

motor

ALBUM  
39

100 FULLMATADE  
SIDOR FRÅN

Classic  
motor

# turist

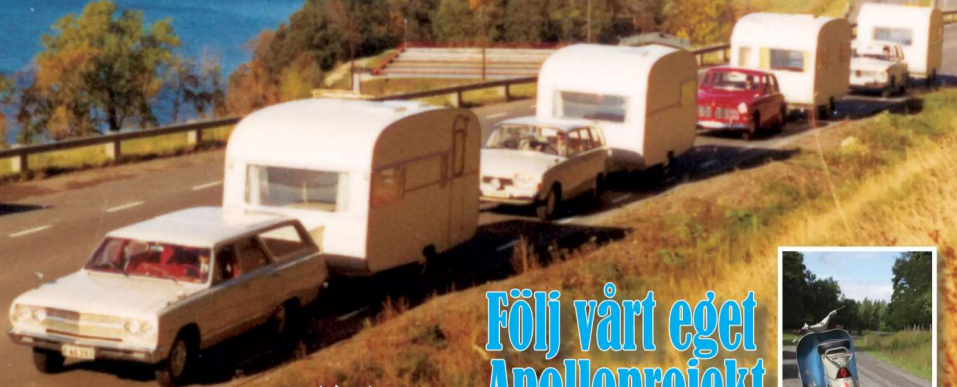
på väg

MASSOR AV UTFLYKTSTIPS

Fram med  
kartboken



De vårdar Fritiofs arv



Följ vårt eget  
Apolloprojekt



*Flera generationer teknikhistoria*



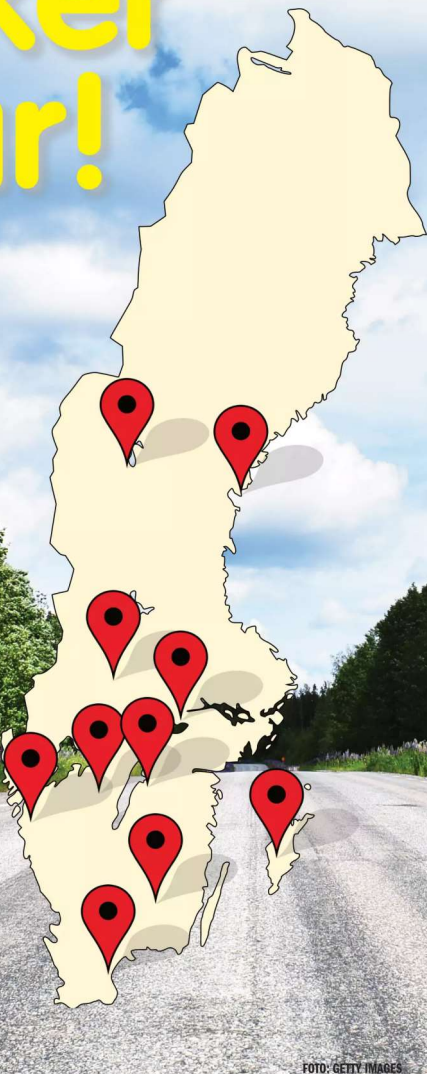
Lös vårt korsord  
- vinn fina priser

# Hit åker vi i år!

## Innehåll

- 5 Ett annat Apolloprogram
- 12 Vänder på perspektiven
- 16 Lingrävare som ciceron
- 22 Frittois söner tar över
- 28 Här växer världen fram
- 34 Bussen var startpunkten
- 38 Vi utforskar Gelapullen
- 45 Leksaker för alle
- 50 Motormuseummecka
- 54 Gotländskt gårdsmuseum
- 60 Kryssa och vinn pussel
- 62 150 års teknikhistoria
- 65 De har slutat rycka ut
- 70 Hobbys rötter samlade
- 74 En femårs idé
- 80 Tag plats! Stäng dörrarna!
- 86 Museiguiden

En tidning från  
**Classic**  
**motor**



# ARVET LEVER VIDARE

**En hommage till fadern. Anders och David Skalsky driver vidare Fritiofs Garage sedan deras far gått bort och man planerar flera nyheter i plåtbyggnaden utanför Landvetter. Det ska bland annat bli en minneslund till Fritiofs ära, och nya bilar är på väg in i den tvådelade byggnaden.**

TEXT & FOTO: MATS OLOFSSON

Fritiofs Garage är ett långsmalt museum inhyt i en plåtbyggnad utanför Landvetter. I förgrunden en unik Ford Cabriolet med fyrcylindrig motor från 1932.

**S**edan *Classic Motor* varit på besök har grundaren Fritiof Skalsky gått bort, men sönerna Anders och David driver museet vidare.

De håller som bäst på med att färdigställa en minneslund efter sin far ovanpå kaféet, och några fordon har dessutom bytts ut. Gamle vännen Roger Fredriksson visar runt i den stora hallen. Direkt när man kommer in faller ögonen på en röd BMW till höger. Men är det verkligen en BMW?

– Vagnen kommer från Polen och är ett specialbygge på en 319-ram och har den raka sexcylindriga motorn på 1 971 kubik, berättar Roger som själv kör mest amerikansk.

Mer om det längre fram.

BMW 319 var ju en standardvagn, visserligen också öppen med långa svepande framskärmar av typiskt 30-talssnitt. Den här specialversionen från 1933 är betydligt sportigare med små

skärmar, gälar på huvsidorna, klassisk läderrem som håller fast motorhuvuven och trång sittbrunn. Självklart sitter varvräknaren precis framför föraren medan hastighetsmätaren, graderad till 180 km/tim, fått en väl undanskynd plats till höger. Två Solexförgasare matar den pigga sexan på 55 ystra hästar. Som den sportmaskin den är har man valt magnetändning och fyrväxlad synkroniserad manuell låda. Hydrauliska bromsar vittnar om att bayrarna kunde redan då.

**VI PASSERAR EN** Ford 32:a, en cabriolet. Inte så vanliga i Sverige och denna har visserligen "bara" fyran under huvuven. Den attraktiva V8:an kom just det året, och fabriken erbjöd hela 14 olika karosstyper. Enklast var Roadster, och trots sina sidorutor av celluloid är de nog de mest eftersökta idag – folk bygger hotrods av dem.

– Av cabrioleten tillverkade Ford bara 167 stycken, och när vi hade en amerikansk specialist på besök trodde han inte dessa fanns. De tillverkades bara för export, och just detta exemplar ägdes av Fritiof, förklarar Roger.

Vi traskar förbi en Volvo P1800S och stannar till vid plastiga P1900 från samma firma. Vi befinner oss i Landvetter, inte långt från Torslanda, men det var båtillverkaren Glasspar i Kalifornien som tog fram plastkarossen till P1900. Av de endast 68 tillverkade gick 30 på export, så Volvos första sportbil var knappast en succé.

– Assar Gabriellson initerade projektet efter att ha blivit inspirerad av Chevrolet Corvette, men nya vdn Gunnar Engellau lå ned produktionen.

Då blev P1800 desto mer framgångsrik. Museets exemplar är från 1964, en bit in i produktionen. Tur är väl det för de första



sattes ihop av Jensen Motors i England och de exemplaren lämnade en hel del övrigt att önska när det gällde passformen. I april 1963 flyttade Volvo hem tillverknigen, lade till S (för "svensk") i namnet och höjde effekten med ny kamaxel och högre kompression.

**ROGER SJÄLV VURMAR** som sagt var för amerikanskt, och de lite mer pampigare vagnarna ligger honom varmt om hjärtat. Hans öppna Ford Sunliner Crestline är från 1952.

– 1949 fick Fordmodellerna en helt ny form med så kallade pontonkarosser. I hjuluphängningen uppdaterades och modellerna sänktes 76 mm vilket gav ett helt annat, mer elegant utseende än konkurrenterna, berättar Roger.

Cabrioleten har en 3,9 liters V8 på 135 hk och självklart automatlåda. Mercury'n från 1946, som varit mer i TV-serien *Vår tid är nu*, intill har en ren förkrigsform. Ford liksom de andra



**Specialbyggd BMW från 1933 hittad i Polen. Grillen påminner lite om samtida racervagnar från Mercedes.**

tillverkarna hade inte hunnit få fram något nytt, men under huven var det uppdaterat. En V8:a på nästan fyra liter pumpar ut 100 hk, lådan är manuell och endast treväxlad. Den öppna kusinen till höger, som kommer från Sydamerika, har samma delade framruta och var något av det sista Fordfabriken spottade ut innan japanerna anföll Pearl Harbour i december 1941.

Därför är de två bilarna ganska lika i karosserna. Mercury presenterades 1939 för att fylla gapet mellan budgetmodellen V8 De Luxe och den lyxiga Lincoln Zephyr med kraftfull V12:a. Rogers 41:a har motordriven sufflett och hydrauliska bromsar runt om, precis som 46an.

– Det kom faktiskt några enstaka Mercury 1942, men de var förmodligen tillverkade sent 1941, menar Roger.

Men det saknas inte europeiska prestigevagnar i Pritofs garage. Sedan ägaren plockat bort sin



**På denna BMW-racerbil sitter självklart varvräknaren precis framför föraren, hastighetsmätaren är placerad lite mer skydd till höger.**

Aston Martin DB6 Saloon från 1966, för den oinvidige förfvillande lik bilen Sean Connery körde i *Goldfinger* och *Akollen*, har man ersatt agentbilen med en gul Mercedes 190 SL.

– Det är en 58:a, men de klassiska linjerna går igen i den ännu mer klassiska kupén "Mäsvingen", berättar Roger.

Den senare hade en kraftfull sexa under huven, medan cabrioleten 190 SL nöjer sig med en modest fyra på dryga 100 hästar.

I den inre hallen bäckar en Rolls-Royce Silver Cloud från 1963. Enorm huv, långa svepande linjer och den världsbörda imponanta grillen ger ett helt annat formspråk än dess amerikanska samtida kombatanter. Mitt emot har samma ägare, Ronnie Andersson, parkerat sin illgröna Lancia rallybil som han själv kört några tävlingar med.

**MEN DET FINNS** ju mer vardagliga bilar i den stora fjusa avlägga hallen. Strax bortom Rollsen står en tidig Volvo PV, det vill säga en 444:a. – Ja, det är en A-modell från första året 1947, med chassinummer 5744. Då var det bara en treväxlad låda och B47-motorn på drygt 1 400 kubik, förklarar Roger.

Men svenskan var i enormt behov av transporter så efter sex års krig och bränsleransöring kändes detta som rena lyxen. Inredningen går i grönt och beige, som en samtida servis från Upsala-Ekeby.

Just denna är bara körd knappt 10 000 mil och hade samma ägare från ny till 2002 då den



Roger Fredriksson lyfter på huven till Ford Sunliner Crestline från 1952. I bakgrunden två andra Fordar, Model T respektive en pickup med V8 från 1935.



På huven står det Auto Union men i registreringsbeviset DKW F102. Allt skulle senare bli Audi.



Roger Fredriksson startar den fina tysta sidåttan i sin Ford pickup från 1935. I bakgrunden några av museets tvåhjulning.



"Här tassade min katt runt innan lacken härdat, avtrycket syns tydligt i träet", berättar Roger Fredriksson.

köptes in av Volvohandlaren Liljas Bil i Kalmar. PV:n hade visserligen trillat ur registret, men efter en omfattande renovering användes den som utställningsobjekt och blickfång vid veteranrallyn. 2019 auktionerades den ut igen och ropades in av nuvarande ägare.

En MGB GT, självklart lackerad i British Racing Green, får väl anses som något mitt emellan standard och prestige. Museets 70:a har knockoff-fälgar med ektrar, vinyllak, 1 800-motorn på 95 hk och ett baksäte som funkar för de minsta. Mitt emot har en modern klassiker parkerat: Saab 900 turbo med all tänkbar lyx som extraurrustning.

– Med bara 3–4 000 mil på mätaren får den anses som ett unikum, menar Roger.

I samma hall står en mässingsbil, en Oryx från 1914, parkerad. Man behöver inte gå igång

på antika vagnar, men då den varit i samma familjs ägo sedan 1920 och är det enda rullande exemplaret i världen kan man inte bli annat än imponerad.

**VI KLIVER TILLBAKA** in i huvudhallen och kikar på en Jaguar Mk II som Fritiof köpte en gång i tiden. En 62:a likt den Inspector Morse körde i den kända tv-serien. Två mindre européer står nos mot nos: Renault Caravelle och DKW F102. Fransosen, importerad från Italien, är som Jaguaren också en 62:a: men radikalt annorlunda jämfört med det engelska vildjuret. Då är Auto Union-Dekan från 1965 betydligt mer beskedlig med sin alldagliga kaross, frihjul och framhjulsdrift.

– Officiellt heter den DKW F102 och är utrustad med den gamla trecylindriga två-taktsmotorn som hängt med sen innan kriget,

förklarar Roger.

Men den vita Auto Unionen har skivbromsar fram, progressivt, och ger en förning om vad som komma skulle – Audi.

Roger vurmar som sagt var för amerikanskt och den gröna pickuppen från 1935 följer en klar linje.

– Ja, det är ju också en Ford. Jag köpte den av Janne Rydén i Stockholm som tog in nio objekt från Amerika. Han sålde av alla och eftersom detta var den näst sista var skicket som väntat jätligt dåligt. Jag blev tvungen att åka till Amerika för att köpa en ny hytt, minns Roger.

Sedan skulle det nyttilverkade flaket i trä härd-lackas, men när Roger tittade bort var katten uppe och traskade på den nylackade durken.

– Titta här, ett tassavtryck, säger han och pekar på en av bräderna.



Det är inte många tvåhjulningar i Fritiofs garage, men denna Monark Monark från mitten av 50-talet är ett bra exempel på vad Sverige producerade för dem utan körkort.



En vacker BP-dam övervakar framför allt tvåhjulningarna i Fritiofs Garage.



I Fritiofs Garage utanför Landvetter har man blandat bilar från Amerika och Europa. DKW, Ford, Aston Martin, Mercury, Jaguar och lite längre bort två sportbilar från Volvo.

måste ha något att göra om dagarna.

Självklart sitter det en V8a under huven. 1935 fanns inte fyran kvar. Inte ens för export. En V8a sitter även i hans Tudor från 1937 han tagit till museet denna kulna höstdag. Vi går ut och kikar på den välrenoverade sedanen som blivit uppdaterad med hydrauliska bromsar.

– Original var de mekaniska, men jag ville ha lite säkrare grejor.

Rogers låda är dock fortfarande treväxlad och elsystemet på sex volt som när Forden lämnade bandet 1937.

– Men nu har jag blivit intresserad av gamla Volvo och håller på med både PV och Duett. Båda är från 1965 och ska bli i toppskick. Längst har jag kommit med PV:n och jag bara väntar på att grännen ska bli klar med sitt garage så jag kan lacka där. Duetten ska få nytt golv, säger den glade pensionären Roger och menar att man

Museet innehåller självklart även den obligatoriska T-Forden, här med extratillbehör i form av en kylprydnad med termometer. Bredvid står museets tvåhjulingar parkerade. Mest lite mindre maskiner.

**EN REX MIDGET** 98-kubikare med sin karaktäristiska blå tank har i princip inga (vettiga) bromsar. Monark Monarscootern från 1956 har samma fina blåa kulor, men hälften så stor motor. Den är från första året, har tvåväxlad H.O-motor och endast 530 stycken tillverkades – många fler skulle dock följa.

När man ändå är i tvåhjulsavdelningen får man inte missa alla fina skyltar upplugna på väggen liksom potthjälmarna och läderhuvorna strax därunder.

Anders och David Skalsky håller som bäst på att planera för framtiden, och man har både rullat in fler bilar och flyttat om sedan *Classic Motor* var på besök.

– Vi kommer bygga ett 50-ralskafé som förbinder de två hallarna, där är det en liten verkstad idag. Vi jobbar ju båda så vi får ta familjen till hjälp. Pappa var pensionär och kunde vara här varje dag de sista åren, berättar David.

– Kommunen är mycket positiv till vårt museum, och eventuellt får vi hjälp med personal från pensionärspoolen. Då kan vi utöka öppettiderna, berättar brodern Anders.

Minneslundan till deras pappas ära ska innehålla partier som visar olika delar av Fritiofs liv, bland annat skolåldern och ett annat intresse – fiske. ●●



Gammalt och nytt. Till vänster skyrtar en tysk Oryx från 1914. Rolls-Royce Silver Clouden är nästan 50 år yngre.



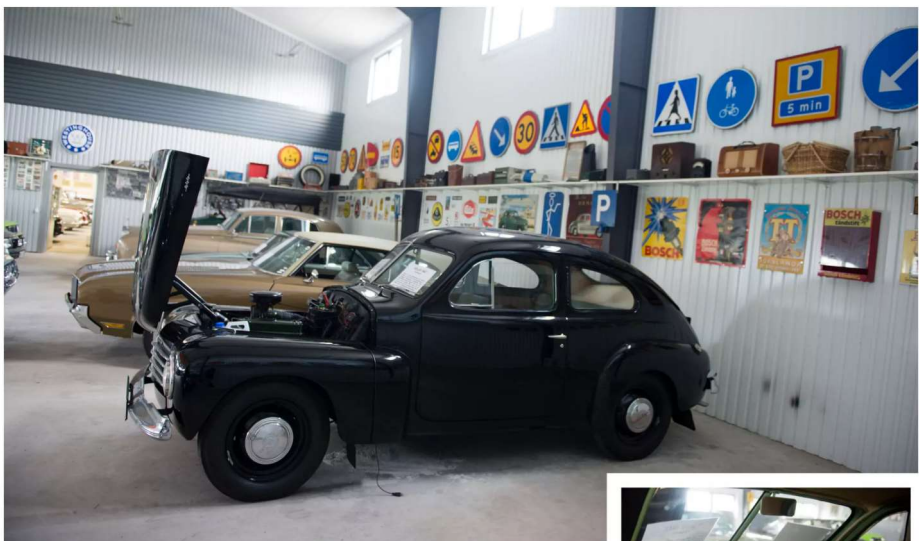
Roger Fredriksson har flera bilar från Fordkoncernen i Fritiofs Garage. I förgrunden en Mercury från 1946 och strax bortom 52-års Ford Sunliner Crestline.



MGB GT med ett litet men användbart baksäte. Motorn är på 1 800 kubik och 95 hk.



"Oj, vad har hänt med Aston Martin DB6:an", tycks Roger Fredriksson utbrista.



En mycket tidig Volvo PV 444A från första året 1947, med chassinummer 5744.



Roger Fredriksson visar runt. Till vänster hans egen Ford Sunliner Crestline, till höger Jaguar Mk II från 1962. Det är en nästan likadan som Inspector Morse körde i den kända tv-serien.



Inredningen i denna Volvo PV 444A från första året 1947 går i samma färgskala som en samtida servis från Upsala-Ekoby, grönt och beige.

## FRITIOFS GARAGE

Adress: Mediavägen 12, 438 91 Landvetter

Telefon: 0708-25 82 05 (Anders Skalsky)

Mer information: [www.fritiofsgarage.se](http://www.fritiofsgarage.se)

Öppet: Ring för öppettider.



I den lite anonyma plåtbyggnaden utanför Landvetter huserar Fritiofs Garage.