

REVOLU TIONÄREN

Ingen hade tidigare sett någonting liknande. Jaguars XK-serie revolutionerade sportbilsvärlden och gav massorna prestanda. Vi har synat ett särdeles välrenoverat exemplar och förklarar modellens betydelse.



TEXT & FOTO DANIEL ÖSTLUND





Folkvagnen strejkade och färjan väntade inte. Så för Engelsresenären Johan Wikström blev det ytterligare en natt i London, med heltäckningsmattor i lobbyn och överkokta grönsaker till middag. Tiden fördrevs med ett förstrött bläddrande i brittiska biltidningar, som alltid fullpackade med salivberikande annonser. Aston Martin, Austin-Healey, Bentley, Bristol... Men inte förrän tummandet nådde Jaguar stannade den flackande blicken. Där, en tjugo år gammal XK140, en Fixed Head Coupé med ett visst vårdbehov. Att sitta sysslös i en hotelllobby med heltäckningsmatta kan vara förödande för förnuftet.

Kugghjulen började snurra. Även om Folkan skulle funka var det många timmar kvar till nästa avgång och nog var bilshopping ett utmärkt sätt att slå ihjäl några timmar.

Säljaren visade sig vara en hyfsat känd rockstjärna som skulle flytta hem till Nya Zeeland. Afären gjordes upp och den 24 oktober 1975 kunde Jaguaren rulla ut genom Skandiahavnens grindar, tullad och klar för sitt nya liv i Sverige.

XK140 you say? Jo, mellanmodellen i serien som förändrade världens syn på sportbilar naturligtvis. Redan när de allierade världskrigsstyrkorna kände segervittring på våren 1945 satte Swallow Sidecars in ledningsgruppen och beslutade att byta namn. SS-akronymen klingade inte längre lika vackert och i fortsättningen skulle bilarna få heta Jaguar.

På **London Motor Show** tre år senare presenterade Jaguar sin framtid och den hette Mark V, en stor sedan med nymodigheter som hydrauliska bromsar och individuellt fjädrad framvagn. Alltjämt var motorn den raka toppventilsexa med stötstänger som SS köpt från Standard redan under mellankrigstiden.

Samtidigt snurrade en sportbil runt på podiet, en bronsfärgad vagn med synnerligen smäckra linjer. Mest var den tänkt som ett monsternyckel och teknikuppväring, Jaguar 120 Aluminium Super Sports som den kallades, ungefär som våra



Efter äventyret med XK120 på Le Mans 1950 tog Jaguar fram C-type året därpå och tog hem totalsegern!



XK i sin renaste form: den första XK120 bar inte på onödigt krom, hade plåtfälgar och täckplåtar för bakhjulen.



Trots att renoveringen blir tonåring i år är skicket fortfarande som nytt. Inte undra på, efter den extremt noggranna renoveringen har Lars XK140 levtt ett stillsamt pensionsliv utan excesser.



Registreringshandlingar i oklanderlig ordning och Leslie Harrison, flyglöjtnant i det kungliga flygvapnet, hade till och med betalt skatten i tid. Den 30 juni 1966 sålde han bilen till Christopher Jeffery i Wellingbore, Lincoln. Till höger stolarna, tydligt soffmässiga från en tid då skålade sportstolar var förbehållna motorsportens fartfantomer.



Gammalt trä blir inte så lätt som nytt. Efter mycket sökande hade Lars samlat ihop de vedbitar som behövdes. Vilket rum som sedan skapades! Och nej, det luktar inte fennissa här inne.



De bakre sidorutorna kan ställas på glänt och det görs med ett litet kromat konstverk.



Ekerfålgar med centrumbult på splines var fortfarande inte standardutrustning 1955.



Rödlackerat topplock och små emblem på kamkåporna, det betyder C-typetrimning och 210 hästkrafter. Grenrören är emaljerade.

dagars konceptbilar. Bilen hade snickrats ihop under tre hektiska veckor på ett 18 tum kortat Mark V-chassi och Jaguarchefen William Lyons stod själv för den vågat aerodynamiska formgivningen – även om en del nog lånats från BMW:s Mille Miglia-racer 328. Under huven vilade en rak sexa med topplock i aluminium och dubbla överliggande kamaxlar, något som dittills hade varit förbehållet verkligt exotiska bilar som Bugatti och Alfa Romeo. Effektsiffran svindlade, 160 hästkrafter var lika mycket som det allra tyngsta artilleriet från Amerika mäktade med.

När Lyons sedan meddelade att priset skulle hållas till 998 pund förändrades sportbilvärlden i ett slag, aldrig tidigare hade någonting så onödigt varit så tillgängligt.

Uppståndelsen var enorm och Jaguar togs på sängen. Det som var tänkt som en drömbil för ett fåtal blev snart en kassako åt företaget och skänkte brittena många sköna exportdollars. Att bilen dessutom gick lika fort som den såg ut att göra gjorde inte saken sämre. Tidningen The Motor lyckades pressa upp XK120, som produktionsmodellen kom att heta, i över 200 km/h och bekräftade därmed företagets löfte om en toppfart på 120 miles per hour. Snart kom också framgångarna i motorsport, första segern skördades av Leslie Johnson den 20 augusti 1949 i det Daily Express-sponsrade entimmesloppet för produktionsbilar på Silverstone. Året därpå ställde man upp i Le Mans och höll sig väl framme trots välgrillade trumbromsar. Det var en föraning om vad som komma skulle, under åriondet skulle

Jaguar bärga inte mindre än fem segrar på La Sarthe-banan.

Efterfrågan ökade och på våren 1950 såg sig företaget nödgat att göra en rejäl förändring. Aluminiumkarossen på en ram av askträ var alltför tidskrävande att tillverka och efter 242 tillverkade vagnar fick bilen kaross i stålplåt, även om aluminium behölls i huvar och dörrar. Från 1951 kunde kunderna också få sin bil i SE-specifikation med högre kompression och 180 hästkrafter eller beställa en så kallad C-typetopp med större ventiler, friare portning och astronomiska 210 hästkrafter. Större förgasare, tuffare fjädring och dubbla avgasrör ingick också i receptet.

Snart kom också fler modellvarianter: en coupé 1951 och en mer ombonad cabriolet 1953. I försäljningsbroschyrerna fanns under en period också den fyrcylindriga XK100, tänkt som en billigare variant men längre än till experimentstadiet kom den aldrig, dels på grund av att den skulle vara i princip lika dyr som sexan att tillverka, dels för att William Lyons helt enkelt inte gillade den. I hans ögon och öron var den bullrig och burdus.

Efter 12 000 tillverkade bilar kom ersätta-

ren XK140 1954. Med bättre utrymmen, större trumbromsar, kuggstångsstyrning och teleskopstøtdämpare runt om var den betydligt bättre rent tekniskt. Utseendet förändrades också, kromornamenteringen var tyngre med bredare kofångare och en list som löpte över huven och bakluckan. Motorn, brandväggen och instrumentpanelen flyttades framåt för att ge föraren mer svängrum och glasytorna blev större för att förbättra sikten.

Den svagaste motorn hade utgått ur sortimentet och de enda alternativen som erbjöds var med 190 eller 210 hästkrafter. Nykomlingen var knappast snabbare än XK120, men avgjort mer mogen, uppvuxen, belevad och bekväm.



Christian Bengtsson tar numera hand om arvet efter pappa Lars.



SOM EN TIDSKAPSLAD ROKOKOMÖBEL STÅR DEN I VERKTYGSBODENS LOKALER OCH NJUTER AV VÄRMEN.

Samma tre karossvarianter erbjöds som tidigare: en roadster, en coupé och en cabriolet.

Fortfarande hade Jaguar i princip inga konkurrenter. Visst, Mercedes-Benz låg i startgropparna för att lansera sin 300SL, men prismässigt hade den ingenting att sätta emot. Detsamma gällde floppande BMW 507. Ännu hade ingen hört talas om några gatgående Maserati eller Ferrari och Aston Martins antikverade DB2 hade inte mycket att sätta emot.

Det var alltså just en XK140 som Johan Wikström fått med sig hem från England. I sjutton år blev renoveringen aldrig av och till slut såg han sig tvungen att göra sig av med sitt impulsköp. Annonsen lästes av västgöten Lars Bengtsson och tillsammans med sonen Christian åkte han iväg till Vara och tittade på bilen. Det var ju precis en sådan han hade drömt om, en riktig engelsk sportbil, med riktigt tak. Några suffletter ville han inte veta av. Rost fanns det gott om och dörarna fick bindas fast inför hemtransporten, men inte många bitar saknades och dessutom följde det med en hel del frisk plåt.

Och Lars visste mycket väl vad han gav sig in på. Till sin egen körkortsdag hade han satt tändarna i en Volvo PV444 och sedan hade renoveringarna rullat på. Att han dessutom var bilmekaniker till yrket och drev en egen verkstad hjälpte.

Ändå väntade hustrun Ulla-Britt hemma med en skopa ovet, för där han såg en brittisk sport-

bilsdröm i vardande såg hon bara en hög med skrot.

Sin långa renoveringsvana till trots, Jaguar var ny mark för Lars och den första tiden fick spenderas med näsan mellan bokpärmar och i sprängskisser. Sedan plockades allting ned i sina beståndsdelar. Lars Bengtsson var en noggrann man och lämnade knappast någonting åt slumpen, minsta mutter skickades till Lagmansholms Kromverk för ytbehandling. Motorn plockades ned och renoverades, en ny inredning syddes upp hos Lennart Bengtsson i Alingsås och efter ett smärre detektivarbete fanns det tillräckligt av rätt trätyp för att hyvla fram en ny instrumentbräda. Ett nytt elsystem kom i en stor låda från England, färdigt att montera.

Kanske var rostent ändå den största utmaningen. Framskärmarna var hårt åtgångna och att köpa nya skulle ha blivit en kostsam affär om 30 000 – 40 000 kronor plus moms. Per styck! Så i stället renoverade Lars de gamla skärmarna och med hjälp av svets, tenn och plåtslagaren Ingvar Olsson i Gråbo byggdes formen upp igen.

Vägg i vägg med Lars verkstad låg Egon Johnsons billackeringsfirma och han fick först lägga ny färg på alla lösa delar, sedan på hela stommen.

Under hela den här tiden rann kaffet i strida strömmar i verkstaden, Lars knöt många nya vänskapsband och inte minst Jaguarklubbens medlemmar bidrog med ett stort stöd.

Efter sju år kunde Lars sätta sig bakom ratten och vrida om startnyckeln. Millennieskiftet stod



Rejåla hornförsedda stötfångare och en kromlist som löper över karossen, det var nytt för XK140. Emblemet på bakluckan firar märkets framgångar i Le Mans 1951 och -53.

för dörren när Jaguaren för första gången rullade ut ur verkstaden för egen maskin. Resultatet skämde inte för sig, under British Car Week Rally 2001 fick Lars bil utnämningen Best in Show av den brittiske generalkonsuln Chris Greenwood och samma år kammade han hem första pris i Jaguarklubbens Concours d'Elegance vid sommarmötet i Lundsbrunn.

Jaguar XK140 fick leva i tre år innan den 1957 ersattes av XK150, en radikalt förändrad bil även om stilen påminde om den tidigare. Den tredje generationens XK var större, tyngre, modernare och rymligare. Midjan var högre, grillen bredare och vindrutan böjd. Dessutom gjorde Jaguar äntligen affär av sina segrar i Le Mans och gav bilen skivbromsar, åtminstone som extrautrustning men det är inte känt att någon XK150 med trumbromsar någonsin lämnade bandet. Däremot valde de flesta kunder att kryssa för automatlådealternativet och det kanske säger något om hur målgruppen hade mognat.

Trots det, i sin allra skäggstubbigaste version lämnade XK-motorn nu 265 hästkrafter med

hjälp av tre förgasare och raka insugsportar.

Men tiden hade vid det här laget sprungit ifrån XK-konceptet som helhet och i kulisserna väntade nästa revolution i sportbilsvärlden – Jaguar E-type.

Och nog känns det att Lars Bengtssons bil är från en annan tidsålder när vi skriver 2012. Som en tidskapslad rokokomöbel står den i Verktygsbodens lokaler i Borgstena och njuter av inomhusvärmens. Lars son Christian jobbar här och har inga betänkligheter med att låta mig kliva in. Något nervöst drar jag i handtaget och faller ner på den blanka läderklädseln; bilar som dessa går för stora pengar hos de namnkunniga auktionshusen nuförtiden. Ratten är enorm, tunn och glashård mot fingertopparna. Till höger sticker en smäcker växelspak upp ur kardantunneln och framför mig blänker träplankor på ett påtagligt finförnissat sätt. Panelen är verkligen ett konstverk och i stället för handskfack bjuds passageraren en cigarrlåda. Kupén är intim och jag sitter på det ganska höga golvet med benen sträckta rakt fram.

– Man sitter som en potta skit. Jag förstår att engelsmännen behövde ta tepaus emellanåt för att sträcka på benen, säger Christian.

Det vet jag inte om jag håller med om, men en smula ovan är det. Pedalstället är förskjutet åt höger, för växellådan behöver plats i kardantunnelns främre del.

– Vänsterbenet får man gömma, fyller Christian i.

Motorn vaknar med varm ton och i små bollar ramlar avgaserna ur de tunna rören. Styrningen är oväntat lätt, antagligen hjälper den slanka däckdimensionen till. På vägen rör den sig som en spetshandske, samtidigt som den på något sätt känns mekaniskt grovsmidd på äldre bilars vis. Motorn svarar med en påtagligt rapp respons och den är stark, mycket stark. Att starta på tvåan är inget problem, eller till och med på trean.

Kanske är det bra, för litteraturen talar om en hopplöst svårövertygad växelöverföring. Men när jag drar i spaken märker jag inga sådana tendenser, inte ens den osynkade ettan bereder problem. Med fast hand och lugn spak-

föring får jag växelvinst varje gång, kryddad mekanisk kommunikation.

– Man kommer snabbt in i det, säger Christian och jag kan bara hålla med. Man kommer väldigt snabbt in i det och när vi glider fram längs landsvägen förstår jag lockelsen Lars föll för. Närheten till maskineriet är påtaglig, motorn talar direkt till min täpets och i ratten känns diagonaldäckens vandrings lite i sidled. Man blir småförälskad, trots bilens egentliga brister.

För Lars Bengtsson tog äventyret slut 2009. Sjukdom tog hans liv och av den Bugattiliknande sportbil som han tänkt bygga på XK-mekanik blev ingenting. Tänk vad som kunde ha blivit av det, med den hantverkskompetens som Lars besatt. Nu är det i stället Christian som tillsammans med mamma Ulla-Britt tar hand om bilen. När jag lämnar tillbaka nycklarna undrar jag vad de ska göra med den.

– Planen är väl att ta hand om bilen på bästa sätt och kanske låta den komma ut på lite träffar. För mig är det ändå något speciellt med den här bilen, det är som om farsan fortfarande är med på ett hörn på något sätt. ☺