



Rambler 1960 Supersix

För 20 år sen så flyttade jag till villa med garage.

Jag har alltid gillat att skruva och såg nu tillfället att dra igång ett projekt. I förbigående nämnde jag detta för en kamrat (Hasse) som replikerade: "Du kan få min Rambler. Bara jag får förköpsrätt". Det var en bil som jag faktiskt kört en gång för länge sen, runt 1974, så nostalgin fanns där helt klart.

Bilen hade flyttats runt pga utrymmesproblem, mestadels utomhus. Just då stod den i Knivsta (senare fick vi veta att vi hämtade den i sista stund då marken sålts och den nya ägaren inte ville ha bilen där).

Vid en hastig bedömning så såg den ut att vara i gott skick men när demonteringen var klar så visade det sig att skicket var katastrofalt. Alla balkar var genomrostade eller nästan genomrostade.



Det här är visserligen en bild på Tonys 61:a men beskriver skicket på Ramblern just då ganska bra!! Min Rambler var åtminstone komplett så när som på en trasig vindruta.

Jag har inga bilder på svetsjobben – det kändes för taskigt att fotografera något så deprimerande.

Tyvärr(?) kom mycket emellan (barn och sånt där) som gjorde att projektet blev vilande några år.

Men så en dag ville min bror dela ett garage i Täby med mig. Det blev en nytändning.

Utrymme, sandbläster, kompressor, lackmöjligheter och sällskap gjorde susen. Att det även fanns bekanta med firmor i huset gjorde saken ännu bättre. T.ex "Pelles plåt" som hjälpte mig att bocka till en hel sparklåda då den gamla var obefintlig. Och granngaraget där Håkan och Hasse byggde Hot Rods, var ett trevligt sällskap. Dvs perfekt miljö för renovering.

Snart var karossen färdigsvetsad. "Vallentuna Sandblästring & Lackering" fixade blästring och primer av karossen. Lite eftersvetsning fanns att göra. Här "hundbenet" som behövdes putsas upp.



Taket var en sorglig historia då det använts som dansgolv. Minst ett år tog det att få bra – banka, slipa och plasta i omgångar. Min inställning är att så lite plast som möjligt ska användas!! Därav den långa tiden.



Bättre läge för underredsbehandling kan man inte ha!

Nu äntligen nådde jag en milstolpe 1 – det var äntligen dags att börja med montering. (Brosans Cheva-ram skymtar i förgrunden).



Framvagn, bakaxel och rattstång gjorde att bilen såg ut mer som en bil.

Dörrarna behövde bara svetsas lite grann. Prima, plasta och sätt på!



Att passa in dörrar kan ta sin tid. Jag fick rådet att börja framifrån men gjorde som jag själv fann bäst – att börja vid den fasta punkten vid bakflygeln. Tycker att jag fick till linjen bra!

Nu kom nästa dråpslag för

renoveringen! Hyresvärden bestämde sig helt plötsligt för att höja hyran till det dubbla! Det fanns inte möjlighet att betala så mycket, så en redan påbörjad ide om en sommarstuga blev omdefinierad till att leta efter ett garage med sommarstuga. Ett år senare hittade vi ett par timrade stugor i Fagerviken nära Tierp – ett garage och ett boningshus. Släp lånades och Ramblern fraktades upp. Kompressor köptes och installerades. Sen var det dags för lackering. Det var första gången jag lackerade en hel bil. Det blev lite skiftande resultat. Vet inte om det berodde på färgen, sprutan eller miljön i kombination med min ovana men till slut så fick jag till det. Jag valde en mörkgrön färg – min förhoppning är att den i dagsljus ska se grön ut och efter skymningen ska se svart ut.



Ibland misslyckas man och då är det bara att börja om. Exakt vad det här "krokodilskinnet" beror på vet jag inte. Lagret innan var färdighärdat, rätt blandning av färgen och temperaturen ok.



Till slut får man ett resultat som man kan vara nöjd med. Inte utställningsskick men godkänt. Med tanke på förhållandena så är jag nöjd. Milstolpe 2 nådd!



Montering av krom, fönster , rutor och innertak gjorde en hel del för intrycket. Nu började det se ut som en bil igen.



Ett av dom stora problemen var vindruta. Under hela renoveringstiden hade jag sökt efter en sån utan framgång. Det blev en beställning av en ny tillverkad ruta – Valbo Glas gjorde beställningen. Det tog några månader men till slut kom rutan. Dyrt blev det. Gugge och Jörgen hjälpte mig med gummilisten.

Nästa stora problem var motorn. Jag har en 6:a men vill ändå ha en V8. Problemet var att hitta en som passar på växellådan (Flashomatic). Alla tips och råd hjälpte inte. Jag måste ha en Ramblermotor och hittade en 250:a i gott skick hos Terje i Norge.

Nya motorfästen tillverkades. Torpedväggen modifierades. Turbinhuset fick nya växellådsfästen. Sen var det klart ☺.



genomsnitt, efter slipning ca 11 kg.

Tanken svetsades upp, tankarmatur och rör inhandlades från APD. Äntligen kunde jag sätta dit det tjugiga tanklocket! Provtur gjordes med godkänt resultat – milstolpe 3 avklarad!

I skrivande stund så saknas fronten med kylare, avgassystem, lysen och inredning (och musikanläggning) men grejerna finns, mer eller mindre klara att montera så det ska inte ta lång stund. Hoppas att kunna ta den till Norrtälje American car show 2013 vilket blir den sista milstolpen.



Förgasare, turbin och bensinpump hittade jag hos Tony Hartman i Örsundsbro. Ventilkåpa, grenrör och oljesticka hjälpte Karl i Charlottenberg till med. Ventilerna behövde slipas. Innan slipningen låg kompen på 4 kg i





Tack till:

APD, American Parts Depot, har hittat mycket där.

Kalle i Charlottenberg (oljesticka, ventilkåpa och grenrör)

Tony Hartman, Magicbyapart.se (turbin, förgasare, bensinpump NOS)

Pelles plåt, Vaxholm (sparklåda)

Terje Mittet (motor)

Gugge och Jörgen (Gummilist)

Valbo Glas (vindruta)

/Joakim Sjölander