

# DEN SNÄLLA LASTBILEN

Renoveringen

DKW F89 L52 1953



Seth Valfridsson hade aldrig renoverat en bil och inte tänkte han göra det heller. Men i samma ögonblick han råkade stirra in i ett skelande ögonpar på en bilmodell han aldrig någonsin sett (stående under en gran) fanns det liksom inget annat att göra.

TEXT & FOTO CLAES JOHANSSON

**D**et ljud en tvåcylindrig DKW 700-kubikare frambringar kan bäst beskrivas som småputtrigt. Tomgången är ett smörigt smatterband av vänliga durtoner, ett medryckande sväng mellan glad takt och lycklig baktakt.

Grisarna i trakten kring Alfta var nog av en annan åsikt.

Från och med vårbrytningen 1953 inpräntades en något allvarsammare magkänsla i smågårdarnas bestånd.

När det karaktäristiska puttrandet hördes på gårdsplanen.

När slaktare Erik Persson svängde in med sin DKW F89 L52 1953 med skällkar på flaket.

Persson gjorde en betydande ekonomisk satsning när han beslutade sig för att köpa fabriksnytt genom Bollnäs Sport & Maskin. DKW:n kostade hela 9 600 kr, inbytet var en tvådörrars Chevrolet 1937, värderad till 3 050 kr. Handpenningen, 1 500 kr, fördelades på 500 kr vid orderskrivning och en tusenlapp vid leverans. Resten löpte som avbetalning 300 kr i månaden.

De blev ett samspelt lag, ett välbekant inslag i vardagen. Fart och komfort kan inte ha varit avgörande, snarare en stryktålig natur och ett kapabelt flak.

**Erik Persson lastade** sin sista gris 1970. Då parkerades den blekröda västtysken intill en medelspäd gran i Gäddvik. I den hög med dokument som sjutton års bilägande medförde framskyntar inte bara detaljer kring inköpet, här står att läsa om en rostskadad tvärbalk 1966, brustna bromsar 1967 och glappa styrsjindlar 1968. Hur en 25-hästares tvåaktare med en något trulig uppsyn uppfattades i slutet av 1960-talet kan vi ganska enkelt föreställa oss, när Volkswagens världsherravälde även omfattade Alfta.





## Renoveringen

DKW F89 L52 1953



Blickar utväxlas. Gristan blir till eld. Sedan två års intimt umgänge, fem dagar i veckan.

**Startpunkten för** DKW:s transportbilsprogram sammanföll med återuppbyggnaden av Volkswagenverk. Medan VW fick massiv hjälp från de allierade hade Auto Union att i högre grad lita på sina egna resurser. Kort efter krigsslutet flyttades verksamheten från Chemnitz, som nu låg i den sovjetiska zonen, till Ingolstadt. Folkmotorcykel och en enkel, rambyggd transportbil i olika karosutföranden, så såg planen ut. Som ansvarig sattes karoskonstruktören Kurt Schwenk som arbetat för Horch och som kom att göra en gedigen karriär inom Volkswagen. Inblandningen av formgivare var blygsam och de knappa omständigheterna gjorde att ingenjörerna fick ta med sig bakbord hemifrån som ritbord. Kanske är det hemligheten bakom den funktionellt präglade elegansen i F89L? Två rambalkar smalnades av i framkant för att knipa åt om en tvärställd tvåtaktare som drev framhjulen. Framvagnen var individuell med en tvärställd bladfyder. De höga och smala hjulen placerades långt ut i hörnen och bakvagnen fick långsliggande fjäderarmar och torsionsstavar. Enkla pressningar och tillverkarvänliga former var nödvändigt för att snabbt få igång produktionen med minimalt materialspill. Simpla pressveck styvade upp plåtorna, på hyttens baksida högst subtilt i form av en DKW-sköld. En vindrutetorkare fick räcka och

innerbelysningen i hyttens bakvägg hade dubbel funktion med ljusutsläpp både in i hytten och ut mot flaket. Självirkulation och dynastart höll ner antalet aggregat.

Det mest utmärkande var bilens ögon, något annat kan man inte kalla dem. Man gissar på ett lågt styckepris på glaset med tanke på att de köptes från samma underleverantör som Volkswagen. Funktionen var tittgluggar. De riktiga strålkastarna av 1930-talsmodell satt på stag i motorutrymmet.

**I augusti 1949 började** produktionen i verkstäderna – fabrik är ett överord – på garnisonsområdet i Ingolstadt. Det gav ett två månaders försprång före tvåtaktskonkurrenten Matador och sju månader gentemot Volkswagen. Det hjälpte inte att F89L tre år senare fick längre hjulbas, bredare spårvidd och fyrväxlad låda, Volkswagen Transporter hade redan frälst Europa och skulle snart omfamnas av resten av världen.

Vid nästa utvecklingssteg, med namnbyte till Typ 30, blev motorn trecylindrig, monterad på längden. 1955 gjordes en sista uppgradering med 32-hästars 3=6-motorn från Sonderklasse och först då fick den namnet som hela serien förknippas med: Schnellastwagen. Tillverkningen fasades ut 1962, efter knappt 60 000 byggda bilar.

Av de 3 727 pickuper och skåpbilar som tillverkades 1953 stod en, år 2009, fortfarande kvarglömd vid en hälsingegrän som i ett granliv kommit till mansgrov omkrets men knappast mer än till granars målbrott.

– Det var min kompis Ingemar Bergqvist som skulle hämta en Thames Trader i Gäddvik. Jag skulle hjälpa honom och gick och tittade runt lite, hann räkna till åtta Fordsontraktorer innan jag såg en pick up jag aldrig någonsin sett, säger Seth Valfridsson.

Vi kan alla förstå vad som hände. Det var ren och skär beskyddarinstinkt och – blicken. Den där blicken.

– Ingemar sa att jag kunde låna hans garage och renovera den. Och så blev det.

Prisförhandlingen med Erik Perssons barnbarn såg Seth till att hantera på det raka bilhandlarmanér som präglat hans yrkesliv. Idén att använda valutan "veteranmotorsåg" övergavs till förmån för reda pengar – 1500 kronor. Men då ingick att kontakta en man i Rättvik som "lovats" bilen många år tidigare.

– Jag sa till honom att han fick bestämma om han eller jag skulle göra jobbet och lägga alla pengar som krävdes för att få den tillbaka på vägen. Han funderade lite och sa att det var bättre att jag gjorde det.

Vid hämtningen räckte bilens ägare Vidar Persson över inte bara en rikhaltig dokumentation utan också ett gummi. Det hade plockats bort nästan 40 år tidigare och förvarats inomhus. Det skulle sitta ovanför vindrutan som stöd för motorhuvens i öppet läge.

Bara några dagar senare var det igång. Efter grovrengöring med avfettning och hetvatten gick det att bilda sig en uppfattning om insatsens storlek. Det var rostigt, men komplett. Motorn gick runt och loppen saknade vändkanter. Hytt och flak lyftes väck. Till slut stod en rostangripen ram på betonggolvet och på den en ännu mer rostanfrätt hjälpram.

– Svets har jag sedan många år, men jag hade aldrig använt den. Nu fick jag anledning, vem som helst kan lära sig.

Antalet ingående komponenter i en DKW F89L är litet. Ändå tog det Seth nästan två år att genomföra arbetet, med strikt arbetsschema fem dagar i veckan, kontorstid. Den stora fördelen var kontinuiteten. Inget föll ur systemet och detalj efter detalj kunde efter blästring, rostlagning



## EFTER GROVRENGÖRING GICK DET ATT BILDA SIG EN UPPFATTNING OM INSATSENS STORLEK. DET VAR ROSTIGT, MEN KOMPLETT.

### Så gick det till



**1.** När skruvar vrids åt vänster tar det bara någon dag eller två och man hamnar här. Hyttgolvet består av träskivor. Backspegeln ersattes av en nästan på pricken lik. Seth köpte den i mopedaffären!



**2.** Ventilationsgallret blev en pillig historia där varje lamell ska vara vridbar och fäst i en spänstig liten gummitutt. Seth gjorde nya av slagbitar. Vad hände egentligen den där gången då framskärmen blev bucklig? En sugga med dödsångest?



**3.** Flott garage gör underverk för arbetslusten. Med karossen avskalad blir det liksom inte mycket kvar, några balkar och en tuff liten motor. Tack vare tvåtaktarens slabbiga matvanor hade främre delen av ramen fått ett extra välbehövligt rostskyddslager.

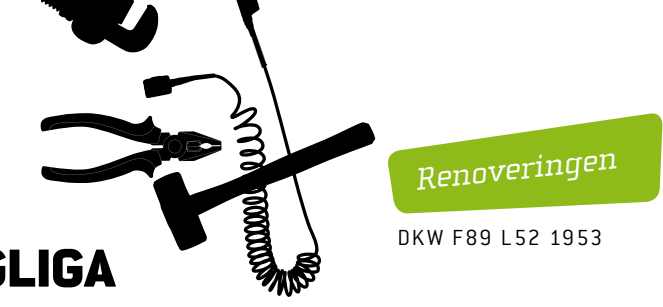


**4.** Arbetsveckorna avbröts av en och annan marknadshelg. På en lokal prylnmarknad hittade Seth en verkstads-handbok, det måste ha varit meningen. Dörrarna fick halvsulas med ny frisk plåt, men hytten hade klarat åren utomhus förvånansvärt bra.



DKW "Schnellaster" är en förtjusande personlighet. Lyktglaset är samma som VW – fast utan VW-logotypen.





Renoveringen  
DKW F89 L52 1953

# DÄCKEN ÄR SÅ VACKRA ATT DET GÖR ONT ATT TITTA PÅ DEM, DE URSPRUNGLIGA VISAR DET SIG!

och målning läggs i hyllan. Varje liten skruv har återanvänts och satts tillbaka på sin givna plats. Flaket är helt nytt och här märks Seths noggranna läggning. Efter att beslagen renoverats har de föränkts i träet med precision och elegans.

Inredningen är inget mer än lite masonit och en galonsoffa, några gummimattor. En del gick att såpskrubba till liv igen, annat fick bli nytt. En tapetserare tog sig an soffan.

En plåtverkstad hjälpte till att bocka nya täckplåtar under flaket och ytterskinn till dörrarna. Efter blästring tog en hängiven lackerare sig an uppdraget och resultatet är vad engelsmannen skulle kalla spot on. En Audiröd kulör ansluter perfekt till originalets nyans och stötfångarna fick bli svarta som ursprunget. Däcken är så vackra att det gör ont att titta på dem, de ursprungliga visar det sig! Hårdheten var inte mycket att tjata om tyckte gummihandlaren, med tanke på fart och fordon.

**När så allt var** tillbaka på rätt plats i rätt ordning var det dags för provstart.

– Den såg så fin och fet ut invändigt så jag valde att chansa. Jag tänkte att det var samma sak som allt fettkladd kring smörjkopparna och i motorutrymmet. Att det konserverade.

Efter själva gnistögonblicket träcklade sig första pulsen genom ett avgassystem som till dimensionering och sträckning skulle kunna fungera som avloppssystemet i Barbies enplansvilla. En ny puls, ännu en. Strax smattrade motorn som inget och växellådan fungerade fint. Bara bakre ljuddämparen fick bytas.

Jag kliver upp. Man får en känsla av att stå och köra. Dörrarnas skärning och hyttens utformning ligger nära Bauhausrörelsens skönhetsideal, man sitter i ett minimalistiskt burspråk till en funktionell villa. När förlorade ordet enkel sin vackra klang?

Växlarna ligger på sniskan men springer inte och gömmer sig. Åtta av tio skulle kalla körupplevelsen rå, obekväm och skulle genast flacka med blicken och snacka om dussinnorlunda saker som Folka, MGB och Amazon. Vi två i hytten sitter bara och ler brett, som DKW-grillar. Känner oss lite mer upplysta.

Den är helt enkelt underbar.

Ett omotiverat gnissel från flaket är en provokation menar Seth, jag tänker knappt på saken, medan vi klättrar upp på en lämplig marschfart, en liten bit från 70 knutar. Det är ett litet pyssel. Kraftutvecklingen är precis som förväntat mild och motorljudet tar hytten i anspråk som resonanslåda. Än sen? Kuggstängsstyrningen och missuniversumdäcken kommer i oväntat bra samspråk. Vägen är slängig, men inte värre än att ett skällkar skulle komma i olag. Äkta körglädje relaterar aldrig till fart i absoluta tal.

Någon mer renovering blir det inte för Seth Valfridsson. Det fanns ingen som helst längtan att renovera bilar tidigare och än mindre nu. Det var den DKW:n som var menad och ingen annan. Med en torrbottnad smedja i Freluga som hemmabas kan den exemplariskt renoverade 3/4-tonnaren då och då siktas kring trakterna av kring Bollnäs, möjligen med en liten bilkö bakom flaket, men utan att förgå så mycket som en smågris. ☹



Seth Valfridsson får fyra hjuldollies som renoveringsbelöning. Det är så vi gör.

## VI VILL SKRIVA OM DITT PROJEKT!

☑ Vi behöver tips om renoveringar. Stora eller små. Två eller flera hjul. Ditt eget projekt eller din fasters. Finns det bara bilder från själva genomförandet är vi intresserade, kort eller digitala bilder spelar ingen roll. Mejla oss direkt på red@klassiker.nu. Publicerade bidrag belönas med inte mindre än fyra supersmarta hjuldollies som gör skrothögen eller finbilen flyttbar i garaget.



Belöning: Hjuldollies från Verktygsboden!



Efter nästan två år i garaget, 2000 bokförda timmar och 100 000 kronor i utlägg är Seth Valfridsson klar med sin märkvärdiga DKW. Vi vill kalla det hjältebragd och en samhällsförbättrande insats! Världen blir lite gladare och lite vackrare och vi mår lite bättre av att få ta del av en unik DKW lastbil på rull, troligen den enda av sin sort i landet.

Växelmönstret går på snedden mot det normala, vilket ger krydda åt körningen. Kilometerangivelsen stämmer sannolikt med verkligheten. DKW:n rullade inom en begränsad geografisk radie runt Alfa, nu kan den vid klar väderlek siktas i Freluga eller Bollnäs. Hyttens funktionslinjer förtrollar och körställningen kan närmast beskrivas som stående.



## Så gick det till



**7.** Utgrävning av etruskisk grav? Under de konserverade fett- och oljelagren återfanns frisk metall och en pigg 684-kubikare. Seth lyfte bara på toppen för en snabbkoll! Projektet behövde inte många delar utifrån, nästan allt gick att renovera. Jo, ett chokefäste köptes för en tjuga på marknad i Rättvik.



**8.** I den klassiskt svenska företagskulörpaletten ingår inte bara Postgul, Televerksorange och Aseagrön – utan också Scaniagrå. Ram, styrstag, bromsskoldar och bärramar blir tillsammans ett mekanikens frestande smörgåsbord.



**9.** Själva sinnebilden för hur god ingenjörskonst kan lyfta ett krigshjärjat land ur ruiner. DKW:s ingenjörer tog vad som fanns till hands och skapade en klen men uthållig lastare.



**10.** Plötsligt en dag slår DKW:n upp ögonen i pur förvåning. Va? Har jag legat i korna? Astigmatismen ska strax botas med ett par glasögon. Efter att ha polerat upp en del av originallacken kunde Seth hitta rätt originalkulör, som lämpligt nog fanns i Audis sortiment.