



Bilder: ANDERS HÖFGREN MACHOÅK. Det krävs en viss armstyrka att ratta en Morgan. Ett fullt rattutslag är ett kvarts varv.

från en gammal vän.

MED VÄRDIGHET. En trehjulning av märket Morgan ska puttra fram på småvägar i maklig takt. Staffan Engström kom själv över sitt drömobjekt via rekommendation

# Vårdar klenod

# på tre hjul



Morgans trehjulning är en motorhistorisk ikon och i Sverige finns endast 20 stycken. Lycklig ägare till en av dem är Staffan Engström, som i dag ställer ut sin nyrenoverade bil på Tjolöholm.

I Staffan Engströms välordnade garage hänger verktygen på snöråta rader och i mitten tronar hans

## Staffan Engström

**Aktuell:** Deltar i årets upplaga av Tjolöholm Classic Motor show  
**Ålder:** Snart 67  
**Bor:** Kullavik  
**Familj:** Hustru, två gifta bonussöner och två katter.  
**Intressen:** Klassiska sportvagnar, miniatyränglok, teknikhistoria och akrylmålning.



klenod, en mörkgrön Morgan Super Sports från 1933. Den har varit Staffans tidsfördriv i cirka 20 år och den 12 april gick den igenom registreringsbesiktningen.

**STAFFANS BILINTRESSE VAKNADE** när han som femtonåring tog sin Puch Florida till Sveriges första

sportvagnsutställning i Exercis-huset på Heden. Året var 1960 och Staffan bestämde sig på stort för att skaffa en engelsk sportvagn när han blev stor.

Och stor blev han inte förrän han var 23. Som byggnadsingenjör på ett arkitektkontor i Göteborg fick han äntligen råd att förverkliga sin dröm och bilen han köpte var en bedagad Austin Healey 3000. Att ha en engelsk sportbil ansågs fräckt bland fyrtiotalisterna. Så när Staffan flyttade in i Bögaraget bland racerbilar, veteranbilar och sportvagnar, träffade han många likasinnade, som han sedan hållit kontakten med.

**KRISEN I BYGGBRANSCHEN** gjorde Staffan arbetslös, men i en annons såg han att Sida sökte folk i Botswana. – Det lät exotiskt och pennväs-



”Väldigt många Morganister vill ha en trehjulning, eftersom den är en motorhistorisk designikon”

sargloben på kontoret indikerade att landet låg i södra Afrika. 1972 åkte han iväg på ett två-årskontrakt för att bygga upp ett helt skolområde. I den lilla lantsortshålan Mahalapye hade tiden stått stilla. De vita jobbade för järnvägen eller som farmare.

De höll ihop och hade sina klubbar. Byns största bar hade två avdelningar; en enklare och en finare. På den enklare var pilsnern två cent billigare så dit gick de svarta. – Mina jämnåriga botswanar var ungefär lika moderna som jag, medan deras föräldrar levde kvar i apartheidvärlden och bugade sig för de vita.

**STAFFAN ÅTERVÄNDE FLERA** gånger till Afrika för att jobba. Hans äventyrslystnad förde honom till Guinea Bissau, Tanzania, Angola och Sao Tomé. Det var värdefulla år tycker han, eftersom han träffade så många annorlunda människor med andra perspektiv på livet. På hemväg från Botswana köpte Staffan en elva år gammal Morgan 4/4; den mest klassiska sportvagnen för pengarna, som han renoverade i slutet av sjuttioalet.

Som en stadgad man behövde han en fritidssysselsättning i sitt hemmagarage och började se sig om efter en trehjulning. – Väldigt många Morganister vill ha en sådan, eftersom den är en motorhistorisk designikon, säger han.

På ett Morganmöte i England 1991 träffade han en äldre gentleman som förklarade att de få trehjulningar som finns att köpa, endast säljs på rekommendation. Staffan gjorde tydligen ett gott intryck för redan samma höst fick han veta att mannen rekommenderat honom för en gammal vän.

**TREHJULINGEN VAR INTE** körbar, utan ett så kallat objekt, vilket i veteranbilsretsars betyder renoveringsobjekt. Det passade Staffan perfekt, som nu fick stor nytta av sin gamla verkstadsutbildning

från Göteborgs praktiska realskola. Han plockade isär hela bilen och gjorde samtidigt noggranna upp-

”Växelspaken är gjord för muskelbyggare och bilen har en något tveksam väghållning”

mättningsritningar. – Den största bedriften är att inga grejor försvunnit under resans gång, säger han.

**RENOVERINGEN FICK TA** sin tid. Staffan har gjort allt själv utom lädersätena och målet var att få med så många originaldelar som möjligt. Gamla träbitar har inympats i den

nya trästommen. Plåten är 99 procent original och chassit 60, men av den gamla inredningen finns inget kvar.

**FRAMVAGNEN ÄR 1910** års high tech och motorn en 40 hästkrafters motorcykelmotor. Men det är inget problem, eftersom vana förare aldrig kör fortare än 70 kilometer i timmen.

– Det finns ingen bil som är mera macho att köra. Ett fullt rattutslag är ett kvarts varv, växelspaken är gjord för muskelbyggare och bilen har en något tveksam väghållning, säger Staffan och medger att jodå, han går på gym.

Trehjulingen ska köras i sakta mak på småvägar, tycker Staffan och ser lyrisk ut när han beskriver känslan av att se framhjul och de utanpåliggande vipparna från förarplatsen.

Ibland åker hustrun Zdenka med.

– Hon gillar att känna draget, säger han.

Genom sitt stora engagemang i Morganklubben och tidigare i Sportvagnklubben, vars märke han för övrigt designat, har Staffan fått många goda vänner genom åren. Tjolöholm är ett utmärkt tillfälle att träffa dem och att få visa upp sin nyrenoverade trehjulning känns förstås extra skojigt.

**NÄR STAFFAN INTE** ägnar sig åt att underhålla bilar och köra dem, slår han sig gärna ner i sin gröna skinnfåtölj vid staffliet.

– Jag kommer aldrig att kunna gestalta Skagens ljus under min livstid. Framtidens stora utmaning blir i stället att måla bilar.