



Leif Holmberg har en bil som inte grannen har. Ska han satsa på fenor till sommaren eller blir det rå flake?



Fina fisken från Ale

Delfinformad nos. Fenor där bak. När Henrik Viklund på 1960-talet byggde bil efter eget huvud var det inte tal om kompromisser. Vi hittar ett sovande vidunder i en gammal snickeriverkstad. Leif Holmberg trycker på startknappen...

TEXT OCH FOTO CLAES JOHANSSON

Ibland kan följderna av lite dumsurfning bli oanade. Leif Holmberg i Kungsgården några mil utanför Gävle vet precis hur snett det kan gå när datorn är på. Det borde finnas kliniker för sånt här:

– Jag satt och bjöd på Tradera, bara lite i taget så där. Ja, sen plingade det bara till och jag hade vunnit auktionen!

Vidden av Leifs tidsfördriv blir skrämmande uppenbart när han slår upp porten till det gamla snickeriet där en gång lingonlådor tillverkades. I dunklet skymtar en intensivt blå Safir.

– Vi tar väl och drar igång den, säger Leif och börjar trassla med en massa kablar som i ena änden ringlar ner till en karsk V8-motor och i andra av någon anledning mynnar i en silverfärgad knapp.

I Leif Holmbergs handflata. Man tar ett steg bakåt.

Nio månader tog det Henrik Viklund att bygga Safir varav sex månader ägnades enbart åt att ta fram formen för karossen. Det var tidigt 1960-tal. Viklunds Mekaniska Verkstad i Ale utanför Luleå. Ett familjeföretag där en helmekaniserad och patenterad potatisplockare "Virgo" kunde räknas in bland meriterna.

De bakgårdssnickrade surrogat-åken från

åren under och strax efter andra världskriget var sedan länge skrotade, men drömmen om att tillverka en egen bil var i högsta grad levande och förutsättningarna bättre än någonsin. Bilskotarna var påfyllda av byggbitar och än fanns ingen bilprovning att blidka. Det nya mirakelmaterialet *plastic* hade blivit tillgängligt för den ambitiöse hempularen i mitten av 1950-talet.

HENRIK VIKLUNDS ambitioner sträckte sig längre än de flestas. Enligt spretiga tidningskällor från den tiden var Viklund en man med känningar på den internationella scenen. Att han var något av en rastlös arbetsnarkoman är väl rimligt att anta så här i efterhand. Kanske rent av lite... speciell. Enligt en artikel i *Bilsport* 1964 rann inspirationen till vid ett besök på Världsutställningen i Seattle 1962 där den unge 29-åringen från Ale



Karossen vägde enligt reklamen bara 75 kg inklusive fenor. Hjulbasen varierade.



Safir har genomgått många livsfaser, som en grovflake-period på 1970-talet.



Förort i Stockholm? Luleå? Dimridåerna kring Safir är många. Vet du mer? Hör av dig till oss!



Bakljusen ligger klara om Leif Holmberg skulle få för sig att viga hela sin fritid.



Raffiga stilelement. Henrik Viklund sparade inte på attributen när Safir kom till världen.



Värmeregler från Buick -56. med ett par hundra timmars jobb bör de passa som handsken.

Nosen reser sig en aning när han gasar ut i leran. Aldrig har väl Seattle -62 känts så avlägset.

kunde beskåda framtidens mono-rail tåg, och inte minst GM:s rymdlika bilprototyper. Teknikens Värld menade att Viklund snarare nöjt sig med att studera bilder från nämnda utställning.

Hur det än var med den saken följde en resa till Italien där Viklund hälsade på en Micelo Asari, som enligt Bilspport ska ha arbetat hos Ferrari, men som nu byggde sportvagnar med Corvettemotorer. Här fick Viklund hjälp att fixa till den skaldmodell han tagit med i resväskan och även bistånd att plocka fram fabriksnya komponenter att bygga på. Vi får låta detta stå oemotsagt.

Ramen hämtades bevisligen från en Buick 41 Special 1956 med V8 och – tja, kompressor och en inbyggd överväxel i bakaxeln. Högtintressant är uppgiften om att Viklund just var i färd att bygga ännu en Safir och redan hade färdigställt ytterligare två karosser. Står de i något bortglömt dragigt förråd i de inre av Norrbotten?

På ramen svetsades nya stag och balkar. Under instrumentpanelen kan man idag se aluminumplåtar lite kors och tvärs, liksom i dörrarna. Viklund hade råd att hålla sig med exklusiva komponenter. Strålkastarna och stötfångarna är Jaguar E-Type. Luftintaget på huven är Ford Thunderbird. Sidodekoren kommer från en tidig Corvette och rutorna verkar härstamma från Chevrolet 1957. De fejkade ventilationshålen i framskärmarna är omisskänligt Buick 1956 och inte heller går det att ta fel på fenorna, Chrysler 300 och sannolikt också kromet baktill, som senare

ersattes av dito delar från Corvette. Sedan blir det värre, bilderna från 1960-talet är få och korniga och att dra några slutsatser av det som idag kan beskådas är inte lätt. Viklunds bygg-lusta avtog inte med åren och redan i slutet av 1960-talet fimpades fenorna och karossen gick från vit till grovmalen guldflake. En trendkänslig anpassning till rådande mode. Ett avskavt hörn på den hemgjorda hardtoppen avslöjar rena Las Vegas-looken. Byggaren dog ganska ung och nya ägare tog vid med nya

idéer och behov att uttrycka sin personlighet. Som en radda med runda Taunus-bakljus, ett hembyggt continental-kit, styrinrättning från Saab, bromsar från en Buick Electra och en Chevrolet 305-motor med Oldsmobile Hydramatic.

Och så vidare. Finish och finess? Nja.

Ändå verkar det som om Safir fått nöta väg till och från under alla dessa år. Den andre ägaren behöll kärran mer än 30 år och så sent som 2000 inköptes en ny vindruta.

KLART ÄR ATT SAFIR i sitt första utförande väckte enorm uppmärksamhet. Vad gäller de ekonomiska sidorna av det hela var lokaltidningarna inte sena att spekulera. Utöver rena "fakta" som att ett bakljus alena kostade 485 kronor meddelades att Safir hade skinnklädsel med guldtrådar i och Ferrarimotorhuv.

Bland "tusentals" finesser märktes stereobandspelare och en framvagn med "Jaguar-drag". Servobromsar förstås. Norrländska Socialdemokraten, NSD försökte pressa byggaren på den så viktiga toppfarten:

"Törs jag inte tala om" var det undvikande svaret. Spekulationer om bilens värde landade på 75 000 kronor! Precis lika mycket som en ny Rolls Royce Silver Cloud III!

Viklund verkar ha arbetat en tid på experimentverkstaden på Atlas Copco i Nacka och om det var då eller senare som han drog igång AB Amerikanska Karosseriindustrin, på Wikstensvägen 41 i Johanneshov är inte helt klart, men ett reklamprospekt blev det och annonser i Illustrerad Motorsport. "Får ni inte Er bil godkänd vid den obligatoriska besiktningen på grund av rostskador har vi karossen för Er! Finns i olika storlekar och modeller"



Ignition sequence started... ten... nine... eight. Klart Leif Holmberg är helnöjd över sitt impulsköp på nätet, vem skulle inte vara det?



förrådsbyggnad på gården som stod i brand. 30 ton potatis begick sotdöden liksom två potatissorterare.

Leif Holmberg trycker på knappen och vad var det Yngwie Malmsten sa?

Unleash the fucking fury!

Men dramatiken uteblir i snickeriet. Motorn lufsar igång, lägger sig på tomgång, helt diskret. Leif Holmberg tog det drastiska beslutet att riva ur hela elsystemet.

– Det var helt hopplöst, trådar överallt. Men jag ville kunna starta den, därför gjorde jag den här startknappen.

Han sätter sig bakom ratten och lirkar i driveläget på växelväljaren. Nosen reser sig en aning när han gasar ut i leran. Sedd på håll ter sig skapelsen inte mindre skräckinjagande och aldrig har väl Seattle -62 känts så avlägset. Inte heller projiceras några bilder av tjusiga autostrador längs Rivieran, säkert den spelplats Henrik Viklund såg framför sig i plastångorna, omringad av halvfärdiga potatisupptagare.

Det är inte utan att det är något svanskuiperat över det hela. Samtidigt som proportioner och storlek är av det förvånande slaget.

DE LINGONRÖDA PLYSCHSTOLARNA ser exotiska ur, Leif spekulerar i Ferrari. Mindre exotism över ratt och instrumentbräda från Opel Rekord. Leif sitter mest och garvar i kupén. Han är en man med flera fina Buick-renoveringar bakom sig, inte minst en total överhaling av en Buick Roadmaster Convertible 1956. Därav träffen på Tradera.

– Vet inte riktigt vad jag ska göra med Safiren. Än så länge tycker jag att det bara är kul att ha den, säger Leif Holmberg och visar upp lite bättre begagnade delar i bagaget som kan komma till användning framöver. Navkapslar, ventilationsreglage, en hel instrumentpanel delvis klädd i krokodilpräglad skinn och framför allt två bakljus från en Chrysler 300 G Cabriolet. ■