



CADILLACBRÖDERNÄ

Är man enäggstvillingar brukar även intressena följas åt. Så har det varit för Kjell och Bernt Svensson som började med motorcyklar och senare i livet även satsade på gamla Cadillac.

TEXT & FOTO: ERIK STIGSSON



Det blev en extra intensiv dag på BB när Kjell och Bengt Svensson kom till världen 1960. Visserligen var tvillingfödselar inte ovanliga men det blev ändå en del extra stök när två vitala gossar dök upp samtidigt på förlossningsavdelningen. Ännu mera jobb blev det säkert för deras föräldrar som fick dubbel utdelning vare sig de hade tänkt sig det eller inte.

Motorintresset kom tidigt in i bilden och efter att mopeder och lättviktare passerats blev det äntligen dags att köpa tung hoj. Sin vana trogen följdes bröderna åt och ett par spritt nya Honda CBX från 1979 införskaffades. Det handlade om hojar på 1 000 cc och med sex cylindrar i rad. En av värstingmodellerna på den tiden.

Efter runt 500 mil var det kapitlet avslutat och hojarna såldes. Istället hade intresset för Harley-Davidson tagit över. Det här var under

början av åttiotalet och på den tiden var det inte särskilt lätt att hitta en H-D i Sverige. Efter en del sökande dök man på varsin hoj i Norrköping vilka då nyligen hade importerats från Belgien. Där hade de tidigare tjänat som polismotorcyklar.

Sedan dess har det passerat ett antal Harleys i deras ägo av olika modeller och form. Faktum är att de än idag har kvar varsin H-D även om det numera inte blir lika mycket kört som tidigare.

För några år sedan började intresset för äldre bilar uppstå hos både Kjell och Bernt nästan samtidigt.

Kjell var först ute på banan genom att importera en Cadillac 1948 cab från Pennsylvania.

– Jag hittade bilen via en annons och tog hjälp till hjälp för att kolla upp den där borta.

Efter att Kjells kontakt Anders åkt till bilens ägare och inspekterat den samt tagit mängder



Dollargrin? Jo, det är inte så konstigt att det fick heta så när man ser den här grillen.



Inredningen i -46:an ser äldre ut än i cabben och vittnar om släktskapet bakåt i tiden. Liksom i brorsans bil hade Bernts Cadillac nyuppsydd inredning när han köpte den.



Jämfört med -48:ans lyktor känns -46:ans mer återhållna.



Till årsmodell 1948 fick Cadillac ny instrumentering vilken såg modernare ut än tidigare.



Bakljusens nya design 1948 var en detalj som skvallrade om det kommande femtiotalet.



Båda bilarna har V8. Kjell har lagt ned en hel del jobb på att snygga till under huven på -48:an.

av bilder som Kjell fick se rekommenderade han ett köp. Det visade sig vara ett bra råd eftersom bilen är i mycket fint skick.

– Dess tidigare ägare hade lämnat in den på en renoveringsfirma i Pennsylvania där vagnen fått ny lackering, ny inredning och sufflett monterad.

– Dessutom var i stort sett allt omkromat. Redan före renoveringen handlade det om en



Även fronten fick ny formgivning 1948 vilket gav bilen en uppdaterad look.

mycket välbevarad bil vilken i princip aldrig haft några rostangrepp.

Affären gjordes upp tidigt 2013 och under den kommande sommaren kunde Kjell glida runt i en blanksvart öppen Cadillac.

Även om det handlade om en fin bil fanns det vissa saker som behövde åtgärdas. Kjell upptäckte omgående att de gamla diagonaldäcken



Stadiga bitar av krom accentuerar karossen och skapar fartkänsla.

som den rullade på definitivt sett sina bästa dagar. Det fungerade att köra den sommaren men sedan hade han fått nog.

– Jag gillar ekerfälgar och passade därför på att beställa både blanka ekerfälgar och nya white wall-däck samtidigt från Kalifornien.

Tyvärr skulle det senare visa sig att ekrarna ville gå av på fälgarna.

Efter många om och men kom en ny uppsätt-



Fastback-karosser fanns hos fler märken inom General Motors-familjen under fyrtiotalet. I Cadillacs fall döptes den slanka karosstypen till Sedanette. Den svepande taklinjen från framrutan och ända ner till stötfångaren är onekligen läcker.



Med nya formgivningen försvann de friliggande framskärmarna och allt sammanfogades till en mjuk enhet. Tillsammans med ny grill och de uppkäftiga bakljusen skapade Cadillac en form att utgå ifrån för flera år framåt.

ning och sedan dess har allt fungerat bra.

Ett annat problem som behövde åtgärdas var förgasaren. Den var alltför nött för att kunna justeras in bra och efter ett tips om att en firma i Kanada renoverade just dessa förgasare sändes den dit för åtgärd. De gjorde ett utmärkt jobb och efter en del andra mindre justeringar på 346 cui sidventils V8:an spinner den numera som en belåten katt. I väntan på att förgasaren skulle komma tillbaka från Kanada fick hela motorutrymmet en översyn med ny färg samt byte av diverse torra remmar och gummi-slangar. En fyrstegad Hydra-Matic automatlåda var förhållandevis nytt på den här tiden. Den har fungera bra även om växlarna läggs i lite hårdare än de sista åren den här växellådan användes under sextiotalet.

Nu har Cadillac fått rulla några somrar och den har blivit till stor glädje både för Kjell och resten av hans familj.

Givetvis blev Bernt ännu mera intresserad av att köpa en entusiastbil när tvillingbrodern redan hade en i garaget. Även han ville ha en amerikansk bil från fyrtiotalet. Det var nära att det hade blivit en Buick för hans del eftersom en Buick Roadmaster från 1948 dök upp till salu i Sverige. Efter att ha åkt och inspekterat den blev det dock ingen affär av.

– Jag jämförde den med skicket på brorsans Cadillac och då fanns det massor att önska även om den inte var något vrak.

Jakten gick därför vidare och en Buick 1948 cab dök upp i Kalifornien vilken verkade riktigt intressant. Kontakten med säljaren hade just kommit igång när en Cadillac Sedanette från 1946 dök upp till salu i Malmö under våren 2014. Bilen såg fin ut på bild och Bernt satte sig därför genast i sin vardagsbil och styrde från Mariestad ner till Malmö. Även den bilen var svart och i riktigt bra skick. Det blev omgående affär och några dagar senare var en bekant ner med en lastbil för att hämta hem förvärvet.

– Det var nog meningen att även jag skulle ha en Cadillac, säger Bernt och skrattar belåten.

Även Bertils bil har genomgått en yttre renovering i South Carolina där den fått ny lackering. Det blev dessutom ny klädsel i

Bernt Svensson (t v) vid sin fastback-Cadillac och brorsan Kjell vid sin cabriolet.



samma veva. Den tidigare ägaren i Sverige körde inte mycket eftersom det var problem med att motorn ville gå varm. Både Kjell och Bernt är vana att meka och efter en del jobb hade man lyckats lösa detta problem. Även här sitter det en 346 cui-motor och Hydra-Matic automat under huven. Just den motortypen användes för övrigt i små stridsvagnar under andra världskriget. Därför testades de under tuffa förhållanden innan de hamnade i fordon för privat bruk efter kriget.

Efter att ha fått bra ordning på motorn har Bernt och hans familj brukat Cadillac en hel del. Bland annat på resor till Danmark och Norge. Numera är alltså rollerna återställda med varsin veteranbil i garaget. Har man följts åt tidigare är det definitivt dumt att sluta med det nu.

Grundutseendet på den design som de här två Cadillacarna har kom redan till årsmodell 1941. Då fick märket en helt ny front där huven blev i en enhet och gick ner betydligt längre i framkant. Tack vare denna åtgärd blev åtkomligheten till motorutrymmet väsentligt bättre. Även fronten fick ett helt nytt utseende med integrerade strålkastare och ny design på grillen. Redan då hade V8:an funnits några år och skulle sedan få hänga med fram till och med årsmodell 1948. Effekten var på 150 hk.

Enbart mindre förändringar skedde till 1942. Bland annat förlängdes framskärmarna vilka då gick ut en bit på dörrarna. När USA blev indraget i kriget lades all produktion av bilar ned och istället användes alla resurser till krigsindustrin. När den nya Cadillacen kom ut till årsmodell 1946 hade den i grunden samma utseende som fyrtiotvåorna. Till årsmodell 1947 skedde inga större förändringar men till årsmodell 1948 kom en ny design på karossen där uppstickande bakljus var det mest iögonfallande. Det var den lilla början till fenepoken som senare skulle komma under femtiotalet.

Den stora nyheten till årsmodell 1949 låg inte på designsidan utan på motorsidan när 346 cui sidåttan ersattes av en 331 cui toppventilsmotor. Men det är ett kapitel i Cadillacs historia som vi får ta en annan gång. ■■



Lång huv och långt mellan hjulen. Att det är lyxbilsdimensioner råder ingen tvekan om. Från sidan framträder taklinjen tydligt: Långsträckt och utan tendenser till kutryggighet. Liksom brorsan låter Bernt sin Cadillac rulla på ekerfålgar skodda med däck med bred vit sida.



När framskärm och dörr bildar en slät sida händer massor med bilens intryck. Med hjälp av kromet skapas fartkänsla även i stillastående. Sufflettens siluett skämmer inte bilen på något sätt även om det är med taket nere bilen bäst kommer till sin rätt.