

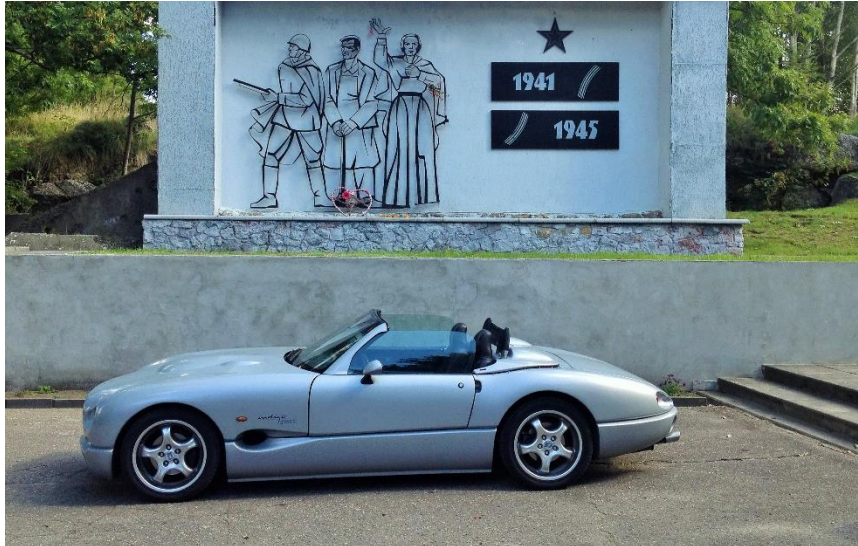
Många färger på paletten

Så har jag då hamnat på museum, kanske med ålderns rätt. Ja, egentligen inte jag själv, utan snarast den Indigo 3000, den sist tillverkade i första serien - nr 43, som jag haft förmånen att förvalta mellan åren 2014 och 2021. Det var Kåge Schildt som förmedlade den glada nyheten att bilen hamnat på Arvika Fordonsmuseum, en celeber plats där denna pärla till bil tillbringat några säsonger redan tidigare. Då i lite annan skepnad, vilket jag återkommer till. Orsaken till att Indigon återinträtt i dessa salonger står att finna i en generös donation av Mats Skogsfors, där han avhändert sig sitt relativa nyförvärv till glädje för nämnda bil-Mekka. I samband med detta bad Kåge mig att författa några rader om de förändringar jag företagit av Indigon under mitt ägande.

Allt började egentligen en marsdag 2014 då jag förvärvade bilen av fabrikör Lidmalm, efter det att han till mig utannonserat möjligheten om att kunna få lägga vantarna på denna raritet. Jag nappade på erbjudandet och fick nycklarna i min hand i samband med ett besök i Arvika. Bilens kapacitet och inneboende kvaliteter var egentligen inga större överraskningar för mig, då jag har haft privilegiet att få delta i utvecklingsarbetet av Indigo 3000. Jag har också haft tillgång till en sådan som firmabil i mitt tidigare företag och så småningom också privat ägt en halv Indigo. Vilken halva som var min höljs fortfarande i dunkel. Glad i hågen styrde jag i alla fall nyförvärvet med nosen riktad mot Göteborg i relativt hög hastighet på de slingriga värmländska vägarna. Då, i höjd med Nysäter, framrusar skogens konung med sin mule framför tidigare nämnda nos. Någon ABS fanns inte att tillgå, men Indigon gör i alla fall halt någon decimeter (jag överdriver säkert, det kan varit centimeter) framför monarken. Lyckligt ovetandes om att bilen var oförsäkrad, en malör i samband med ägaröverlåtelsen, pustar jag ut, tacksam över att både jag och bilen befann oss oskadda.

Men nu till utvecklingen av 43:ans yttre under mitt förmyndarskap. Den bil jag fått i min hand började, enligt fabrikör'ns utsago, som en vinröd pralin i en belgisk Volvohandlares skyltfönster. Allt för att locka kunder till de övriga, lite mer alldagliga, bilarna. Efter denna vegeterande tillvaro lär bilen ha hamnat hos en holländsk arkitekt. Han lät lackera om bilen i något han säkert skulle benämnt "Excellent Matte Frozen Silver Grey". Min bedömning av resultatet är snarast "Matte Grey Primer", men smaken är ju, som dansken säger, forskellig. Detta är ju alltså utgångsläget för min, till fäderneslandet återbördade, klenod.

Under första tiden i min ägo fick 43:an behålla sin mattgrå färg. Jag företog en längre resa med Indigon i samband med klubbens årsmöte i Sandviken 2014. Den fortsatta färden gick i österled mot Baltikum och Polen, i princip runt halva Östersjön alltså. Denna, för mig i alla fall, intressanta färd finns nedtecknad och har kunnat läsas på tidigare klubbforum. Jag såg det då snarast som en fördel att inte bling-blinga alltför mycket, speciellt som jag hade tänkt mig att sticka nosen i den ryska enklaven Kaliningrad (tidigare Königsberg). Något som senare inte blev av, då det krävdes ett förutbeställt visum, vilket jag saknade. Oavsett detta så fann jag den mattgrå färgen som en lämplig expeditionsmålning på otaliga mil av gamla östvägar.



43:an i Litauen, osårbar i sin mattgrå rustning.

Under denna tid mognade ett beslut så sakteliga fram; bilen ska bli orange. Eldigt orange! En tydlig motvikt till tristessens grå. Efter otaliga studier av bilar ute på vägarna och enskilda kulörprover hittade jag så småningom en Ford-färg som kändes lockande. Jag hade övergivit tanken om mer exklusiva lacker, såsom Lamborghinis trekomponentslacker med pearleffekt. Denna typ av lackering som process ställde alltför höga krav på utföraren och minsta mismatch skulle ödelägga helheten. Dessutom till en skyhög kostnad. Ford fick duga. Ford dög ju till och med för Volvo en gång i tiden...

Sagt och gjort. Efter rådgslag med Skene Lackeringsverkstad och deras ägare Lars Bengtsson kom vi fram till vad som skulle göras och vilken färg han skulle ha i sprutan. Dessutom skärpte vi upp några radier på stötfångarna, som jag tyckt varit lite "för trötta" i produktion, med hjälp av en klick grundspackel. Efter ett par veckor av spänd förväntan blev jag kallad till Skene för okulärbesiktning av utfört lackeringsarbete. Det var inte utan en viss nervositet jag stegade in i färgpaletternas outtalade helgedom. Lackångorna låg täta, men klar som en sol lyste min Indigo i sina nya kläder.



Orange mot orange. Samma fälgar som tidigare, men visuellt större!

I samband med omlackeringen hade jag också vidtagit en del andra kosmetiska åtgärder för att pigga upp bilens utseende. Till exempel valde jag att låta lackera A-stolparna i mörkt grafitgrått, för att tona ned det "hundbensutsende" dessa besitter av rent funktionella rut- och suflettstyrande orsaker. Samma färgton applicerades på cab-luckan för att utseendemässigt sträcka ut kupén och ge bilen mer bakhjulsdrivna proportioner. En ytterligare trompe-l'oeil-åtgärd var att göra hjulens centrala ekerdel mörk, medan rimmen fick behålla sitt silver för att visuellt förstora de små 15"-s-fälgarna. Fabrikör'n må ursäkta mig, han älskar små hjul, men jag gör det inte! Även mörklackerade backspeglar fick knyta an till kupe'delen för att skapa en helhet, som endast bröts av de uppstickande, numera förkromade, störtbågarna. Pricken över i:et!

Visst var exteriörkulören OK, men inte riktigt med den känsla jag hade hoppats på. Ingen skugga må falla över Skene Lack. De hade gjort ett fantastiskt fint jobb. Nej, det var nog snarast mitt kulörval som inte levde upp till förväntningarna. Vägen från ett färgprov, eller färgen på en annan bilmodell för den delen, är lång och jag hade nog kört lite i diket. Både vad det gäller färgval och i senare köraktiviteter, som Ni strax ska få höra talas om.

På en tjänsteresa i Tyskland med Indigon löste sig dock det felaktiga kulörvalet på ett spektakulärt sätt. Sensommarens första regn hade gjort de augustidammiga vägarna såphala. Gasglad och glad i hågen styrde jag Indigon med van hand (!) genom kurvorna i det böljande tyska landskapet och visst kände jag att bakvagnen kunde släppa greppet lite lätt ibland. Sådant hör ju till. Men helt plötsligt tappar jag och bilen väggreppet fullständigt och bilen ränner med sidan in i en mur (inte Berlin-), studsar och fortsätter upp på ett avbärarräcke utan att jag lyckas räta upp kursen. Pinsamt! Jag hade litat för mycket till min egen körförmåga och de 20 år gamla däcken. Där stod jag nu med en nylackerad Indigo i behov av omlackering! Alltså, egentligen, inte något ont som inte har något gott med sig.



Orange uppåt väggarna.

Väl hemma i Sverige och efter segslitna förhandlingar med försäkringsbolaget (bilen var försäkrad vid detta tillfälle!) så var det dags att skrida till verket ännu en gång. Skene Lack hade inte tid, sa de. Min teori är att de inte kunde göra om samma jobb så tätt inpå rent, mentalt. De är ju artister, Gudbevars! Så det fick bli Brorssons Billack i Veddige. De är duktiga också. Och nu hade jag botaniserat färdigt vad gäller tillgängliga orangea kulörer. Valet föll denna gång på BMW:s Valencia Orange. Ett val som visade sig hålla över tid.



Från fel orange till rätt orange på Brorssons i Veddige.

Efter lackering var det dags att sätta ihop bilen igen och göra den ännu lite bättre. Ytterligare något gott som det onda hade med sig var att två fälgar var skadade. Så bilen kunde nu föras med hjul av riktig storlek. von Braun Sports Cars i Skene gjorde verkstadsarbetet och den sista pimpningen av skönheten. Eftersom vi samtidigt höll på med utvecklingen av Indigo Signature Series, sedermera Lusitano, fick min bil några interiördetaljer med inspiration från denna senare bil, såsom mittfack med armstöd i skinn och mugghållare. Nu, äntligen, var jag riktigt nöjd med bilens utseende. Framtida arkeologer kan komma att spåra minst fem kulturlager av lack på denna Indigo, som dessutom säkerligen blivit aningen större än sina syskonbilar.



Hos von Braun i Skene. Inte en katt bland hermeliner, utan en Värmlandshäst bland Modenahästar.



Glad över rätt orange och större hjul!

Efter denna färgkorrigering har jag under fem år lagt ytterligare några tusen mil bakom den grafitgrå cab-luckan på resor genom Europa som berett mig mycken glädje och blöta knän. Ni som har en Indigo vet säkert vad jag talar om. Det finns många fina Indigoupplevelser att berätta om, men mer om detta i ett annat sammanhang. Jag överlät i alla fall vårdnaden om Indigon en aprildag 2021 till nästa entusiast, med bas i Simrishamn. Mina känslor var blandade, men allt har sin tid och jag har blivit bekvämare med åren. Inte minst vad gäller suffletter och deras funktion....



Bakhjulsdrivna proportioner vs. mittmotor- dylika

Så med ovanstående i bagaget tycker jag att Indigo nummer 43 har full rätt att vila ut på Arvika fordonsmuseum. Detta tack vare en generös donation.

