

P1800 i nyskick

Det var med ett visst motstånd som Susanne Moëlls sambo Klas Brink satte klorna i hennes halvrisiga Volvo P1800 -64. Anledningen stavas Cadillac -58 cab – hans kanske största faiblesse i motorvärlden. Men bilen blev klar till slut, även om den fortfarande går som en gammal Amazon.

AV BO LUNDVANG (TEXT & FOTO)

SVENSK VERSION.

Det lilla S:et efter 1800 står för "svensk". I april 1963 flyttades produktionen från England till Göteborg och då ändrades också det officiella namnet från P1800 till 1800 S. Men i folkmun kommer modellen alltid att heta P1800!



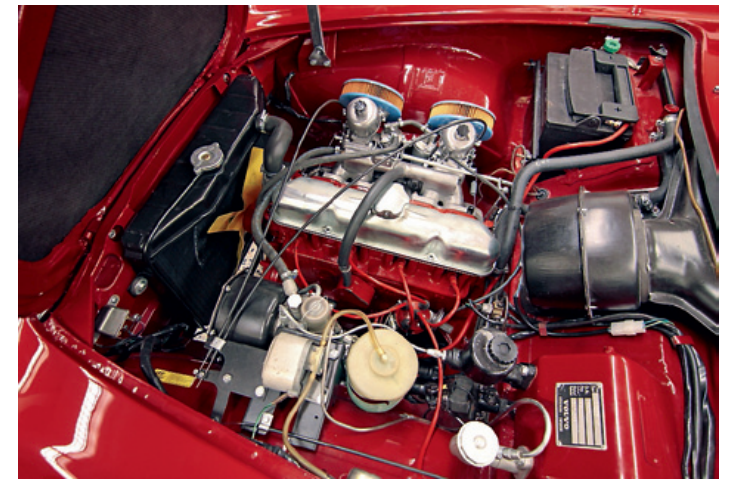
Ägarfakta Susanne Moëll, 44 år

Bor: Västerås. Irsta.
Familj: Sambon Klas Brink, gemensam dotter Therese, samt Klas fyra söner.
Yrke: Ekonom.
Favoritmaträtt: Sushi.
Favoritdryck: Vatten och rött vin.
Läser gärna: Tidningar.
Favorit på nätet: Tradera.
Ser gärna på tv: Sport, deckare.
Lyssnar gärna på: Ljudböcker.
Ogillar: Att förlora.
Tycker om: Fotboll och resor.
Favoritverktyg: Skruvdragare.
Första bil: Toyota Celica -87.
Drömbil: ?

KÖR MEST. Susanne Moëll skulle skruva var det tänkt, men sambon tog över.



JUST UTRULLAD. Nya gummilister runt om, omsydda stolar, instrumentbräda och dörrsidor. Tidsenlig stereo saknas.



SKOTTSÄKER. B18-motorn med dubbla förgasare är orörd maskinellt, men uppiffad med ny färg, packningar och luftfilter.

Den är snygg, det råder det inga tvivel om. Tidiga 64:an, med sin tvådelade kofångare i fronten och kromlisten längs sidan som går upp i bakkant. Och grillen ska vara den där äggkartongslika som byggdes 1961-1964. Det var sådana detaljer som avgjorde när Susanne Moëll köpte sin P1800 för åtta år sedan.

Hon hade tänkt ha den som ett hobbyprojekt intill sambon Klas Brinks bilar. Han har sedan de blev ett par för sisådär 16 år sedan, lagt varenda ledig minut åt att renovera bilar från skrot till toppskick.

I nuläget har han väl 40 bilar som står utspridda i garage här och var i Västerås. De finaste har han i en gammal Ica-affär på 800 kvadratmeter, döpt till "Brinkens Garage". Kanske såg du lokalen i SVT:s dokumentär om Power Big Meet, där Klas är involverad i högsta grad.

Fulltecknad fritid. Det här är bara hobbyn, åtta till fem år han vd på Office IT-Partner med 50 anställda. Plus att han sedan några år driver en firma som syr upp bilklädsor, och några fler förtag utöver det. Fritidsproblem har han aldrig haft.

– Du är ju för fasen i garaget jämt, man ser dig aldrig vid tv:n, säger Susanne. Du kommer hem, äter, byter om och försvinner!
– Men i år har jag varit lat, jag var ju på konsert en gång, svarar Klas med ett leende.

I alla andra fall är det cabriolet som gäller, även för Susanne. Innan vi rullade ut bilen ur garaget den här dagen hade den gått fyra mil sedan den blev klar, precis innan årets Power Big Meet. Det är bara lite mer än fram och tillbaka till flygfältet för att hämta andrapriset i europeiska klassen.

Susannes ursprungliga tanke att förfina den halvrostiga klassikern själv, stöp ganska omgående.

– Jag hade häst då, ursäktar hon sig innan Klas avbryter.

– Du höll på en halvtimme, sen la du ju ner!

Det råder ett ständigt gnabbande paret emellan, men det är kärleksfullt gnabb. Susanne har accepterat Klas liv som motorfanatiker och hon är inte sen att dra nytta av hans färdigheter. I en del av lokalen står skalet av en Fiesta-röd Thunderbird cabriolet -56, den är hennes. En blivande pärla, det kan man veta redan i förväg.

P1800:an blev hur som helst stående några år innan Klas förbarmade sig över den. Renovering av en dylik är något av en barnlek om man jämför med Cadillac och Buick, menar han. Delar finns att tillgå, och expertis på den här sidan Atlanten finns det gott om.

– I vanliga fall brukar jag behöva köpa två likadana bilar och plocka bitar från den ena, berättar han.

Taksänkt racebygge. Det finns dock ett kapitel han helst vill glömma. Han har faktiskt gett sig på ett P1800-bygge tidigare men tvingats ge upp. Det brukar han inte.

– Jag var 20 bast och köpte en taksänkt utrensad P1800 som var ett påbörjat racebygge. Den var skitsnygg, men jag fick inse att jag hade tagit mig vatten över huvudet. Bara att få tag på en passande framruta, huvaligen ... Det var överkill för mig på den tiden.

Annat är det med en originalbil som bara sett sina bästa dagar. Sânt går att återställa. Bilen plockades ner i bitar, och allt som glänser skickades iväg på omkromning. Alla gängjärn och skruvar är nyzinkade.

– Plocka isär och ihop är som tur var en av Klas specialiteter. Karossen behövde några nya bitar plåt.

– Jag svetsar för husbehov, men inte tunn bilplåt. Det tar sän tid när klantskallar håller på.

Orenoverad motor. Med fräsch och blåstrad kaross skickades den på lack. Det är en originalfärg, men vad den heter är av mindre vikt. "Volvo-röd" slänger han in. Från ➤

> början var bilen svart. Volvo-svart förstås.

Inredningen är omsydd av gubbarna på Klas företag JK Textil och Läder, minus baksätet som var så helt att det räckte med att måla skinnen svart.

– Man får gena i vissa kurvor, menar Klas. Det går inte att lägga ner så mycket pengar på en sån här bil, man får aldrig tillbaka det.

Motorn, som är Volvos slitstarka B18, är en av få maskiner som Klas har kunnat lämna orörd, så när som på vanliga saker som byte av packningar och allmän upprättning med nya luftfilter och lite färg. Väckelådan med elektrisk överdrive fick renoveras innan start.

Kompisen Niklas Carborn och P1800-kunniga grannen Kaj Johansson hjälpte till med sin expertkunskap om bland annat elsystemet som plockades i och ur.

USA gäller. Typiskt vid köp av en gammal bil som gått som bruksbil är att det saknas originaldelar, bland annat fälgar i det här fallet. Klas hittade en uppsättning med rätt utseende, renoverade och kompletterade med gamla Volvo-loggan. Samma sak med logotyperna runt om och skyddsglas till blinkers, sånt finns att köpa nytt.

Klas är på sin höjd måttligt nöjd med den prisbelönta helrenoveringen. Han har som sagt att jämföra med, och inget går i hans värld upp emot en Cadillac eller Buick från 50-talet.

När Klas telefon ringer är signalen George Thorogood and the Destroyers dänga "Bad to the bone", kompletterat med t-shirttexten "Live fast, die young" från filmen som gjordes det magiska året 1958. Vi förstår att det är USA som gäller.

– Det här är ju bara en förklädd Amazon, menar han.

"Bara Amazon" till trots, utanför finbilsgaraget står en halvskrotig P1800 ES och väntar på Klas kärlek. Det har han gott om, men man får liksom vänta på sin tur. Worth waiting for, det blir alltid himla bra i slutändan! □



RÄTT BÖJ. Går listen upp i bakkant är det rätt modell, menar Susanne och många med henne.

"I vanliga fall brukar jag behöva köpa två likadana bilar och plocka bitar från den ena"



GAMMALT OCH NYTT. Reservdäcket har fått skinnklädsel, uppsydd av Klas företag.



SOM NYTT. Original, men det röda originalsinnen har målats svart. Sena årsproduktionen 1963 fick fällbart baksäte.



VAN SKRUVARE. Klas Brink är pappa till runt 40 renoverade klassiker, med tonvikt på Cadillac och Buick.

Byggarfakta

Klas Brink, 48 år

Bor: Västerås, Irsta.
Familj: Sambon Susanne, fem barn.
Yrke: Vd.
Favoritmaträtt: Bruna bönor och fläsk.
Favoritdryck: Mjölk.
Läser gärna: Nej.
Favorit på nätet: Ebay.
Ser gärna på tv: Nej.
Lyssnar gärna på: Led Zeppelin.
Ogillar: Folk som bara snackar.
Tycker om: Doers.
Favoritverktyg: Blocknyckel.
Första bil: Morris.
Drömbil: Möjligen Cadillac 1953 Eldorado (har en under renovering).



Ursvenska fakta

Volvo P1800 S-64

Motor: 1,8-liters Volvo B18B, rak 4-cyl toppventilsmaskin med dubbelväxelsystem.
Effekt: 108 hk vid 5.800 rpm.
Bromsar: Girling skivbromsar fram, trumbromsar bak.
Väckelåda: 4-växlad manuell med överväxel.
Fälgar: Original 15-tums.
Längd/bredd/höjd: 440/168/128 cm.
Hjulbas: 245 cm.