

EN HERRGÅRDSBIL ÅTERUPPSTÅR

Text: Birgitta Agdestein

Bild: Kent Agdestein samt arkivfoton

Georg Magnusson och Agneta Lindquist från Linköping är de stolta ägarna till denna pampiga herrgårdsbil. Georg har använt hela 15 år för att renovera Nashen men så har det också blivit noggrant utfört och resultatet mycket gott. Hustru Agneta har inte bara sytt klädseln till bilen utan också varit behjälplig med glada tillrop och annat som Georg i sina ansträngningar att renovera detta mästerverk skulle kunna tänkas behöva.

- På det årliga Nash-mötet, vilket i år tilldrog sig i Bergslagen i Nora stad, träffar jag paret Magnusson/Lindquist. Till min och allas förvåning kom de åkande inte körande i sin nyrenoverade bil. Bilen var nämligen placerad på en bärgningsbil. Förklaringen fick vi strax efteråt. Olyckligtvis hade bilen vägrat att återstarta efter ett stopp vid ett röd ljus i Örebro. Det var ju tråkigt i och för sig men det var ganska lustigt att se dem göra entré på detta vis. Vad är det då för Nash som Georg så mödosamt renoverat? Jag bad honom att berätta lite om den och dess historia som då börjar för över 70 år sedan.

- Jag blev intresserad av bilen efter ett möte hos ABK (Antikbilklubben i Linköping) och bestämde mig för att köpa den. ABK hade en längre tid känt till Nashens existens men den hade dock inte varit till salu tidigare. I slutet av 1987 annonserades bilen i alla fall ut och det var då som jag köpte den.

- Den blev min dittills dyraste bilinköp, priset blev 36.000 kronor berättar Georg leende.
- Vad bilen är värd idag vågar jag inte ens fråga honom men jag förstår att det är betydligt mer än inköpspriset.

- I vilket skick var bilen då du köpte den, undrar jag nyfiket.
- Den var relativt komplett. Dock fattades sidolyktorna, bakre stötfångare och bakre sittdyna samt fördelarlocket. Vidare var kablaget borta men däremot var karossen komplett. Efter en sejour som brandbil satt ställningen för brandslangarna fortfarande kvar. Dessa skars emellertid bort och behölls av säljaren. Karosseriets trästomme var sönderruttnad och klädseln trasig och möjlig, berättar Georg.

- Hur fraktade du hem bilen och vad kostade det frågar jag?
- Det var ganska besvärligt då den var så stor. Jag försökte använda ABK:s dollykärren men framaxeln var för grov för att passa i dollyns klykor. Lösningen blev att använda en bärgningsbil. Det kostade 500 kronor.

- Hur många bilar finns det av denna modell? Är den mycket ovanlig?
- Den här modellen är ganska ovanlig då det endast finns fyra stycken av mig kända 494-or i världen. Om man tar med samtliga karosserityper ingående i 490-serien blir det kanske ett 20-tal stycken. I Sverige finns en 494 i Norsjö som väntar på renovering. I England finns en specialbyggd 494 med sufflett över förarsätet berättar Georg.

- Vidare finns en Nash 494 i Nashregistret på Nya Zeeland, säger Georg, men ägaren bor på Nya Guinea och jag vet ingenting om den bilens kondition fortsätter han att berätta.

- Jag har försökt att spåra bilens tidigare ägare säger Georg upplysningsvis vidare. Genom att bilens ursprungliga registreringskylt D 844 satt kvar på anordningen för upphängning av brandslangarna, kunde jag via bilregistret i D-län få information om den förste ägarens hemvist. Namnet kände jag redan till (det fanns på en silverplåt ovanför ägarens hemvist). Sedan var det ganska enkelt att med hjälp av olika pastorsexpeditioner följa barnens väg genom livet. Efter en del efterforskningar lyckades jag spåra ett av barnen. Tyvärr avled han innan jag hann kontakta honom säger Georg.

- Jag fortsatte då att leta efter brodern till den avlidne men hade samma otur där säger Georg sorgset. Vederbörande hann avlida innan jag fick kontakt med honom. Skrämnd av detta vågade jag inte fortsätta mina efterforskningar. Jag vill ju inte ta livet av fler människor ler han vemodigt.

- En dotter till ägaren har han dock sedermera fått tag i. Idag en gammal dam men hon fanns i alla fall i livet och mindes faktiskt Nashens registreringsnummer.

- Av en händelse, berättar Georg, fick jag syn på ett foto i MHS:s (Motorhistoriska Sällskapet) tidning «Motorhistoriskt Magasin» nr. 4, 1983. Fotot var taget då den första ägaren fortfarande innehade Nashen.

- På fotot ser man en chaufför öppna dörren för tre barn. Dessa är förmodligen barn till ägaren av bilen.

- Hur kan du vara så säker på att det är just din Nash på fotot? Kan man se registreringsnumret?

- Nej, men det fanns på samma sida i tidningen en bild av en Cadillac 1946 eller 1947 fotograferad framför samma byggnad som Nashen och där syntes registreringsnumret, ett D-nummer. Efter en del efterforskningar visade det sig att denna Cadillac var registrerad på samma person som en gång ägt vår Nash.

Jag ber Georg berätta hur renoveringsarbetet på Nashen fortskridit.

- Renoveringsarbetet har bland annat inneburit att byta ut det ruttna trävirket i karosseristommen. Det är utbytt till 90-95%. Vidare är motorn helrenoverad. Hjulen har jag också bytt, då bilen var försedd med lastbilshjul vid inköpstillfället. Detta är för övrigt en liten historia för sig börjar han berätta:

- Hjulen skall ha en dimension på 6,50"x19" och ha träekrar. Jag sökte och söker fortfarande överallt för att hitta sådana hjul men de är väldigt svårt att få tag i sådana. Lyckligtvis finns det optioner till träkerhjul. Man kan även ha tallriks- eller trådekerhjul menar Georg.

- Jag fick nys om att det fanns trådekerhjul i USA i Kalifornien. Problem uppstod då mannen som hade dem inte ville skicka dem till mig utan frågade om jag inte kunde hämta dem eller om det fanns någon som jag kände i Kalifornien som kunde hämta dem minns Georg vidare. Via en medlem i ABK i Linköping fick jag tag i en man vid namn Neuman som avflyttat från Mjölby till Kalifornien. Jag tog kontakt med honom.

- Det visade sig att han bodde bara 40 km ifrån där hjulen fanns. Neuman, fortsätter Georg berätta, talade om för mig att han brukade åta sig att leta reda på bilar åt svenskar och skicka hem dem till Sverige. Han lovade mig att hämta hjulen och skicka dem till mig med nästa sändning. Det tog cirka två år innan denna sändning genomfördes! Under tiden samlade jag ytterligare ett stort antal delar hos Neuman, bland annat fotstegslistor och däck. Det hela slutade lyckligt till slut och jag fick äntligen mina hjul ler han roat åt minnet.

Jag förstår att det måste ha gått åt många timmar för att sätta denna bil i det skick som den är i dag men då jag frågar Georg har han ingen aning. Han har inte antecknat antal timmar men åtskilliga är det försäkrar han mig.

- Är det någon del som varit speciellt svår att finna och om du inte fått tag på just den delen, har du då kunnat tillverka det själv? undrar jag vidare.

- Ja, det är väldigt svårt att finna delar som fattas. Jag saknar bland annat vevmekanismen till vindrutan.

Fälgringarna till hjulen var dåliga. De var fulla med gravrost. Problemet löstes av en bekant i ABK, som lade ned ett enormt arbete på att svetsa i nytt material och sedan slipa ringarna till rätt form. Det hade jag aldrig kunnat göra själv, medger Georg. Fjäderbussningarna är nytillverkade. Alla vevstagslager och ramlager är nygjutna säger Georg. Motorns cylindrar är honade och kolvar med nya ringar fortsätter han. Ventilstyrningarna är bussade. Alla de inre 16 ventilfjädrarna kommer från Stece i Mönsterås informerar Georg vidare.

Har du fått någon hjälp?

- Javisst, förutom av nyssnämnde kollega i ABK har jag fått hjälp av bland annat Lasse Holmkvist och Ingvar Berg samt från en del andra Nash-medlemmar. Sedan har jag ju fått hjälp av min kära hustru att sy klädseln till bilen. Agneta berättar att hon inte är någon sömmerska, utan har tidigare bara sytt lite till «husbehov».

- Vad är det för material i tyget? frågar jag nyfiket.

- Det är ren ull, tätt vävd ull. Samma material som i originalklädseln.

Tyget är inhandlat i Borås berättar Agneta.

- Var det slitsamt att sy i det materialet för jag förstår att det var ganska hårt och otympligt att hantera?

- Javisst, var det. Vidare gjorde jag allt från grunden med allt underarbete som måste göras.

- Hur mycket tyg gick det till? frågar jag vidare.

- 18 meter. Då ingår även taket som är sytt i samma material men i ljusare färg.

- Hur lång tid tog det att sy allt?

- Det tog två vintrar. Vi köpte materialet i Borås på vår «första bröllopsresa» år 2000 säger Agneta skrattande.

- Första bröllopsresa?

- Ja, vi gifte oss den 18 november år 2000 och åkte då först till Borås på bröllopsresa. Senare åkte vi till Grekland på en «riktig» bröllopsresa, förklarar Agneta muntert.

- Till sist frågar jag paret Magnusson/Lindquist om de i sin ägo har fler bilar.

- Svaret blir att de har en Austin årsmodell 1938. Denna bil har inte gått mycket i år men 1998 deltog den bland annat i ett rally på Gotland. Förra året var de båda med och åkte ASA-rallyt i Växjö med sin Austin. Det är Sveriges Fordonstekniska Klubb som arrangerar detta rally.