

Fritiof är glad i sitt garage

När Fritiof Skalsky sålde sitt företag öppnade han ett hyrgarage och skapade ett nostalgimuseum i samma lokal. Hyresgästernas veteranbilar är fina museiföremål och Fritiof själv har flera intressanta vagnar. Han önskar dock att han hade kvar sin första bil, en Cheva -31. Men han blev tvungen att sälja den. För 25 kronor.

Av Per Stern (text), Roine Lundström (foto)

Man tror att man kommer in i ett bilmuseum. Och det gör man. Men inte bara det. Bilarna är liksom på riktigt i så måtto att de används. Det här är lika mycket ett garage som ett museum. Och det är inte säkert att en viss bil står kvar om du besöker Fritiofs garage i Landvetter en andra gång.

– Det är en viss rundgång bland bilarna här. Det händer ju att hyresgästerna byter och ställer hit en annan, säger Fritiof Skalsky som äger och förestår garaget.

Man möts av ett 25-tal vagnar i ett ljust och luftigt garage som alltså också är ett museum. Här finns bilder, skyltar, flaggor, mopeder, motorcyklar, leksaker och en massa annat från det förflutna.

Dessutom en tantavdelning, inspirerad av Tantmuseet i Hovra i Hälsingland, där man hittar verktyg för krusning av örngottsband och hämtning av grädde ur en kanna med mjölk.

Sex av bilarna är Fritiofs egna. Han är 80 år nu och bilintresserad har han varit sedan ungdomen. Första bilen var en Cheva -31 som han som 16-åring köpte tillsam-

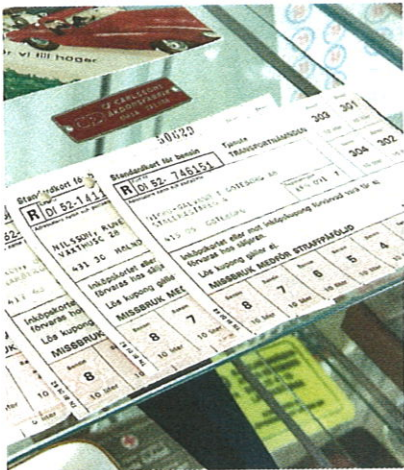
mans med sin lillebror. Ingen av dem hade körkort, men det gjorde bra att köra omkring ändå.

Ingen ville veta av Cheval

– Det var minsann ingen veteranbil, det var gammal skit som inget hemma på villagatan ville veta av. Vi fick inte ha den parkerad där utan var tvungna att sälja. Då fick vi 25 kronor för den. Idag skulle



Pensionären Fritiof Skalsky
sålde sitt företag och
öppnade museum istället.
Hellre det, säger han, än
att bara titta på pengarna.
Han gillar ju bilar och att
sköta ruljangsen här i det
kombinerade museet och
garaget håller honom ung.



Hösten 1973 sköt oljepriset i höjden till följd av "oktoberkriget" mellan Israel å ena sidan och Syrien och Egypten å den andra. De så kallade OPEC-länderna beslöt dessutom att minska exporten och i januari blev det bensinransonerering i Sverige. Bilisterna slapp dock ransoneringskortet redan efter 21 dagar.



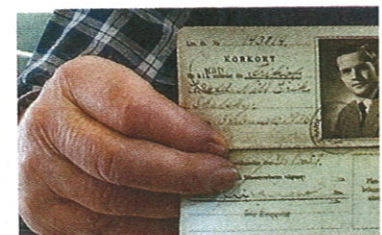
Bensinmackarna byggdes på 30-talet efter standardmått. Den här modellen, "sittande hund", fanns i tre storlekar, varav detta är den minsta. Fritiof har enligt egen utsägo aldrig varit en BP-gubbe. Nynäs var b



Specialbyggd racer någon gång i det förflutna på ett chassi från en BMW 319 som tillverkades i drygt 6.000 exemplar 1934-1937. Motorn från BMW på knappa två liter har magnettändning och två Solex stigförgasare. Fyrväxlad manuell, synkroniserad låda och hydrauliska bromsar runt om.



Jaguars stora raka sexa på 220 hästk tog en Mark II från 0-100 km/h på 8,5 sekunder och gav en toppfart på 200. Redan 1959. Ungefär tre gånger så acceleration och dubbel så hög topphastighet som en samtida Morris Minor



Som 16-åring körde Fritiof Skalsky en Cheva -31. Körkort fick han först under militärtjänst några år senare då han k upp för den militära körkortsinspektör sedermera racinglegenden Rolf Gühlic

► jag ha velat ha den kvar, säger Fritiof.

Körkort fick han först under sin militärtjänstgöring och fick då köra upp för Rolf Gühlich, legendar inom motorcykel- och bilracing. Så småningom skulle Fritiof själv bli tämligen välkänd, i alla fall bland folk som ville ha en snygg och blank bil. Han drev firman Nikro-Galvano i Göteborg där verksamheten till stor del upptogs av kromning av bildetaljer. Vid denna syssla stannade han i hela sitt yrkesliv tills han för

några år sedan sålde företaget. För pengarna köpte han veteranbilar och startade Fritiofs garage.

– Vad har jag för glädje av att titta på pengarna i en bankbok?, säger han.

Första bilen man ser när man kommer innanför dörren är den röda racerbilen som ser ut som en BMW från 1936. Men grillen och en del andra detaljer stämmer inte riktigt.

– Det är ingen som vet vad det är. Jag köpte den från Polen 1985. Jag fick tömma barnens bankkonton

för att ha råd. Men de har fått tillbaka pengarna.

Dröm för ung som gammal

Det rör sig om ett specialbygge, förmodligen i ett enda exemplar, på en BMW 319-ram med den sexy cylindriga toppventilmotorn på 1.971 cc som BMW tillverkade med sådan framgång i olika versioner 1933-50.

På andra sidan står Fritiofs T-Ford. När han köpte den sa hans svägerska: "Har du betalat för att hämta den där? Jag trodde

att man fick betalt för att skrot."

– Ja, T-Forden var inget affär. De pengarna får jag tillbaka om jag säljer, säger

Men bilar är ju inte bara pengar och han gillar ju sin T-Ford. (Om man förlorar på karusellen tar man in på gungorna. Mitt emot annan Ford, som är värd så i om inte guld så i krom. En modell B från den legendariska årgången 1932, många både och äldre mäns bildröm. Det här året som Ford lanserade



Tantavdelningen är uppskattad för sin fina samling av exempelvis resestrykjärn, bokmärken, hattar, bonader, höfhållare, poesialbum och dockserviser. Här visar Fritiof en sinnrik "gräddtjuv", ett redskap för att skumma mjölk, det vill säga samla upp grädden som flyter ovanpå mjölken.

Moped- och motorcykelavdelningen innehåller åk alltifrån en knallert till den här stora H-D 750 från 1938. Sidovagnen är en Steib 500 S från Tysklands största sidovagnstillverkare i mitten av förra seklet.

Man kunde få för ett tillägg av kronor i Sverige. Fritiofs cabriolet dock den beprövade fyran. Han grämer sig inte för det. Jag tror inte att V8:an varigt färdigutvecklad när den 1932, anser han.

Jaguar när det regnar
Nunnan storfavorit är Jaggan, en 1932 II 3.8.

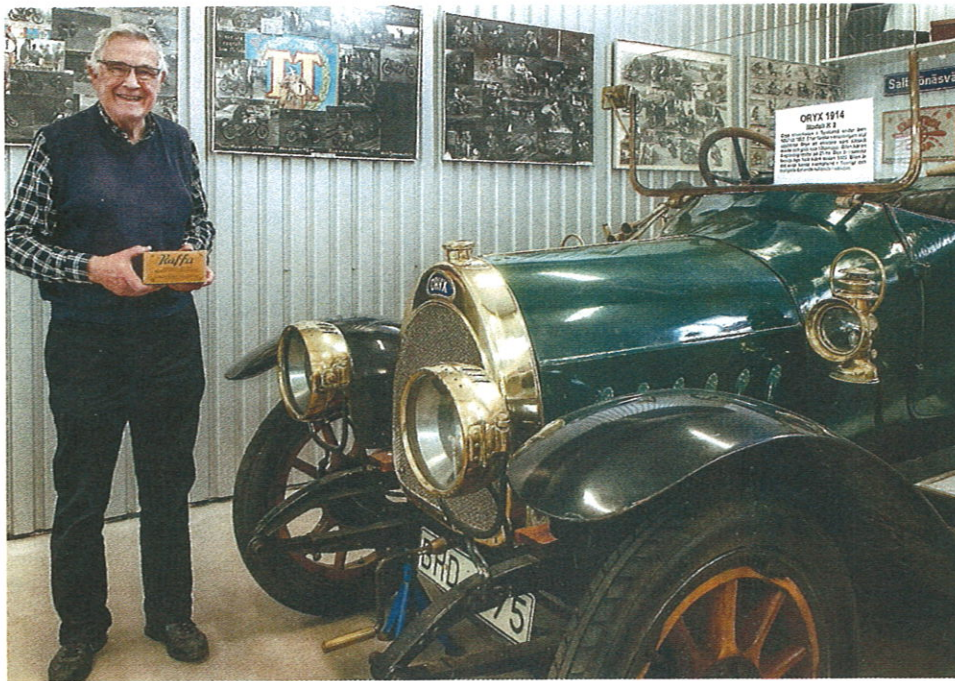
Den kör jag när det regnar, eftersom jag tar jag Ford 32:an. Kommis-Morse har en likadan Jaguar, men han har bara mellanmotorn.

Den här körde jag nyligen Göteborg-Karlskrona-Göteborg på 0,82 liter milen. Det tycker jag är riktigt bra med tanke på att motorn ju är från 1959.

Utefter väggarna finns vackra bilder och skyltar, inte minst gamla trafikmärken som han kollar oss på. Det runda, gula märket med svart bärd har vi inte minsta aning om. Det är en gammal trafikdelartavla som uppmanar trafikanten att hålla till vänster om märket. Så småningom ersattes den av en blå tavla med vit pil.



En Ford 1932 modell B cabriolet. En vagn som gjorde succé i både hemlandet USA och på många andra håll när det begav sig. Den första folkbilen som kunde fås med V8. Den här versionen är dock utrustad med den beprövade fyran på 50 hästkrafter. Nypris i Sverige 4.900 kronor.



En orörd Ford -32 är en önskedröm. Föredömligt sparsmakad Interiör. Ford i reklamen: "... de bekvämt i kontrollorganen göra den lika ländsvägen som för storstadens ti

Bilen och kaffepaketet som Fritiof är lika gamla, från 1914. Eller kaf var ju krig och riktigt kaffe gick Ir Surrogatet heter "Kaffa" och lär n sågsån. Bilen är en tysk Oryx, de i Sverige, ja kanske världens ende



En Rolls-Royce är alltid en Rolls-Royce och platsar på de flesta blandade bilmuseer. Modellen är en Silver Cloud III från 1963 med en R-R V8 på 6,2 liter. Effekten är, som tillverkaren har för sed att informera om, "tillräcklig".



Orörd Mercury Town Sedan från 1946. Två ägare före Fritiof. När han köpte den hade vagnen stått uppställd i garage i många år. När man sätter sig bakom ratten i den väldoftande kupén händer något i hjärteroten.



Vackert renoverad Ford pickup från 1935. Under huven en 85-hästars V8 på 3,6 liter. Tillåten last 890 kilo. Priset, användbarheten och inte minst det nya, snygga utseendet hjälpte Ford att höja försäljningssiffrorna över hela linjen detta år.

► Var har Fritiof fått tag på allt? undrar man.

– Det är nästan kusligt hur mycket jag har fått. Det här har legat i min garderob, säger folk. Du kan lika gärna få det. Jag har fått alltifrån en Solex knallert till skyltar och vägmärken.

Fina stenskott

En väldigt fin bensinmack har han också, modell "sittande hund" som var en liten stationstyp som byggdes från 1930-talet och ett par decennier framåt.

– Det är standardmätt tagna från Shellmacken i Sollebrunn som är ett original, säger Fritiof.

Vi går runt en stund och tittar på alla fina bilar och fastnar för ytterligare en av Fritiofs egna. En

Mercury från 19 original. Varend och man ser på d de två förra äg slitit ut tyget. D inte av denna vä svunnen värld tillbaka för en k

– Jag körde de mil förra året. De åka i. Om ett ant att finnas gott on bilar, men origi det att vara ont

Den som vill museum kan honom. Han tar entré.

– Jag har inte att bli miljonär. J hålla mig ung, s