

Wiener- Konditori

SOM HÄMTAD UR VARDAGEN

Vissa bilar stjälar inga blickar. Per Anderssons varmgrå Folka från 1968 är precis en sådan. Men kanske just därför blir dess historia så levande. Den var fröken Ohlssons bästa vän. [➔](#)

TEXT & FOTO CLAES JOHANSSON

Fröken Ingrid
Ohlsson föddes
1912. Körde
Volkswagen.



INGBRITT SA ATT JAG FICK VÄLJA PÅ ATT SKROTA BILEN ELLER KÖPA DEN. INGEN ANNAN SKULLE FÅ HA DEN!

Den här bilen är inte ett dugg märkvärdig, ändå så väldigt speciell. En av 1055528 tillverkade 1968 och 15009 importerade det året. Den köptes den 22 maj 1968 av 56-åriga Ingbritt Ohlsson på Sven Jeppson Bil i Karlskrona för 11 200 kr plus 145 kronor i skatt och registrering. Den hade numret K5712 och i tanken skvalpade 15 liter leveransbensin. Bilen var extrautrustad med antenn, kokosmattor, överdragsklädsel och ljusrelä. I inbyte lämnade hon K8312, en äldre VW Typ1 med sexvolts elsystem. Med 1968 års modell var Bubblan äntligen modern i det avseendet.

Följande år lät Ingbritt, som bar titeln 1:e landkanslist, rostskydda den savannbeiga 1300:an enligt MI-metoden, en ärligen återkommande omsorg fram till 1973. Därefter något mer sällan.

Bilen gick tio år i tjänsten, tusen mil om året, fram till Ingbritts pensionering. En enda resa utomlands blev det, till Danmark.

År 1991 började Per Andersson på Shell Citygaraget vid Stortorget i hemstaden Karlskrona. Ingbritt var stamkund. När det kom till tankning, tvätt och service var det bara innehavaren Yngve Svensson som hade fröken Ohlssons förtroende, men när det unga, ambitiösa mackbiträdet visade intresse för den fina gamla Folkan gled ansvaret gradvis över på honom.

– Hon var en elegant dam, kort och späd, säger Per. Korrekt och ganska bestämd.

– Jag märkte snart att hon hade ett väldigt nära förhållande till sin bil, fortsätter Per när vi kör glidarvarvet runt Lindesberg där han bor numera. Det är en sådan där förtrollande eftermiddag där sol blandas med regn. Folkan är precis som välhållna folkor alltid är: maskinell i tilltalet, charmfull på ett sakligt sätt. Men för Per, som provat ett och annat i bilväg, är den så otroligt mycket mer.

Överallt ser man spår efter Ingbritts omsorg. Extra skumgummilister i motorluckan, skumgumi kring domkraften. På panelen sitter små duttar av kardborreband på vardera sidan om raten, motsvarande fanns insydda i bilhandskarna.

– Jag hade en helrenoverad Opel Rekord -58. Det var taktäck, kartor, termosar, filter och

klistermärken. Men det blev ändå inte 50-tal. Det var på låtsas. Vi åkte på bröllopsresa i den ... jag vet inte. Folkan har något mer att säga. Bara det att den heter Julle. Ingbritt kallade den så.

När Shellmacken lade ner och Per bytte till en annan station gjorde även Ingbritt så. Det fungerade bra och hon ringde alltid i förväg för att försäkra sig om att Per var på plats. Bilvärden baserades mer på känsla än faktiska omständigheter.

– Hon ville att jag skulle byta olja och däck fast det kanske inte behövdes. Var den dammig skulle den tvättas. Ibland ville hon ha en ny överdragsklädsel. Startade inte bilen direkt ville



VW var 1960-talets mästare på behagliga gråbeiga kulörer. Savannbeige!

hon absolut ha ett nytt batteri. Bilen var som en hundvalp för henne som hon kostade på för att belöna den.

Raddan av kuvert märkta med årtal, fulla med gulnade kvitton, bär tydlig vittnesbörd om fröken Ohlssons kärlek till bilen.

Nästa gång Per bytte jobb blev det besvärligare. Den nya macken låg en bit utanför stan och för att ta sig dit gällde det att ta sig genom en rondell.

– Hon tyckte alla körde så fort och var tveksam till att komma ut. Det blev lite besvärligt. Vem skulle ta hand om bilen nu?

– Jag erbjöd henne att hjälpa henne då och då på min fritid. Så hon ringde emellanåt och så åkte vi ut till någon sjö eller så. Jag fyllde i lite stenskott och putsade lite på kromet. Vi satt och pratade och fikade. Ingbritts ögonläkare hade sina invändningar mot bilkörandet, men med lite försiktighet gick det vägen ännu ett litet tag till.



Per Andersson jobbar med bilreservdelar – något som sällan behövs till Julle.

– Till slut berättade hon att hon inte fick lov att köra mer. Det var en stor sorg och hon hade funderat länge när hon förklarade att det bara fanns två alternativ. "Du få ordna att man pressar bilen. Eller så får du köpa den. Jag kan inte tänka mig att se den på stan med någon annan bakom ratten". Ingbritt Ohlsson var då 89 år.

– Hur mycket skulle jag bjuda? Och inga pengar hade jag heller. Jag kunde skrapa ihop 4000 kronor och jag skämdes när jag sa hur mycket jag kunde ge. Men Ingbritt sa bara: "Det blir bra".

När det sirliga kvittot var underskrivet och ägarbytet postat gick det några månader innan Per hämtade bilen, ett arrangemang som underförstått var det enda tänkbara.

– Hon ville nog ta farväl av den på sitt eget vis. Jag vet att hon gick ut till bilen i garaget och bara satt bakom ratten en stund.

När dagen för avhämtning ändå var inne fick Per med den bilradio som stått i köket sedan ny. Den hade aldrig suttit i bilen, och ett speciellt verktyg, inte olik en virknål, följde med att dra upp antennen med. Den hade aldrig varit utdragen sedan den monterades vid leveransen.

En väldigt speciell klocka, stor som hastighetsmätaren, som satt i ventilationsgallret fick Per montera ur, den skulle absolut återlämnas till brorsonen.

– Från en byrålåda plockade hon ett nytt galjer som hon haft liggande. Jag minns också att det satt små lappar runt spegeln i hallen som folk hade satt på bilen när de sett den. Hon var nog lite småstolt över alla spekulanter.

Folkan blev Pers sommarbil. Närvarande i vardagen, ompysslad med varm hand, om än inte fullt så bortskämd vad gäller däck- och batteribyten.

– Den har sitt slitage, säger Per. Blir snabbt matt i lacken. Rostskadan i dörren har växt någon centimeter under mina år. Men laga plåten och man måste lacka om och sen är cirkusen igång.

Fröken Ohlsson skulle ha fyllt 99 i år. Hennes vän Julle rullar vidare.

– Hon mädde väldigt bra av sin bil och det gör jag också! ☺



I sommar blir det returresa till Blekinge. Barnen ska få se var fröken Ohlsson bodde och var Shellmacken låg. Idag har Folkan rullat 19 376 mil.

VW 1300 1968

Nypris: 11 200 kr på gatan

Värde idag: 20 000 – 30 000 kronor*

Motor: Fyrcylindrig boxer motor med toppventiler, stötstänger, två ventiler per cylinder. Enkel fallför-gasare. Luftkyllning. Volym 1 285 cm³. Max effekt 40 hk vid 4 000 r/min. Max vridmoment 79 Nm vid 2 000 r/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor bak, bak-hjulsdraft, fyrväxlad, golvspak.

Mått: Axelavstånd 240 cm. Längd/bredd/höjd 405/154/150 cm. Spårvidd fram/bak 131/136 cm. Tjänstevikt 880 kg. Tank 40 liter.

Fjädring/hjulställ: Torsionsfjädrar fram och bak. Svängaxlar bak. Teleskopstötdämpare.

Styrning: Skruv och mutter, 2,6 varv mellan fulla rattutslag. Vändcirkel 10,8 m.

Hjul: Plåtfälgar 4 tum, däck 5,60 x 15.

Bromsar: Trummor fram och bak, hydrauliska.

Fartresurser: Toppfart 123 km/h. Acceleration 0–100 km/h 27,9 s.

Förbrukning: 0,8 l/mil blandad körning.

Källor: Jan Ulléns Bilfakta 2-1968

Fakta



Basics! Per skulle gärna vilja komma i kontakt med Ingbritts brorson. Kanske klockan finns kvar?



Blotta misstanken att skrammel kunde uppstå var skäl nog att linda ett extra varv skumgummi runt domkraften. Elpump till vindrutepolningen var en extradetalj.



Spår efter en kärlek skulle man nog kunna säga. För att spara lacken klitrade Ingbritt dit lite skumgummi.



Ljuddämpande matta behövdes kanske när radion aldrig kom på plats. Ändrören byttes då och då och kopplingen en gång.