

Chevrolet Parkwood 1959

Av Olle Wilson

Nöjesvagn fullastad med bruksvärde
Esko Ojala i Ludvika har fixat till en bil
som funkar lika bra till vardags som
på söndagsutflykt. Och så var ju
också tanken från början med
amerikanska herrgårdsvagnar.



Bilar som förenar nytta med nöje har alltid varit populära i USA. Idag är det SUV, Sports Utility Vehicle, som representerar företeelsen. Förr var det Estate Wagons, eller herrgårdsvagnar som vi säger, som gjorde livet roligare och mera praktiskt för amerikanska medborgare.

På 50-talet var det som hetast i stationsvagnsdjungeln och biltillverkarna hade mängder av olika herrgårdsvagnar att välja bland. Allt ifrån enkla snikmodeller till verkliga lyxskepp.

Hos Chevrolet fanns inte mindre än fem olika varianter. Brookwood i tvådörrars och fyrdörrars utförande, Parkwood, Kingswood och Nomad. I den svenska broschyren kunde man få veta om Kingswood, som hade ett tredje extra baksäte, vad tillvaron egentligen handlar om: "Med sitt omvända utsiktssäte i bakpartiet, som man bekvämt når via trappsteget på bakre stötfångaren, med sin tryckknappsmanövrerade bakruta och sina utsökta eleganta linjer är denna vagn en idealbil för stora och gästfria familjer - den orsakar aldrig förlägenhet för bristande utrymmes skull."



Herrgårdsvagnar kombinerar nytta och nöje på ett idealiskt vis.

Esko Ojals Chevrolet Parkwood förenar också femtiotalsestetik med modern körbarhet.

En som funnit sig väl tillrätta i tillvaron är Esko Ojala i Ludvika, som inte bara förenat nytta och nöje utan också veterankänsla och modern funktion.

- Jag vill ha en bil som fungerar och går att använda men ändå ser fin ut, förklarar han enkelt.

Detta koncept har tagit sig uttryck i en Chevrolet Parkwood från 1959 med modern fyrstegad automatlåda som ger hög komfort och god bränsleekonomi. Fyran fungerar som en överväxel och sänker motorvarvet med 30%. Dessutom har turbinen en mekanism som låser momentomvandlaren så att ingen energi slirar bort.

- Det otroliga var att växellådan från en -89:a Cheva van passade rakt av, det var bara att bulta på, berättar Esko. Viss modifiering krävdes ändå, bland annat har bakre infästningen på lådan byggts om och kardanaxeln har kortats. Men med tanke på att bilen är 30 år äldre än växellådan så måste man förundras över att delarna passar ihop. Å andra sidan kanske det säger något om amerikansk konservatism och brist på teknisk utveckling...

Parkwood var en mellanmodell i Chevrolet-utbudet av herrgårdsvagnar 1959. Man ser att det är en lyxigare modell på den långa blanka kromlisten på sidan.



- Det var manuell låda från början men jag tycker det ska vara automat i en amerikanare med V-åtta, menar Esko som också jobbar med att renovera automatlådor. Så han är väl lite partisk i denna fråga.
- En kul grej när jag hämtade bilen var att länkaget till den gamla lådan satt fel så att treans växel låg på ettans läge. När man la in ettan så hoppade trean i och bilen stannade, skrattar Esko. Dessutom var förgasaren smutsig så att motorn gick väldigt illa.

När Esko fraktat hem bilen på trailer 1999 blev den stående ett tag. Esko måste samla sig innan han grep till verket. Det var en hel del jobb som måste fixas innan bilen blev i körbart skick. Karossen var inte rostig eftersom bilen rullat i Californien och Mexico, men bucklor fanns det gott om. Karossen behövde många timmars riktning och inpassning av dörrar och skärmar innan det såg vettigt ut. När det blev dags för lackering valde Esko en budgetvariant.

- Jag hade lite färgskvättar i garaget och blandade till en egen kulör, avslöjar han obekymrat.

Det är aningen förvånande eftersom den gröna metallic-färgen ser väldigt tidstypisk ut. Man kunde ha svurit på att det var en originalnyans från 1959



Linjer med hisnande raketkänsla kännetecknar 1959 års Chevrolet. Den snygga gröna metalliclacken har Esko Ojala blandat ihop själv.

- Det har nog varit lite lågbudget hela vägen, erkänner Esko som också berättar att många reservdelar hämtats från helt andra GM-bilar - inte bara växellådan alltså.

- Tanken har varit att få en trevlig bruksbil för rimliga pengar, en bil som blir för dyr att göra i ordning törs man inte använda, resonerar Esko.

Han är själv förvånad över hur mycket det går att plocka ihop med olika komponenter och ändå få en bra funktion. Bromsarna till exempel.

- Det satt inte bromsservo på den, men jag monterade ett servo från en nyare Cheva och satte dit en tvåkrets huvudcylinder i stället för enkrets. Men det funkar hur fint som helst, intygar Esko.

Motorn är dock i orört standardskick. 283 smallblock, legendarisk arbetshäst som drivit fram General Motors vagnpark i decennier. Esko har inte ens öppnat den utan bara konstaterat att den går fint och inte drar olja.

- Nya bilar motorer är inte motorer, de är aggregat! dundrar Esko som tycker det är härligt med begripliga maskiner, luftigt installerade med tydliga komponenter som är lätta att komma åt.

- På nya bilar är det bara en massa slangar och kablar och ovanpå sitter det plastkåpor som låtsas vara motor, fortsätter han.

Emblemet i mitten på bakluckan döljer en vev som används för att veva ner bakrutan.



Trots sitt fria förhållningssätt till reservdelar har Esko strävat efter en tidsenlig stil på sitt ekipage. Det satt aluminiumfälgar på bilen tidigare men Esko skaffade fram originalfälgar i plåt och monterade riktiga navkapslar.

Första gången bilen kördes på allmän väg var till registreringsbesiktningen 2002. Lättad kunde Esko konstatera att bilen fungerade och bilprovningen gav sitt godkännande utan problem.

Nu har Chevan rullat i daglig trafik i två år och det enda som Esko skulle vilja förbättra är den tunga styrningen. Ett styrservo skulle inte skada.

Vid jämförelse med europeiska 50-talare har också denna Cheva en del praktiska fördelar redan från början. Såsom 12 volts elsystem och en framvagn som inte måste rundsmörjas ideligen. Bara det skapar förutsättningar för bekymmersfria mil. Än så länge har Esko inte behövt använda burken med huvudverkstabelter som han hittade i handskfacket när bilen tagits hem.

- Om det nu verkligen är huvudverkstabelter, flinar Esko.



Fakta

Bilmodell:

Chevrolet Parkwood 1959

Pris ny: 25 000 kronor

Pris nu: 75 000 kronor

0-100 km/tim: 15 sekunder

Toppfart: 170 km/tim

Motortyp: V8 med toppventiler

Volym: 4 640 cc

Ventilsystem: 16 ventiler 1 kamaxel

Bränslesystem: förgasare

Effekt: 185 hk SAE/ 4 600 varv

Vridmoment: 370 Nm/ 2 400 varv

Transmission: fyrstegs automatlåda med lockup

Drivning: bak

Bromsar fram/bak: trummor/trummor **Styrning:** skruv och rulle

Antal rattvarv: 5

Vändcirkel: 12,2 meter

Hjulställ fram: individuell med skruvfjädrar och teleskopdämpare

Hjulställ bak: stel bakaxel med skruvfjädrar och teleskopdämpare

Fälgtyp/storlek: stålfälgar 14 tum

Däckdimension: 7.50 X 14

Hjulbas: 302 cm

Spårvidd fram/bak: 153/150 cm **Längd/bredd/**

höjd: 536/203/142 cm **Tjänstevikt:** 1 950 kg

Snitförbrukning: 14 liter/100 km

[*Tillbaka till Reportage index*](#)

[*Tillbaka till www.usabil.nu*](#)