

Ford i tre generationer

Av Olle Wilson

För familjen Djurberg har Ford blivit ett transportmedel som rullar vidare genom arvsanlagen.

Gården ligger som en liten holme i det bördiga landskapet utanför Enköping. Men den faluröda idyllen från 1800-talet ser inte riktigt ut som den borde. Ladugården är försedd med bildoftande emaljskyltar och inuti finns inte en enda ko. Bara motorer och maskiner.

- Vi köpte det på 60-talet som sommarställe. Är man biltokig så måste man försöka hitta något med lite utrymmen, så det blev det här, säger Lennart Djurberg.

Familjen bodde tidigare i Sollentuna där Lennart Djurbergs far startade en Ford-verkstad på 40-talet. När fadern drog sig tillbaka övertog Lennart rörelsen och drev den vidare.

Inne på verkstadskontoret finns ett fotografi från tidigt 70-tal där farfar och barnbarnet Johan Djurberg plockar isär en Ford sidventilsåtta.

Nu har Johan hunnit bli över 30 och fortsätter familjetraditionerna. Även han har flyttat till Enköping och bor i en gammal lanthandel som konverterats till Ford-service.

- Det går väl inte att hindra när man vuxit upp som jag, konstaterar han.

I Ford- och hot rod-kretsar är Lennart Djurberg en legend. Redan 1955 skaffade han sin trettiovtvå roadster, en bil som han fortfarande har kvar, nästan 50 år senare.

- Jag köpte bilen för 325 kronor. Det var han som körde "drickabilen" som ägde den.

Varje gång han kom med svagdricka till verkstan så frågade jag om bilen var till salu, berättar Lennart. Efter lång tids bearbetning fick Lennart sedan överta Forden.

- Jag körde hem den öppet och det var 15 grader kallt. Man var ju van att köra motorcykel...

- Pappa tyckte den var lite sliten, "men det var rätt modell", säger Lennart och ler.



Far och son Djurberg skruvar Ford i varsin verkstad utanför Enköping. I tre generationer har familjen varit märket troget.



Lennart Djurberg har trimmat Fordar sedan 50-talet och driver sin verksamhet i en ombyggd ladugård utanför Enköping.

Bilen togs isär och renoverades i verkstaden. Motorn byttes mot en större maskin från en -46:a Ford, topparna planades och förgasaren byttes. Bromsarna moderniserades så att det blev hydrauliska grejor i stället för de mekaniska. Bilen blev klar till sommaren 1956 och det blev en resa till Nordkap.

- Sedan kunde man börja skaffa delar från USA och då blev det ju en annan sak.

1960 byggdes en ny motor och det är den som fortfarande sitter i. Lennart uppskattar effekten till 220 hästkrafter.

- Då var det ju ingen i Sverige som kände till att man kunde använda en växellåda från Lincoln eller att man kunde sätta i en Mercury-vevaxel och få längre slag.

- Man körde 110 på ettan och åkte ifrån vad som helst, skrattar Lennart.

Bilen har fortfarande samma förgasararrangemang med fyra Strombergare på rad. Dessa jobbar synkroniserat så det vill till att allt är rätt justerat. Flerförgsaranläggningar brukar ju annars vara progressivt inställda så att bara en används på låga varv och de andra kommer in vid större gaspådrag. Trettiotvåan bor i ett garage intill verkstaden. Lennart startar och rullar ut. Något som överraskar är att motorn går så snällt och jämnt på tomgång.

- Inga problem, menar Lennart. Men det drar väl lite extra soppa med fyra förgasare...



Sidåttan i Lennart Djurbergs Roadster -32:a ger 220 hästkrafter.

- Det märkliga med dessa motorer är gassvaret. Finns inga V-åttor med samma gasrespons, det bara är så. Sidåttorna känns mycket piggare än de egentligen är, hävdar Lennart Djurberg.

Inne i verkstaden står motorer på rad som ska göras i ordning av trimgurun.

- Man får ju känna efter vad kunden vill ha och rätta sig därefter. Alla vill ha hög effekt men man kan inte bygga en ren race-motor till någon som ska köra bilen på gatan.

På gång är en sidåtta med fyra förgasare till en kund som tidigare kört trimmad Cheva 327 och Lennart undrar om det kommer att bli samma effekt. Men det handlar inte bara om det. Fords sidventilare är magiska och rymmer en helt egen kraft. Och ständigt föds nya innovationer för att hålla den vid liv. Lennart Djurberg visar en adapterplatta från Australien för att montera en modernare Cheva big block-vattenpump på den gamla sidspisen. Original används ju dubbla pumpar.

Innan Lennart Djurberg skruvar ihop en motor mäts allt noggrant upp, vevstakar viktjusteras och vevaxlar balanseras. Några större hemligheter verkar det inte vara. Ingen speciell bearbetning av insugskanaler görs förutom portmatchning av toppar och insug.



Atmosfären här inne är tidlös med stadiga träbjälkar i taket och ålderdomliga maskiner. Intill ett av fönstren står en provbänk för Ford från 30-talet, stor som en gammal chiffonjé.

- Den kommer från gamla Ernst Nilsson, där pappa jobbade innan, de hade Ford-service först. På den avancerade maskinen finns testkörning av fördelare, kompressionsmätare och vakuummätare - allt som behövs för en ordentlig "tune up".



Här förvandlas rostklumpar till vridstarka konstverk. Atmosfären i Lennart Djurbergs verkstad är speciell med sin blandning av maskiner och rustika snickerier. Utsikten från fönstren är som Bregott-reklam.

Familjealbumet rymmer en del av svensk Hot Rod-historia .



[Tillbaka till Reportage index](#)

[Tillbaka till www.usabil.nu](http://www.usabil.nu)