

# Hittad i Huddinge: *Hundraårig Hupmobile*

**K**AKs Vintertävling i februari 1920 deltog tre Hupmobile Model R från 1919, alltså systervagnar till just den bil jag har stående i garaget. En av dessa kördes dessutom i tävlingen av den tidigare chefsingenjören på Hupmobile, Ivan Örnberg, som då hade flyttat hem till Sverige igen efter några år i USA. Vintertävlingen var uppdelad i två klasser och en av dessa Huppar vann Klass II.

Agenturen för Hupmobile i Sverige innehades vid denna tid av AB Albert Holmer. Sannolikt var det importören som låg bakom märkets deltagande i Vintertävlingen. Tävlingsens Klass I vanns av en Buick Six 1919. Även en sådan har överlevt i Sverige och är under renovering just nu.

Model R ansågs på den tiden vara en tillförlitlig och lättkörd bil med bra kvalitet och trots det relativt billig. Den marknadsfördes på grund av detta bland annat som en bil för damer. Detta verkar ha lyckats väl för i de registerpapper jag tagit ut finns ganska många kvinnor med.

Motorn är en 3-liters fyrcylindring sidventilare utan vattenpump, men den har elstart. Växellådan är treväxlad och bilen har bromsar enbart på bakaxeln.

## **KÄNDA AHK-MEDLEMMAR**

Lars Lilja sprang på denna Hupmobile år 1958 vid en bensinstation/verkstad i Källhäll. Dåvarande ägaren hade tänkt bygga

En Hupmobile på 16 små hjul har rullat in i garaget. Nu börjar det riktigt roliga.





Det var en rejält kringspridd bil så det tog en hel dag att leta efter delar och lasta ekipaget. Både Leo och jag var nöjda efteråt.

om bilen till pickup men det enda som hunnits med var att bakre delen av karossen var avkapad. Lars köpte bilen och hade tänkt renovera den men andra projekt kom emellan och 1962 sålde han bilen till Olle Godin som demonterade den och skulle påbörja en renovering. Något mer än demontering blev aldrig utfört och i början av 70-talet såldes bilen i delar till Leo Koffman i Huddinge. Denne började en upprustning av ramen men sedan gjordes inget mer förutom att Leo hittade lite extra delar runt om i Sverige.

### T-FORDSTRÄFFEN SOM FÖRÄNDRADE SITUATIONEN

Sommaren 2018 blev jag kontaktad av Göran Flank, som hade fått nys om att Leo bestämt sig för att försöka hitta en lämplig köpare av bilen. Göran och Stefan Edlund hade precis kommit hem från en T-Fordträff där detta diskuterats. De tyckte det var dags att jag skulle ha ett eget projekt. Att Göran och Stefan kommit att tänka på mig beror på att jag brukar säga att jag bara är fodervärd åt familjens bilar och inte äger en egen. Min morfar hette Rune Möller

och var ganska känd i klubben för framför allt sina engelska bilar. De flesta av dem är kvar inom familjen och jag har arbetat en hel del med dem för att hålla dem rullande.

I augusti åkte jag till Huddinge tillsammans med Göran och Stefan samt Leos gode vän Jan Ströman för att titta på bilen. Jag visste att bilen legat demonterad i många år och att risken att delar skulle saknas naturligtvis fanns. I och med att bilen är ovanlig i Sverige visste jag också att det skulle vara svårt att springa på delar. Väl på plats i Huddinge hittade vi en bil som låg utspridd i en källare och i några uthus, men den verkade otroligt nog i stort sett komplett.

Efter någon veckas samtal kom vi överens och i september åkte jag tillsammans med Göran och Stefan för att hämta bilen. Det blev en väldigt intressant dag, som jag aldrig klarat utan deras hjälp.

När Stefan och jag lastat av allting hemma i Eskilstuna var vi båda så nyfikna att vi var tvungna att ställa ihop karossen och montera på vindrutan för att få se bilens linjer.

### RIVSTART

Inom kort började jag tvätta av allt och började montera ihop chassiet för att se vad som eventuellt saknades. Ytterligare ett besök i Huddinge gjordes under hösten då jag fått en överblick om vad jag behövde leta mer noggrant efter. Under denna resa hittades bland annat gaspedal, länkage till gasreglage och topplockspackningen. Under vintern 2018/19 fick jag utanför Gävle tag på en extra bensintank med tanklock samt främre halvan av differentialen. Jag har några lösa trådar att följa upp på andra delar som finns runt om i landet och hoppas på svar under sensommaren.

Ytterligare besök i Huddinge är inpla-







Så komplett man gärna kan önska sig efter drygt 40 år i demonterat tillstånd. Huppens motor är en 4-cylindrig sidventilare på 3 liter och omkring 30 hästkrafter.

Bilen är högerstyrd, kanske för att den exporterades till Sverige, som ju hade vänstertrafik när bilen var ny. Överlevande exemplar i USA är vänsterstyrda. Sufflettställningar brukar ofta förekomma och bli ett riktigt problem vid renoveringen, men här finns både ställning och själva suffletten, som blir en utmärkt mall för den nya.



Man stöter ibland på intressanta lösningar när man börjar gå igenom gamla bilar, i synnerhet sådant som har legat still i drygt 40 år. Någon tidigare ägare måste ha varit trött på punkteringar då jag fann en påhittig variant på slanglösa däck.

Snart är det aktuellt att hänga upp en lämplig skylt...

