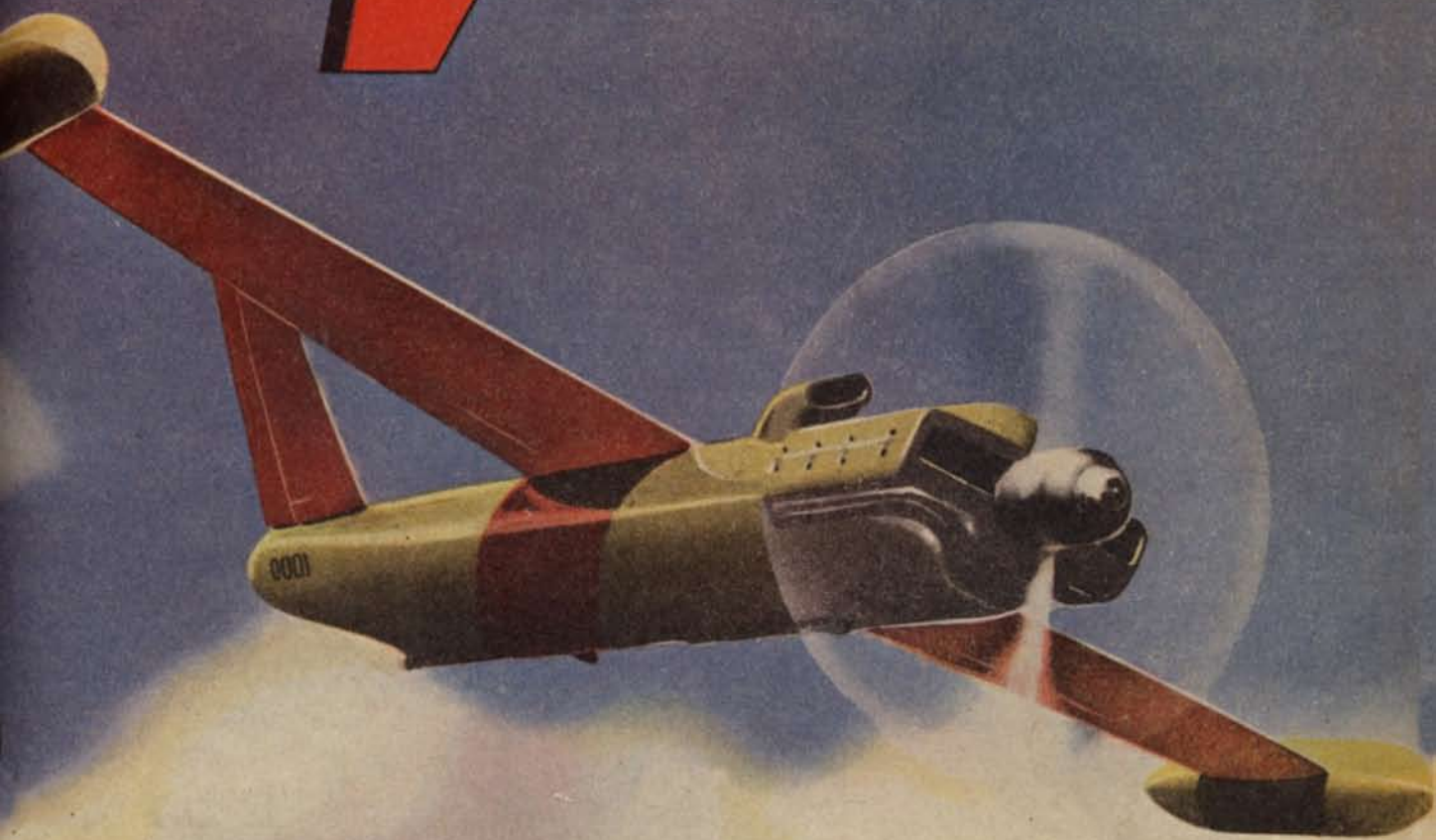


Teknikens TVärld



MODELL 57 I PARIS

Stort specialreportage från bilsalongen

Flyg • NR **21** 1956 • 25/10-8/11 • PRIS 75 ÖRE • I NORGE 1:50, I DANMARK 1:50

nov



•Futura» påminner i nosen om en jättefisk. Gålarna är luftintagen, ögonen är de inföllda strålkastarna.



Manöverorgan i taket gör att föraren inte behöver luta sig framåt under körningen. 120 meter stölrör gör karossen urstark.



Inredningen liksom hela bilen har starka drag av flygplan. Föraren sitter, eller snarare halvligger, i det cabinliknande nappet. Instrumentpanelens stoppning är bra skydd mot krockskador.

BORÅSBYGGD BIL VINGLÖST FLYG!

Av LASSE SCHULTZ | Foto: Lennart Jensen-Carlén

Kraftiga luftintag. Två rejäla utblåsningsrör i långt utdragna bakflyglar. Flygplanens med plexiglas. En enorm stabiliseringsfena i svansen. Allt tyder på reabidern, allt pekar på framtidsbilen. Men det är ett praktfullt hobbyarbete, utfört av en tekniskt intresserad svensk grabb, gjort helt för nöjes skull!



Bara detta att konstruera och så goit som för hand bygga ett över sex meter långt fartvidunder med flygplanens, jättefena i bakändan och strömlinjer modell 1965 tyckte vi var konstigt. Konstigare blev det när killen berättade att han gjorde det enbart för sitt höga nöjes skull. Och mystikens slöjor fick karaktär av förstärkt Lützen-dimma när det här beskedet kom: han som byggt bilen lever på att tillverka morotsaft och filma vilda djur i Afrika och han är en stark förkämpe för livs-föringsreformen!

Vi skall ta det en gång till, litet långsammare och tydligare.

- Sigvard Berggren heter en stockholmsfödd boråsare, som en gång i världen jobbade som tekniker hos LM Ericsson.
- Hans intresse för sundare livsvanor väcktes helt plötsligt, han lämnade LM-jobbet och startade en morotsaftfabrik i Borås. Men sunda människor dricker morotsaft bara på vintern — på sommaren gnager de i sig morötterna som de växer i jorden.
- Fem månaders årlig semester utnyttjar alltså Sigvard Berggren sedan tre år med att filma vilda djur och besynnerliga växter i Afrika. Filmerna klipper han ihop och gör om till lockande skolundervisningsmaterial.

● Men mitt upp i levnadskonst och vilda djur har Sigvard Berggren inte släppt kontakten med tekniken.

● Det började med ett glödande intresse för racerbåtar. Under kriget konstruerade han ett karbidaggregat för snabbgläns motorbåtar.

● Sedan sju år är Sigvard Berggren sportflygare och har tillbringat åtakilliga timmar uppe bland molnen.

● För fyra år sedan kom lusten att bygga »framtidsbilens» på honom. Det var väl egentligen flygintresset som damp ned på marken.

— Bara för mitt nöjes skull och inget annat ville jag försöka skapa en stor och rymlig bil, där jag förenat det bästa hos flygplanet med det bästa hos bilen. Siktet var helt inställt på att få fram en stor bil med den lilla bilens driftekonomi — det var inte alla fråga om ett vidunder för höga farter.

Så lade Sigvard Berggren själv. Och nog blev det en stor bil alltid. Och ganska bränslenslät. Och ganska mycket flygplan.

Det här är de mest intressanta data om levnadskonstruktions-safarimannen-teknikern-morotsaftfabrikörens bilbygge:

Längd 6,2 meter, bredd 2,15 meter, höjd 1,54 meter, vikt nära



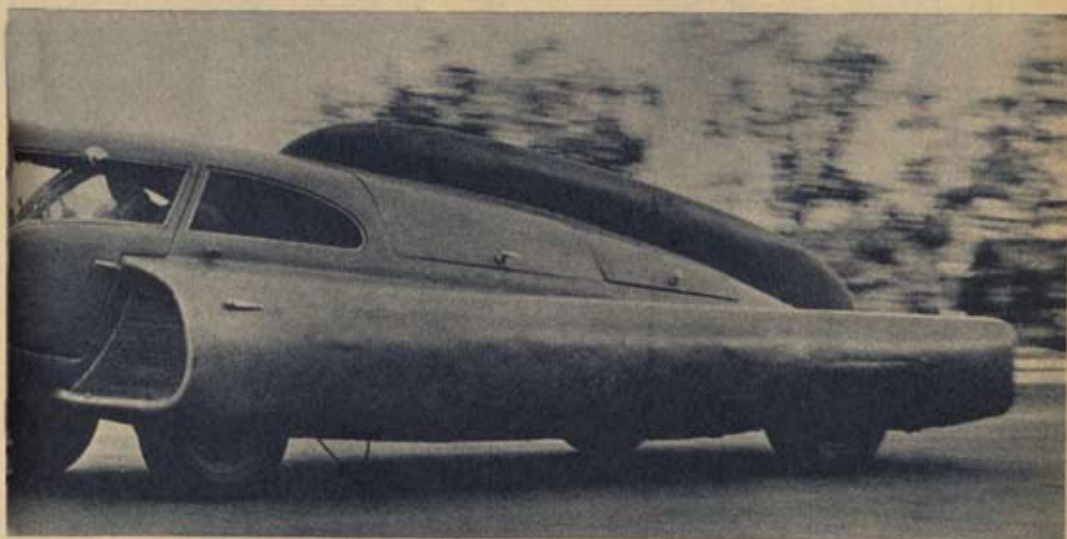
En rymlig matplats bakom förarsätet gör den smala bilen till en härlig campingvagn. Sol och friska vindar har fritt tillträde.



Motorn blottas sektion för sektion och gör den lätt åtkomlig för överryn. Sigvard Berggren (l. v.) och hans medhjälpare Lennart Josefsson, demonstrerar.



Växellådan vållade en del problem genom placeringen bak. Växelfärrarna fick konstrueras om. Hembyggd överväxel minskar bensinåtgången.



två ton, maxfart med 140 hk:s motor, rak sexa, 165—170 km/t, bränsleförbrukning vid 75—80 km/t 1,5 l/mil.

Just nu har Sigvard Berggren en Ford V-8-motor på 100 hk i svansen på sin »Future», som han själv kallar bilen. Chassi — bilen är i huvudsak byggd på chassit efter en Dodge modell 1939 — och kaross är emellertid dimensionerade för en motor på 300 hk men troligt är att det till slut hamnar en motor på ca 200 »hästar» i aktern på »Future». Beräknad toppfart blir då något över 200 km/t.

Sigvard Berggren har själv konstruerat en överväxel med 30 procents effekt till den lastvagnsväxellåda han använder. Ett av de största problemen har varit kylningen. Motorn är både vatten- och luftkyld men vid låga hastigheter har det visat sig att de hittills använda generatorerna inte räckt till för de båda elektriska fläktarna och kylvattnet har kokat. En busagenerator skall emellertid avhjälpa den detaljen.

Karossens linjer är mycket noggrant matematiskt uträknade och innan Sigvard Berggren började bygget vindtunnelprovade han en modell av »Future». Vid hastigheter uppåt 100 km/t är det nämligen luftmotståndet, som är den största fartbromsen och en rätt aerodynamiskt utformad bilkaross ger alltså en relativt stor och tung bil möjlighet att gå bränsle snålt.

Trots de imponerande måtten är inte »Future» så ovig i stads- trafik, som man har anledning förmoda. Axelavståndet är inte större än på en vanlig sjusitsig drovka och manövreringsförmågan alltså i stort jämförbar med en sådan. Givetvis går det åt extra stor parkeringsglugg för jätten — men i gengäld finns det extra stor »parkeringsplats» för passagerarna inne i vagnen. Sju personer åker bekvämt som i turistbussens flygplanfåtöljer. Bakom förarsätet finns dessutom plats för bord och två stolar — rena campingvagnen när så behövs!

»Future» väcker naturligtvis nyfikenhet var den kommer. Den kan närmast beskrivas som ett flygplan utan vingar!

Genom att föraren sitter långt fram i den nedåtlutade nosen får han en ypperlig sikt — märkkänning med ögonen bara några få meter framför nosspetsen. Det långt framdragna taket verkar som ett inbyggt solskydd och en annan konstruktion för tryggare körning är den helsvetsade stålörnsramen i fram- sätets ryggstöd, som ger idiotsäkert fäste för säkerhetsbälte.

Någon serieproduktion av »Future» blir det väl aldrig frågan om.

Men Sigvard Berggren har fått släppa sin fantasi på grönbete, han har haft roligt — och då är han nöjd!