

# Vinnarbilen Alpine

Sunbeam Alpine är jokern i leken bland de engelska sportbilarna. MG och Triumph känner nog de flesta till, men vad är Sunbeam för en bil egentligen? Vi hälsar på hos Lotta Palmqvist och tittar närmare på hennes pärla – en bil som varit med om både det ena och det andra.

Av Mats Andreasson  
(text & foto),  
arkiv (foto)



”Den svenska generalagenten erbjöd fyra duktiga rallyförare att få disponera varsitt exemplar om de ställde upp i Monte Carlo-rallyt med dem.”

**D**en här ska du ha tycker jag, sade Nils Falk och lämnade över ett fint inslaget paket till Lotta Palmqvist.

– Oj, tack, sade Lotta. Så spännande! Vad kan det vara?

Nils Falk, 84, var överlycklig efter att ha åkt en runda i Lottas Sunbeam Alpine. Det hade för all del många av oss blivit, för Alpine

är en både snygg och trevlig liten bil. Men för Nils hade åkturen ett extra värde – det här var nämligen just den bil som han och rallyföraren Rune Bäcklund vann sin klass i 1960 års Monte Carlo-rallyt med.

När Nils och Rune körde rallyt var sportbilen Sunbeam Alpine alldeles ny. Sunbeam tillverkades av den engelska Rootes-koncernen som framför allt var kända

för familjebilen Hillman, men som också byggde en serie sportiga bilar under märkesnamnet Sunbeam.

#### Enkel men bra

I slutet av 50-talet hade flera av Sunbeams konkurrenter, som MG och Triumph, sålt mängder av sportbilar borta i USA. Det hade ledningen för Rootes förstas lagt

märke till och bestämde sig snart för att haka på trenden.

För att få ekonomi i produktionen gjorde de precis som konkurrenterna: de tog motor och andra mekaniska delar från koncernens vanliga personbilar och byggde upp en tuff liten sportbil runt dem. Det betydde beprövad och pålitlig teknik, som i alla Rootes bilar, fast med ett par spännande nyheter.

"Stolta  
pojkar  
Rune  
och Nisse  
äntligen i mål"  
står det på det  
här fotografiet.  
Evenemanget  
är Monte Carlo-  
rallyt 1960  
och "pojkarne"  
kom inte bara  
i mål – de vann  
sin klass också.  
Bilen känner ni  
väl igen?



Lotta Palmqvist har tillsammans med sin sambo sett till att återställa bilen i det skick den hade i rallyt 1960, med startnummer och allt. Ett stycke motorhistoria, ingen tvekan om det!



Rootes-gruppens utmanare i MGA-klassen dök upp 1959 och kallades Sunbeam Alpine. Lotta Palmqvists bil var en av de första som kom till Sverige – för att bli tävlingsbil i händerna på Rune Bäcklund och Nils Falk.

Dels ett topplock av lättmetall, dels skivbromsar fram.

#### PR-knep

Engelsmännen verkar ha haft en särskild talang för att bygga sportbilar på det här enkla viset och så fort de första Alpinerna rullade ut från fabriken framåt hösten 1959 stod det klart att de hade lyckats ännu en gång.

Så här skrev till exempel svenska Motor: "Slagvolymen är 1,5 liter, effekten hela 80 hk SAE för att sätta fart på en tjänstevikt av 1.090 kg. Vagnen är därför mycket pigg ... Vägegenskaperna är mycket goda. Pressar man den till sladdning är vagnen lätt att hålla under kontroll, styrningen har lämplig utväxling för snabba rattparader". Sunbeam Alpine var alltså i

första hand tänkt för den amerikanska marknaden och precis som Rootes hoppats blev den snart mycket populär där. Men för att verkligen visa vad den gick för bestämde de sig också för att tävla med den. Den typen av marknadsföring hade Rootes alltid gillat, inte minst inom rallysporten där Sunbeams fabriksbilar hade plockat massor av segrar genom åren.

Fast då hade det handlat om lite större bilar, närmast GT-versioner av vanliga personbilar. Alpine var märkets första renodlade sportvagn och för att känna den på pulsen lite mer diskret bestämde de sig för att slussa ut ett antal bilar via andra kanaler. Den svenska generalagenten erbjöd fyra duktiga rallyförare att få disponera varsitt exemplar om de ställde upp i Monte Carlo-rallyt med dem. Tre nappade, varav Rune Bäcklund var en.

#### Efter eget huvud

– Rune och de andra tillbringade en vecka på fabriken i England redan hösten 1959, långt innan försäljningen i Sverige kom igång, berättar Lotta. De blev väldigt förtjusta i bilarna – tre vita Alpiners med Hartwell-trimmad motor, svart hardtop och ekerfälgar.

Att Rune skulle köra med kartläsaren Nils Falk var redan klart och så fort deras bil kom till

Sverige kunde de börja utrusta den som de ville ha den. För att hålla sig kvar på alpvägarna valde de en sorts kombinerad snö- och spikdäck, ungefär som dagens dubbdäck fast med färre och kraftigare dubbar. En rejäl ramp med extraljus verkade också vara en bra idé.

– Just när det gällde belysning tog de till ett knep och monterade gula glödlampor fram precis som fransmännen, fortsätter Lotta. Båda hade åkt Monte Carlo-rally tidigare och visste att lokalbefolkningen gärna hjälpte sina landsmän med att peka ut rätt väg medan de mycket väl kunde kast ut snö på vägen när det kom en utländsk förare farande i mörkret.

#### Andra tider

På den tiden handlade rallyn inte så mycket om höghastighetskörning som idag utan mer om att hitta rätt och hålla olika idealtider. För att klara av det monterade Nil bland annat en Halda Speedpilot för att hålla koll på tid och fart och en Tripmaster som var en avancerad trippmätare.

Att det var andra tider märkte också på deltagarnas klädsel. I Nil Falks anteckningar finns noterat att de körde i "sportkostym, rockmjuka skor och galoscher" och Nils fall också slips.

Strax efter nyår 1960 var de dags och av nio möjliga ställe

► runt om i Europa valde våra hjältar att starta i Oslo. Därifrån gick färden ner genom Danmark och Tyskland, hela tiden i halkigt vinterväder och med idealtider att passa.

### Första plats

I staden Chambéry sammanstrålade deltagarna och sedan började alpåkandet på allvar med snabba etapper på smala och hala serpentinvägar.

Runes körning var på topp, bilen funkade perfekt och Nils hade hela tiden järnkoll på var de befann sig så det dröjde inte länge innan de började de klättra i placeringslistan. Inte ens en dramatisk avslutningsomgång med punktering och tillhörande däckbyte kunde få dem ur balans. Och när de till sist rullade in i Monte Carlo och alla siffror ställdes samman visade det sig till deras stora glädje att de hade vunnit sin klass, sportvagnar mellan 1.300 och 2.000 kubik.

Med det får man väl också säga att sportbilen Alpine hade bevisat att den var en riktigt bra tävlingsbil, precis som de större Sunbeam-modellerna. Och för att visa att det inte bara var nybörjar-tur såg Rune och Nils dessutom till att vinna även året efter med en annan Alpine, en bedrift som utan tvekan bidrog till modellens popularitet.

### Utveckling

Rootes behöll ofta sina modeller länge men utvecklade dem hela tiden på detaljnivå. Redan 1960 kom en ny version av Alpine med en motor på 1,6 liter och tillnamnet Series II.

Series III från 1963 hade en tvådelad bensintank som gjorde att bagageutrymmet blev större och Series IV från 1964 fick ett nytt bakparti med mindre fenor. Och med Series V från 1965 var det dags för en större motor igen, nu på drygt 1,7 liter och en bra bit över 90 hästar. Dessutom fanns det flera specialare med Alpine som bas, som coupémodellen Harrington och Sunbeams egen hotrod Tiger med en amerikansk Ford V8 under huven.

Det här gjorde att intresset för Sunbeam Alpine hölls uppe och när tillverkningen till sist upphörde 1968 hade det byggts



Sunbeam Alpine är ovanligt ombodad och bekväm för att vara en tvåtakts sportbil. Okej, då åker vi väl då – Monte Carlo nästa!



### Tekniska data

**Modell:** Sunbeam Alpine Series I 1959-60.

**Motor:** Fyrcylindrig radmotor, gjutjärnsblock med lättmetalltopp, vattenkyllning. Ventilsystem: OHV, 2 vent./cyl. Cylindervolym: 1.494 cc. Borr x slag: 79 x 76,2 mm. Kompression: 9,2:1. Effekt: 78 hk/5.300 rpm. Vridmoment: 120 Nm/3.400 rpm. Bränslesystem: Dubbla enports fallförgasare. Transmission: Fyrväxlad manuell låda med golvspak, överväxel som tillval (finns på Lottas bil). Elsystem: 12 volt.

**Chassi:** Självbärande kaross med motom på längden fram och drivning bak. Hjulbas: 218 cm. Framvagn: Dubbla länkar med spiral fjäder. Bakvagn: Stel axel med blad fjädrar. Bromsar: Skivor fram, trummor bak. Däck: 5.60x13.

**Mått och prestanda:** Tvåsitsig tvådörrars cabriolet. Längd: 394 cm. Bredd: 154 cm. Höjd: 131 cm. Bredd i framsätet: 119 cm. Tjänstevikt: 1.090 kg. Acc 0-100 km/tim: Cirka 14 sek. Tophastighet: cirka 160 km/tim. Nypris inklusive hardtop 1960: 15.250 kr.



Motorn kommer från Hillman Minx men är här uppskrämd till nästan 80 hästar. Hillman var Rootes-gruppens vanliga personbilsvarumärke medan sportbilarna såldes under namnet Sunbeam.

nästan 70.000 exemplar. Som väntat hamnade de flesta i USA, men även i Sverige gick det hyfsat med omkring 500 bilar sålda varav ett hundratal finns kvar idag.

### Ordentligt nerkörd

Men om det gick bra för modellen som helhet så gick det desto sämre för just det här exemplaret. Begagnade engelska sportbilar var länge en slit-och-släng-vara och efter ett antal ägarbyten hade Runes och Nils gamla vinnarbil från 1960 blivit ordentligt nerkörd.

– Till sist var det någon som hissade upp den på pallbockar bakom ett hyreshus och tänkte

ligga utomhus på gräset och laga rost. Det var naturligtvis dömt att misslyckas och snart blev bilen bara stående och förföll allt mer. Det var så den såg ut när min sambo Kauko Sipola hittade den och släpade hem den, säger Lotta.

Kauko hade som väl var sysslat med gamla bilar tidigare och efter en rejäl omgång med svetsen och en del andra turer stod Alpinen åter på egna hjul. Att bilen hade en så spännande historia var det däremot ingen som kände till – inte förrän det en dag damp ner ett brev från Svenska Rootes-klubben där det stod att just den bilen var klassvinnare i Monte Carlo-rallyt!

– Det blev förstås ytterligare en sporre att få den färdig och till sist kunde vi besiktiga och börja köra med den, minns Lotta. Till en början åkte vi med den i standardutförande, den speciella rallyutrustningen hade försvunnit för länge sedan. Men när vi fick en inbjudan till jubileumsevenemanget "Rally 100 år" sommaren 2004 bestämde vi oss för att löpa linan ut och försöka återställa även rallygrejerna.

### Fin på nytt

– Startnumret III gjorde jag av gamla övningskörningsskyltar som går lätt att ta av igen. Extraljus gick

Så här såg Sunbeam Alpine ut mellan 1959 och 1963. Från 1964 krympte fenorna och fick en mer lodrät avslutning. Sena bilar har också en kantigare hardtop med en liten sidoruta bakom dörren. Lotta släpper inte gärna sin bil ur sikte.



Hardtop var tillval när bilen var ny, liksom ekerfälgar och överdrive. Här är bilen i sin rätta miljö: solsken och kurvig grusväg.



Efter 20 år var det inte mycket kvar av bilen. Lottas sambo Kauko Sipola tvekade ändå inte att ta hand om den – och då visste han inte ens att den hade en tävlingshistoria.

Nils Falks gamla Tripmaster från rallyt 1960 är åter på plats i bilen – ordningen är återställd.



också att skaka fram. Då var det värre med hardtopen – för att få tag i en sådan blev vi faktiskt tvungna att köpa en hel bil till, säger Lotta.

Inne i kupén var det framför allt kartläsarens olika apparater som saknades, och där lyckades de hitta en Speedpilot av rätt modell och montera den. Det enda de egentligen gick bet på var Tripmastern, men vid det laget hade det blivit dags att åka till Stockholm och jubileumsfirandet så den detaljen fick de ge upp. Jubileet blev föresten en trevlig tillställning och det var där de träffade Nils Falk och kunde bjuda honom på en åktur.

#### Modell som kommer

Så numera är Sveriges mest berömda Sunbeam Alpine återställd i sin forna glans. Och om den väcker uppseende här hemma så är det ingenting mot hur det är i England, där intresset för gamla Rootes-bilar är enormt – där finns det till och med en modellbil med startnummer 111 att köpa.

I Sverige har Sunbeam Alpine ofta hamnat i skuggan av sina gamla konkurrenter MG och Triumph. En anledning kan vara att Rootes-bilarna i allmänhet aldrig blev lika vanliga här som till

exempel BMC:s olika märken och att namnet Sunbeam därför förblev ganska anonymt. Dessutom försvann Rootes i praktiken från den svenska marknaden redan i slutet av 60-talet när amerikanska Chrysler tog över koncernen.

En annan anledning kan vara att Sunbeam Alpine helt enkelt var för bekväm. Många menade att den var betydligt skönare att åka i än konkurrenterna, och det är naturligtvis lätt att tro att en sportbil som studsar och för oljud är kvickare än en som går mjukt och fint. Men på senare år har allt fler upptäckt att en Sunbeam Alpine i bra trim kan vara precis lika rolig att köra som en MG eller en Triumph – och det är Lottas bil ett utmärkt exempel på.

#### Ett minne

Vad var det då i paketet som Lotta fick av Nils Falk på jubileet i Stockholm? Jo, en Tripmaster – alltså den extra trippmätare som saknades i Lottas bil.

Och inte vilken Tripmaster som helst, utan just det exemplar som satt i bilen när Rune och Nils körde med den 1960 och som Nils hade haft liggande hemma i bokhyllan som ett minne ... □