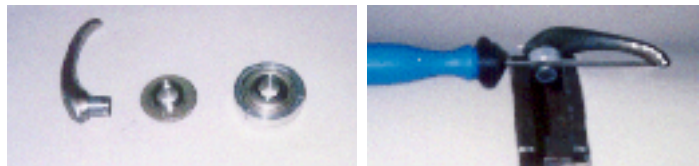
Original filterinsats till vänster och ombyggt oljefilter nedan.



Inre dörrhandtag På Nash'en sitter de inre dörrhandtagen i en hylsa av vitmetall som är skruvad fast i dörrmekanismen. Den här vitmetallen blir med åren mycket spröd. Så när man tar tag i handtaget för att stänga dörren går den gängade delen sönder och man sitter där med handtaget i handen. Vad göra?

Jo man svarvar till en ny gängad hylsa av stål, svarvar ur originalhylsan och pressar i den ny tillverkade hylsan. När handtaget monterats tas all belastning av stålhylsan och originalhylsan sitter utanpå enbart som dekor. En metod som praktiserades redan då bilarna var nästan nya och det fina är att reparationen blir helt osynlig.

Till höger i vänster bild nedan syns en dekorbricka i den svarvfixtur jag gjorde för att kunna spänna fast den och svarva ur för stålhylsan. Högra bilden visar hur jag filade nya låsringsspår med hjälp av en nålfil och en distanshylsa.



Stötfångarklammor och kylarlock. Klammor för stötfångarna saknades. Dom fick jag gjuta nya med en originalklamma som gjutmall. Det blev lite detektivarbete att hitta någon som hade och dessutom var villig att låna ut en originalklamma. Till slut fick jag napp mot att jag gjöt upp ett kylarlock som klammans ägare saknade.

Med klamman och mitt kylarlock i fickan åkte jag till Bersbo metallgjuteri och gjorde sandformar med originaldelarna som gjutmodeller. När det var klart fyllde dom formarna med brons- respektive aluminiumsmälta när dom ändå gjöt sina egna delar. När metallen stelnat och kallnat var det bara att slå ur formarna, kapa bort ingöt och skägg och sedan slipa och polera delarna.

Resultatet blev riktigt bra trots att jag inte gjutit annat än gräjämsdetaljer i olivinsandform tidigare.

Stötfångarklammor

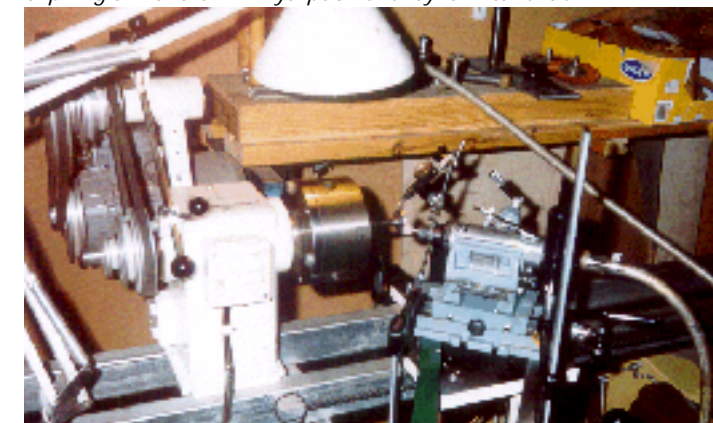
och kylarlock.



Skillnaden är huvudsakligen att man använder en annan sorts sand så att finare detaljer kan reproduceras.

Sota och slipa ventiler är något man behöver göra på moderna bilar. Men förr i tiden var det en vanlig serviceåtgärd. Materialen och bensinen var inte lika bra som idag. Slipa ventiler gör man med en ventilslipmaskin. Sådana tillverkades en gång i tiden av Linköpingsfirman Malte Månson, men jag missade att köpa en då, så jag fick konstruera en egen variant av en tryckluftdriven slipmaskin, ett koordinat-skruv-

Slipning av ventiler. En nyslipad ventil syns mitt i bilden.





Bilen provmonterad före lackering och före provkörning.



Karossen klar för slutlackering.

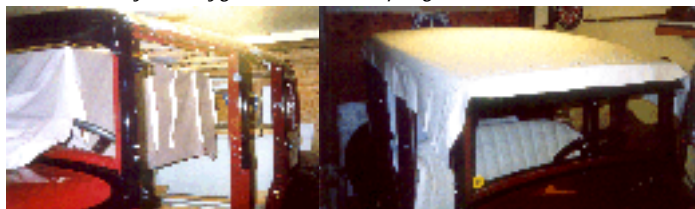
stycke och min svarv. Det gick precis lika bra faktiskt.

Provkörning. När alla delar tillverkats var det bara att montera ihop alltihop för att se att det passade, innan man demonterar det mesta igen för att lackera delarna.

I september 2006 var alla viktiga delar på plats och

*Montering av innertaket
somsplikas mot takribbor-
na med bomullsbanden
som är fastsydda i tyget.*

*Montage av yttertak.
Bomullstyget monterat, efter det
ska ett lager råbomull på och
sedan pergamoiden.*



justerade.

Innan spackling, slipning och lackering tog jag tillfället att provstarta och provköra bilen för första gången. Eftersom jag redan demonterat all inredning, dörrar, skärmar, motorhuv mm ställde jag in en drickaback att sitta på, knöt fast en extradunk bensin på ramen och sög upp bensin till bränslepumpen och handvevade motorn tills jag fått upp lite oljetryck.

Efter att ha tagit en extra runda kring bilen och kollade att allt var rätt monterat, inställt och justerat, satte jag mej tillrätta på drickabacken, vred om tändningen, drog ut choken, tog ett djupt andetag och trampade till på startpedalen. Till min förvåning startade motorn direkt på första försöket.

Den stannade visserligen direkt också då jag sköt in choken, men det var lätt åtgärdat med lite justering av förgasaren.

Jag lät motorn vara igång under ca en timma, och körde omkring lite i grannskapet för att kolla att allt fungerade som det skall. Det gjorde det.

Lackering. Själva lackeringen är det enda arbete jag inte gjort själv hemma. Anledningen är att jag inte har något lämpligt utrymme för det. Allt underarbete och grundlackering gjorde jag hemma men slutlackeringen gjordes hos en proffsfirma ned riktig sprutbox. Lackeringen gjordes i delar. Det är enklare och det blir heller inga olackerade ytor i skarvarna mellan de olika delarna.

Efter lackering var det bara att än en gång montera ihop allt, montera in inredningen och spänna pergamoiden på taket.

Att spänna yttertaket är ett svettigt arbete. Pergamoiden måste vara varm då den spänns, annars kan den bli säckig då solen lyser på taket en varm sommarkag!

Endera värmer man upp pergamoiden och arbetar snabbt, innan den kallnar. Eller så värmer man upp garaget till en bit över 30 grader och jobbar lite lugnare. Svettigt blir det ju i vilket fall. Själv valde jag den senare metoden.

Sedan är det bara att registreringsbesiktiga och ge

sig ut på vägarna!

Hur det till slut blev kan du se här nedan.

Någon investering för framtiden, eller sparbössa är det inte att fixa till en veteranbil.

Men kul är det!

Faktiskt en alldeles utmärkt hobby.

Den tar massor av tid, kostar massor av pengar, och resultatet är i stort sett oanvändbart!



Agne Karlssons nyrenoverade 1929 års Nash 420.

En renovering till originalskick som Agne helt, så när som lackering och förkromning/förnickling, utförd med egna händer. Stor uppfinningsrikedom och klurighet har gjort allt detta möjligt med relativt enkla verktyg och maskiner.

