



ORDNINGEN ÅTERSTÄLLD

Hur dålig kan en BMW 2002 Tii egentligen bli innan den är omöjlig att rädda?
Kristian Fallemark vet. Hans bil var snubblande nära gränsen.

TEXT JON REMMERS FOTO SIMON HAMELIUS



Att bilen var rostig behövdes ingen professur i metallurgi för att inse. Efter lite knackande konstaterades att taket och golvet nog skulle gå att återanvända – eventuellt.



Ägaren Kristian Fallemark.

Nycklarna känns märkligt tunga i handen och jag fumlar med tändningslåset. För första gången på länge känner jag mig riktigt nervös i en bil. Kristian Fallemark sätter sig i passagerarsätet. Han försöker verka oberörd, men jag märker hur han omedvetet tar ett lite djupare andetag.

Han har investerat fyra år och en anseelig summa pengar i den här bilen, för första gången sitter någon annan bakom ratten.

BMW vibrerade av nyvunnet tyskt självförtroende när 2002Tii presenterades 1971. Den höga svansföringen var befogad. Sedan lanseringen av mellanklassaren 1500 "Neue Klasse" 1961, hade BMW gått från konkursmässiga till klassledande på bara några år och 2002Tii pekade nosen rätt in i framtiden.

Det extra i: et stod nämligen för "injection", närmare bestämt en civil version av Kugelfishers helmekaniska system, delvis utvecklat inom standardvagnsracing. Radfyran på två liter lämnade i insprutat utförande 130 hästkrafter. Tio fler än i den tidigare 2002Ti med dubbla Solexförga-

sare och 30 mer än vanliga 2002. Mest anmärkningsvärt var kanske att bränsleförbrukningen faktiskt sjönk. BMW uppger 0,88 l/mil för en 2002Tii, medan 2002Ti förbrukade en liter per mil.

Den nya motorn gav en toppfart på närmare 200 km/h. Det kan nämnas att 1970 hade en tysk genomsnittlig personbilmotor 50,7 hästkrafter. Tyskarna har ordning på statistiken.

Kristian Fallemark hade länge letat efter en 2002Tii när han i februari 2007 fick höra talas om en dammig bil i ladugård...

– Jag trodde att det äntligen var min tur att göra ett sånt där ladugårdsfynd, säger Kristian. Men det visade sig ju snarare vara ett ladugårdsmonster.

Att bilen var rostig behövdes ingen professur i metallurgi för att inse. "Det där är ju bara lite ytrost – mellan rosthälen", kommenterade en av Kristians vänner.

Efter lite knackande konstaterades att taket och golvet nog skulle gå att återanvända – eventuellt. Resten av bilen var långt mer tveksam.

Men Kristian är nu inte den som fegar ur för lite rostlagning och det blev af-fär.

Under tre år rekonstruerades karossen, bit för bit. Idag är det lättare att räkna upp vad som inte bytts:

– Plåten bakom baksätet, torpedväggen, kardantunneln, innertrösklarna och de inre hjulhusen är kvar, säger Kristian.

Ordet "renovera" är subjektivt. För någon betyder det att måla utslitna chassidelar med servalack och bred fasadpense. För Kristian betydde det att riva ner precis allt till kvarknivå, byta det mesta,

En sportbil för folk som har vänner hette det i reklamen 1972. Recarostolar var extrautrustning men alla Tii kom med klocka på instrumentpanelen. Bultar säkrade som i München. Växelspaksknoppen är precis så där halvhårt gummig att hålla i som du tror att den är.



sedan med kombinationen av germansk precision och ett närmast autistiskt tålmod montera grunkorna samman.

Kristian gör precis allt själv. Blir han inte nöjd på första försöket så gör han det igen, och igen, tills han blir nöjd, tills det är perfekt.

Även inredningen sydde han själv. Övningen slutade i att han plötsligt ägde fyra industrismaskiner, massor med spillmaterial från misslyckade nackstöd och till slut – en löjligt snygg inredning.

Är han måhända lite galen?

– Nej då! Ska man renovera så är det lika bra att göra det ordentligt.

Visst! Men hur många tillverkar ett eget pressverktyg för att få till rätt pressveck på plåt som inte går att köpa? Eller svarvar sina egna spjällhusbussningar? Hur många ritar först in ett fälgbyte i CAD för att se om det ska gå att styra med bilen?

Men så skäms inte resultatet för sig heller. Karossen verkar vara fräst ur ett enda massivt stycke stål. Allting är exakt på ett nästan kusligt sätt. Unheimlich, som tyskarna säger.

Kristian har åstadkommit något som få renoverare riktigt lyckas med: Känslan av att bilen inte är renoverad, utan snarare nyss trillat ut ur

försäljningsprospektets mittuppslag.

Känslan av tysk precisionsapparatur är överväldigande. Mekanismerna har återfått sina Leicaklick. Spakar och vred rör sig mellan tydliga gränslägen och med tyskt välavvägt motstånd.

Frid i kupén, ordningen är återställd.

Det är med Kristians monumentala arbetsinsats i bakhuvudet som jag vrider runt nyckeln. Det här är min första bekantskap med en 02:a. Radfyran studsar igång och med handsvetten klibbade mot Petriratten ger jag mig ut i Göteborgstrafi-

ken. Var det så här det kändes, någon gång 1972?

Väl i fart blåser nervositeten snabbt bort och ersätts omgående med ett gruvligt habegär. Jag begriper plötsligt varför hela böcker har skrivits om de här bilarna.

Styrningen är närmast telepatisk. Tänk "vänster" så befinner du dig omgående i omkörningsfilen, där bilen för övrigt trivs förträffligt. Samtidigt känns det absolut inte vingligt eller nervöst. Balanserade vägegenskaper.



Kristian Fallemark trivs bakom ratten. Ett minne finns kopplat till varje skruv.

”Styrningen är närmast telepatisk. Tänk ”vänster” så befinner du dig omgående i omkörningsfilen.

Motorn är fullständigt obesvårad i svensk motorvägslunk och betar sig hur snällt som helst. Nyrenoverad som den är drar vi den inte långt på växlar, men karaktären antyder att en Mr Hyde väntar någonstans på andra sidan 4500 varv/min. Effektiv sportbil.

Kristian har lagt stor möda på att få Kugelfischerinsprutningen att fungera som den ska. Det har inneburit mildt med en lambdasond i avgasystemet och ett antal demonteringar. Enligt Kristian är sprutets beryktade krånglighet ändå klart överdriven:

– Det är ju en vanlig radpump. Den påminner faktiskt rätt mycket om en gammal dieselin-sprutning. Många av mina problem visade sig orsakas av kombinationen utsliten fördelare och utsliten pump.

Det låter enkelt, men så ska man veta att mannen inte heller tycker att växellådor är särskilt knepiga att renovera.

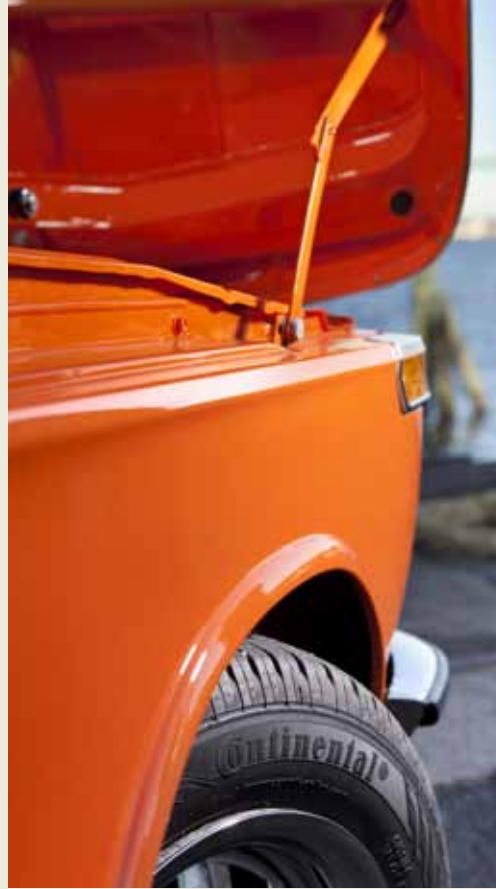
Exakt var Kristian förvärvat sina kunskaper är höljt i dunkel. Han flyttade från hemstaden Luleå till Göteborg för ungefär tio år sedan.

Till vardags arbetar han med CAD-design och 3D-modellering.

– Jag har alltid hållit på med mekaniska saker och har väl aldrig varit rädd för att riva isär, säger Kristian. Sen har föräldrarna varit väldigt bra. Farsan lånade alltid ut svetsen!

Lite besynnerligt i sammanhanget är att Kristians dubbel-i nästan har förföljt honom genom livet. Bilsens första svenska ägare bodde i Jokkmokk, där Kristian bodde en tid som barn. Sedan flyttade bilen till Luleå – ungefär samtidigt som Kristian också gjorde det. Därefter är det ett glapp på några år innan Kristian slutligen hittar den i ladan utanför Göteborg.

– Det är fullt möjligt att den här bilen har bromsat in för mig vid nåt övergångsställe när jag var barn, säger Kristian och ler. ☺



Det är i skarvar som här som det avslöjas hur väl en renovering är gjord. Här finns inget att anmärka på.



Väldisciplinerad ingenjörskonst i 30 graders vinkel. Färgvalet mindre disciplinerat. Världarnas krig på BMW:s utvecklingsavdelning?



... en stabil nedväxling till tvåan, motorbroms, dämpade avgassmällor, apex, och så fullt spett ut ur kurvan. Helt okomplercerat, vi gör det en gång till.



Hämtade FAG Kugelfisher inspiration från andra världskrigets flygplansmotorer eller från traktordieslar? Välj själv. Funktionsprincipen är likartad.

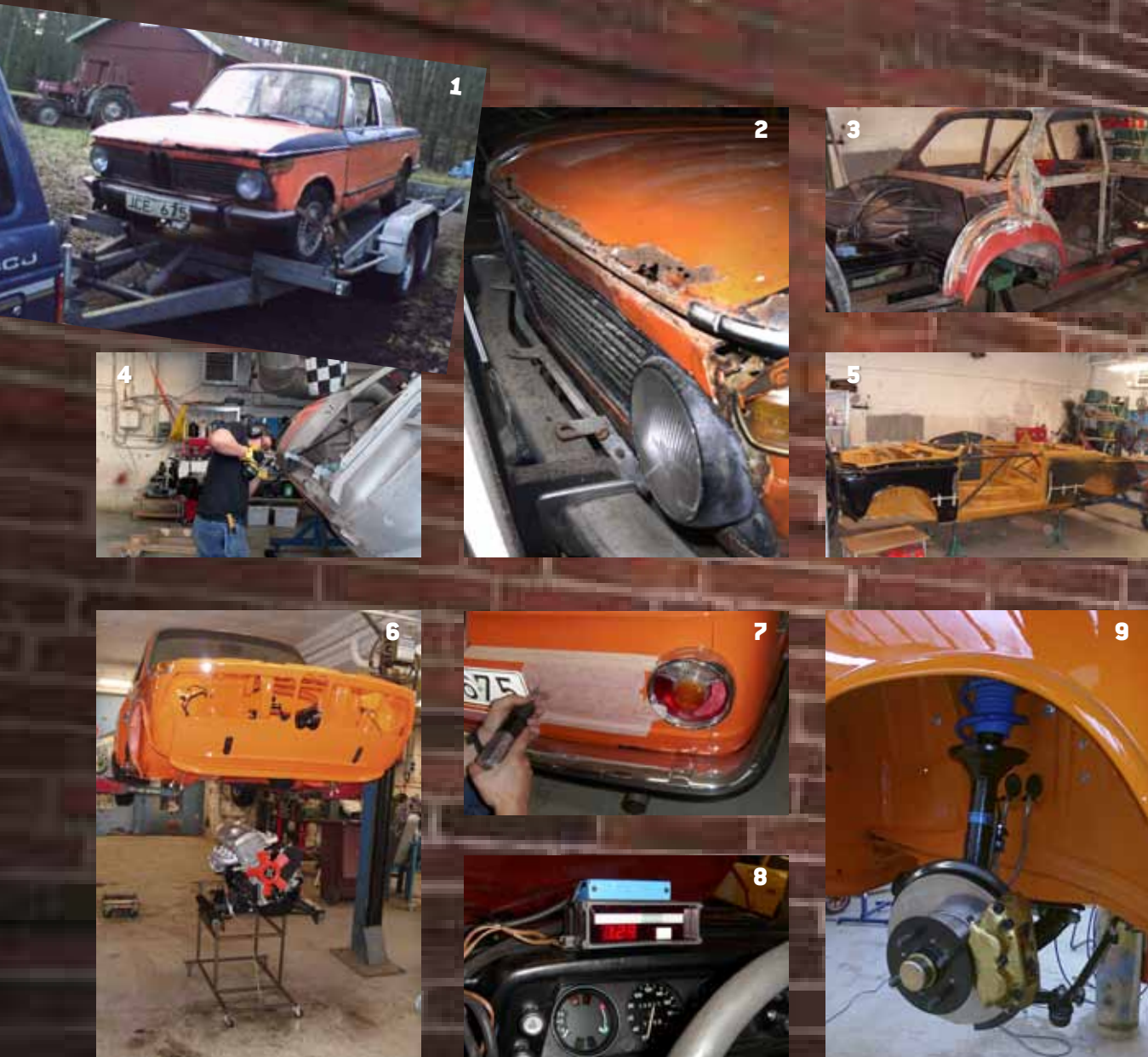


1972 behövde man inte beställa "Raucherpaket" för att få askkopp i sin BMW. Det onda ögat är varningsblinkers.



Det tog bara 300 dagar ...

Hela Kristians BMW-renovering går att följa steg för steg på hans blogg. Det börjar i februari 2007 med första mötet med vraket i ladan: Kristian har sedan redovisat renoveringen dag för dag på bloggen fram till dag 305 då han lägger sista putsen inför Klassikers fotografering.



1. Hur kom den upp på släpet utan att gå av på mitten? BMW i pulverform... **2.** Det är ju bara lite ytrost – mellan rosthålen. Utvärdering hemma i verkstan, det ska nog gå att spara taket, eventuellt. **3.** Avklädning pågår. Kristian avslöjar att det är lättare att plocka motorn ur en bil som saknar front. **4.** Tröskelbyte. Det är inte bara att kapa bort allt rostigt och svetsa dit nytt i en bil med självbärande kaross. Det måste ske i en viss ordning om karossen ska behålla formen. **5.** Så dömdes slutligen även taket ut. Buckligt på ett ovanligt jobbigt sätt var domen. Spana in förstärkningarna, en kaross utan tak lever sitt eget liv om den inte får hjälp. **6.** Med karossen åter från lack närmar det sig giftermål med motorn. Den har renoverats löpande och bland annat fått en mild trimkam. **7.** Med motorn på plats börjar det bli roligt på riktigt men mycket arbete återstår. **8.** Vad har insprutningen egentligen för sig? Med en bredbandslambda mäter Kristian mängden syre i avgaserna och får snabbt och enkelt facit. **9.** Detaljer, detaljer. Synd att dölja så här fina hjulhus med hjul. Bromsoken har renoverats grundligt.

Läs Kristians blogg från renooveringen: <http://bmw2002ti.blogspot.com/>



Gheeeeeerck ... den gistna dörren går upp, man kan med lite vilja skönja en skönt sjuttitalsorange 02:a längst in... Kommer fram till objektet och håller snudd på att kräkas av det kopiöst kassa skicket på bilen. Vi snackar ROST!



Kristians 2002Ti gjorde en piruett i dödsriket och kom tillbaka pånyttfödd.