



Tittut! Ett år och
der skiljer mella



LAGOM LAGAD

Rustik. Det är ett ord som kan beskriva Ingmar Ögrens Dyna Panhard X86 1952. Det här är inte frågan om någon renovering med finlir. Den ska bara bli så bra att den kan fungera som bruksbil, menar Ingmar. Men vilket val av bruksbil!

TEXT & FOTO FREDRIK NYBLAD

Man måste ju ha något att göra som pensionär, menar Ingmar Ögren. Hans lösning på det problemet blev att återuppta kontakten med Dyna Panhard.

– 1960 hade jag en östtysk AVO motorcykel som jag ledsnat på, mot 300 spänn i mellan så fick jag en Panhard -51. Däcken var blanka och säljaren föreslog att man skulle ta ett väffeljärn och bränna mönster på dem, berättar Ingmar Ögren och ler. Efter den blev det ytterligare tre Panharder.

Ingmar bor i slutet av en grusväg på Vaddö i norra Roslagen. Det känns som om hans Dyna Panhard verkligen hör hemma här när den tittar ut ur den lilla verkstaden med sitt säregna fejs. Efter en karriär som flygingenjör med fokus på stridsledningssystem så känns det bra att jobba med händerna tycker Ingmar.

– Jag jobbade med Vigen i två år utan att ens röra planet, säger Ingmar. Att han arbetat med flyg märks något på sätt att lägga upp renoveringen. Noggrant har han fört loggbok över varje moment i renoveringen. En del bilmärken lockar tekniskt intresserade mer än andra och ett sådant är utan tvekan Panhard. "Teknikens Världs bilingexpert Bertil Björkman har provkört Dyna Panhard och konstaterar att det är en bil som en ingenjör njuter av att studera i detalj.", skrev Teknikens Värld 1950.

Panhard-Levassor byggde sin första bil redan 1891, efter andra världskriget inriktade företaget sig på att bygga små och lätta bilar. Redan 1945 kom den modell som Ingmar Ögren har, Dyna K. Den var framhjuldriven och hade en luftkyld väcyldrig boxermotor. Framfjädringen var separat och den stela bakaxeln hade torsionsfjädring. Aluminiumkarossen kom från Facel-Métalton som byggde lyxvagnarna Facel-Vega. Under

1950-talet såldes 5 823 Dyna Panhard i Sverige, toppåret var 1951 då 884 bilar såldes. Det året var märket större än Peugeot i Sverige!

Ingmar gick systematiskt till väga för att hitta sitt objekt. I MHS medlemsmatrikel hittade han en samlare som visade sig vara på god väg att sälja iväg sina bilar. Två kompletta bilar återstod, en cabriocoach av modellen X och en Z. Den senare avfärdar Ingmar med orden att den nästan ser ut som en vanlig bil, nåja. För 7 000 kronor fick han inte bara sin bil utan även ett antal delar som stötfångare, fördelardosa och dubbelförgasare. Men växellådan hade läst sig så att två växlar låg i. Med hjälp av domkraft lyftes bilen och sedan la Ingmar såpade bräddor under framhjulen och då gick den att vinscha upp på biltrailer.

I mitten av december 2006 kunde Ingmar sätta igång med demonteringen av sin Dyna Panhard. Ingenjör som han är hade han bestämt sig för att prioriteringen var att få bilen på rull, skicket är ointressant för honom. Front och framskärmar åkte av i ett stycke och motor och växellåda togs ur.

– Golvet som ju är gjort av plåt var rostigt och bromsarna tog jag isär.

Huvudbromscylinderns kolv var fastrostad, det problemet löstes enkelt med lite slipning och byte av gummidetaljer. Men Ingmar har haft problem med att få de nya niplarna att passa ihop och följden har blivit ojämn bromsverkan och högt pedaltryck.

Efter bromsarna var det i januari 2007 dags att ta itu med växellådan. Till en början var det för kallt att arbeta i verkstaden så istället ägnade sig Ingmar åt att översätta en verkstadshandbok från franska till svenska. Ord som vevaxel,



Strålkastarnas reflektorer var rostiga, med hjälp av en vän i Panhardklubben hittades nya i Paris.



Berätta om din renovering!

Har du som Ingmar Ögren renoverat en bil, eller något annat kul på hjul? Har du dessutom egna bilder tagna före och under arbetets gång vill vi självklart att du hör du av dig till redaktionen. Så kanske det blir du som är med i nästa nummer av Klassiker. Som belöning får du då fyra hjuldollies, alltså smarta skålade små vagnar som gör ditt renoveringsobjekt mobilt i garaget.

Belöning: Hjuldollies från Verktygsboden!



vilebrequin ingick inte i Ingmars skolfranska men med hjälp av ett tekniskt fransk-engelskt lexikon som finns på nätet så tog han sig igenom den.

– Men det var ett hemskt mätande med instrument som jag inte hade tillgång till i verkstadshandboken.

Ingmar ignorerade också en anvisning om att svarva ur godset vilket skulle lösa problemet med att två växlar låg i. Det löste sig själv när växellådan demonterades.

Med hjälp av vännerna i Panhardklubben har Ingmar fått tag på många delar, genom dem har han också fått hjälp med inköp från en affär i Paris som är specialiserad på Panhard.

– Om man mejlar dem på engelska svarar de inte, mejlar man på franska och frågar om det går att köpa på postorder svarar de vänligt att det går bra att komma till deras affär om man vill köpa delar, berättar Ingmar roat. Från Paris införskaffades bromsslängor, kamdrev och packningssats till motorn.

Själva motorn bjöd på en mindre överraskning. Han trodde att det satt en 750 kubik stor motor i på 33 hk, men i själva verket var det den mindre 610 kubiksmotorn på 28 hk. Eftersom Ingmar köpt på sig en mindre samling motorer och växellådor beslöt han sig för att byta till en större motor.

– Jag honade cylindrarna för att inte kamingarna skulle slås sönder genast. Det händer att man får kolvhaverier med de här motorerna, säger Ingmar.

För säkerhets skull tänker han göra iordning en motor och en växellåda till att ha i reserv. Ingmar fick hjälp med motorn och mycket annat av Gunnar Eriksson i Uppsala som är pensionerad bilmekaniker och även han ägare av en Dyna Panhard X. Motorn försågs med en Zenith dubbelförgasare som kommer från en senare årsmodell och en fördelardosa. Original har de manuell tändförställning som föraren kan ställa in på instrumentbrädan.

– Det är trassligt ändå att köra Panhard så jag ville ha en fördelardosa med vakuumpåställning istället.

Att blanda stål och aluminium kan ställa till problem och ingenjörerna på Panhard använde gummikuddar mellan ramen i stål och karossen i aluminium för lösa det. Från 1951 års modell användes plåt i golvet så det behövde bytas. Men Ingmar valde en klart annorlunda lösning, efter att ha blåstrat och målat ramen epoxylimmade han fast ett golv i glasfiber.

– Jag har gjort så på massor av båtar så det måste funka även på en bil. På Bilprovningen var man djupt misstänksamma och bilprovaren stack en kniv rakt genom golvet. Till slut godkände de golvet.

Ingmar drog om alla elledningar framför torpedväggen, de i bakändan av bilen tyckte han såg schyssta ut ändå. Bromsljuset bak bjöd ändå på lite problem. Trots att Ingmar drog en ny ledning direkt till bromsljuskontakten så lyste det inte.

– Jag diagnosticerade det till vad jag kalar stort restmotstånd i den, avlagringar av bromsolja och



Vinn en kompressor!

TÄVLING

☑ Inspirerad att börja renovera själv? Då behöver du verktyg! Vilken tur då att du kan vinna en kompressor med artikelnummer 76664, värde 4 595 kronor! Mer info finns på www.verktygsboden.se. Svara bara rätt på nedanstående frågor före den 23/2 så är du med och tävlar. Gå in på www.klassiker.nu och fyll i formuläret under "Tävla med Klassiker" eller skicka ett vykort till Klassiker, Box 23 800, 104 35 Stockholm. **Tävlingens namn är Panhard** och det är bara tillåtet med ett tävlingsbidrag per person, tack.

1. På 1960-talet togs Panhard över av ett annat franskt bilmärke, vilket?
2. Namnet Panhard har överlevt fram till idag som tillverkare av ett särskilt slags fordon, vilket?

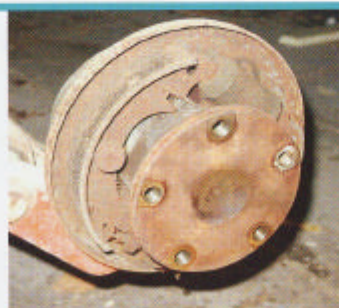
oxider på kontakterna helt enkelt. Den går inte att ta isär så jag tog lös bromsljuskontakten och gav den 220 volt. Jag brände två säkringar och sedan var motståndet nära noll vid slutna kontakt, säger Ingmar.

Dyna Panhard saknar säkringar, istället har den en huvudströmbrytare. Börjar det ryka får man slå av strömmen och börja felsöka. In-

BILPROVAREN STACK EN KNIV RAKT GENOM GOLVET.



1. I en låda i Edsbro hittade Ingmar sin Dyna Panhard X. Den förste ägaren hade haft som vana att köra sina Panharder tills de gick sönder och sedan ställdes de in i den här lådan. Tio bilar blev det till slut här inne.



2. Nya bromsband limrades tillverkades av Broms & Toppservice i Segeltorp utanför Stockholm. Där köptes också bromsrör för att ersätta de upprostade. De bakre bromsstrummorna fick Ingmar värma loss.



3. Det största problemet med växellådan var att det sknades ett viktigt koniskt rullager bakom kronhjulet. När Ingmar tagit isär växellådan skulle han ställa in spelet mellan kronhjul och pinjong. Han smörjde in kronhjul och pinjong med konsistensfett och stack in ett papper och kunde på så vis se att de tog bra.



4. Ingmar satte in nya lameller och nytt kollager för uttrampning i kopplingen. Men då gick det inte att få in en växel. Frontplåt, motor och koppling fick tas ur igen och efter lite mätande kom han fram till att lamellen var för tjock. Problemet löstes med distansbrickor och det gamla slitna uttrampningslagret.



” Inredningen är enbart tvättad, suffletten däremot var slut och Ingmar nitade ihop en ny av en lastbilspresenning.

strumenten fungerade, men inte klockan som en urmakare lagade för 1 000 kronor. Ingmar vill helst inte kalla jobbet med hans Panhard för renovering, det är en reparation säger han.

– Bilen ska ha det skick som den kunde ha som studentbil på 60-talet, den ska gå att köra. På den tiden skulle man ragga också men den tiden är förbi.

Därför har Ingmar valt att penselmåla med Fordblå traktorfärg från Flügger. Det här är en ekonomirenovering som kostat 15 000–20 000 kronor totalt. Den dyraste enskilda posten förutom bilen är däckerna som kostade 5 000 kronor hos specialisten Bribos.

Inredningen är enbart tvättad, suffletten där emot var slut och Ingmar nitade ihop en ny av en lastbilspresenning. Rent förkastligt ur estetisk synvinkel, men funktionellt.

Hösten 2008 kunde Ingmar registreringsbesiktiga sin Dyna Panhard. Men han känner sig långtifrån klar med sin cabriocoach och tänker fortsätta att förbättra den.

När vi ska starta den en lite råkall novemberdag startar motorn direkt, 12-voltsystemet är toppen tycker Ingmar. När vi försöker ta oss upp för en lerig kulle spinner framhjulena loss. Men backandes tar vi oss upp och Ingmar kan köra iväg på den lilla grusvägen i Roslagen. En Panhard i körbart skick helt enkelt!



Motorn togs isär och fick nya packningar. Under renoveringen har Ingmar t en fena på att ta i och ur motorn, kubikaren väger inte heller speciellt ket.



6. Båda strålkastarnas reflektorer var rostiga men nya hittades av en vän i Panhardklubben i Paris. Ingmar tänkte sätta in H4-lampor, men då gick inte insatsen in. Med sladdarna lödda direkt på lamporna och en sockerbit gick det att få ihop strålkastarglasen med insatsen.



7. Det bortrostade golvet i stål ersattes av ett i glasfiber som epoxylimades på plats. Den något annorlunda lösningen godkändes motvilligt av bilprovningen.



8. I augusti 2008, efter ett och ett halvt års arbete kunde Ingmar ta ut sin Panhard för en provtur. Ån återstod mycket arbete men i slutet av oktober kunde den tas till Bilprovningen.

Läs Ingmars dagbok över renoveringen på: www.klassiker.nu