

Gamla U21 - var är du?

Kåseri av Gits Olsson i Båtnytt nr 11 - 1983

Gamle Gösta Berg, Pentamotorernas Napoleon, brukar berätta att det kom in en skärgårdsgubbe på firman en dag och ville ha en reservdel till denna förträffliga motor.

- Jaha, sa Gösta, ska det gå på garantin?
- Nä, sa gubben, garantin har nog gått ut.
- Hur gammal är motorn då?
- 22 år, sa gubben, men det har inte blivit fel på'na.

Min sista U21:a höll i 14 år och hon råkade ut för en spricka mellan kylmanteln och cylindern. Motorn gick på en burk. När man hade kört i 5 minuter blev godset emellertid hett och tätade så att även den andra cylindern ställde upp och deltog.

Jag gav ändå bort henne i fjol till Eugen Söderberg på Aspö, tillsyningsman på Dalarö Skans. Eugen är den siste U21-entusiasten. Han samlar på alla U21:or som han kan få tag i för att trygga behovet av reservdelar för framtiden.

Eugen, och alla dom andra som vuxit upp med U21, älskar denna motor främst därför att man kan hantera den med skiftnyckel och skruvmejsel och isoleringsband.

När vi som aningslösa offer för trenden svek U21:orna för amerikanska snurremärken i 60-talets gryning upptäckte vi att dessa hästkraftpaket var resultatet av ondskefulla marknadsföringstrick. Man måste t ex ha specialverktyg för att komma någon vart med dem, det var knappt att man kunde byta tändstift med hjälp av en vanlig skiftnyckel. Jag vill minnas att verktygssatsen till mitt märke kostade 2800 kronor, dvs hälften av priset för hela 50-hästaren.

Utan specialverktyg var man hänvisad att anlita märkets serviceverkstäder. Inget ont i det, bara serviceverkstäderna hade existerat. Det fanns en i hela Stockholm. Pajade växelhuset i juni, fick man vänta till oktober på ett nytt växelhus. Den svenska generalagenten hade nämligen inga, det måste rekvireras från ett centralt Europalager i Belgien. Och där svarade man inte ens på brev.

Det är strejk på lagret i Belgien, var generalagentens återkommande förklaring.

Sedermera har jag förstått att det har varit oavbruten strejk på detta centrallager i Belgien sedan 1964.

En vacker sommardag för några veckor sedan hörde vi mystiska knackningar från riggen på den sju år gamla 20-hästaren.

Varvet i viken rev riggen och ringde ut till ön:

- Det blir en affär på fyra lappar, sa varvet.
- Precis som motorn kostade ny 1976. Vad har hänt?
- Det gamla vanliga, sa varvet.

Den amerikanska har nämligen en vertikal axel som rostar. Rostfri endast en bit ovan växelhuset, resten är av rent stål. Amerikanerna kan konsten

att spara pengar. Rostfritt är dyrt. Axeln såg ut som en spole rödbrunt ullgarn. Rostlager hade regnat ner i kullagret som axeln är lagrad i och kulorna liksom ramen de suttit i hade krossats, bitarna hade farit runt i dreven och nött bort alla kuggar som fanns. Det är väl därför som motorn vägrat att backa de senaste somrarna. Framåt gick det galant, men mot att dra sig baklänges hade maskinen samma ovänliga ovilja som Sven Dufva.

- Vad skulle då motorn vara värd om jag kostade på 4000 kronor och fick den i användbart skick?

- Ett par tusen, sa varvet, inte mer. Men vi har några 28 hästars Suzuki av 81 år modell som du kan få för 5500 ...

- Har ni inte en Penta U21?

Den unge mannen såg ut som om man hade bett honom att redogöra för Einsteins relativitetsteori. Han ropade in till någon på lagret.

- Penta? Vad är det för något? Pentagon heter det väl ...

- Unge man, sa jag, Penta U21 var våra somrars glädje. Det var en tung pjäs, ty den hade cylinderblock av gjutjärn, ett balanshjul av samma stabila konstruktion som framhjulen på Orientexpressen. Den hade en rigg av mässing och en propeller som en DC 3:a. Det spelar ingen roll hur tung last man hade i båten. Om man var två eller åtta pers ombord, det gav U21 fan i, den puttrade sina 1300 varv och gjorde sina 7 knop utan att bry sig. Och framför allt – den rostade inte, den höll! Bara man rensade förgasaren och blåste ur munstycket med cykelpump om våarna så gick hon i evighet. Härom året gjorde Lasse Holmqvist i TV "Här är ditt liv" om en gammal tant som hette Aina Cederblom, som hade krossat världshaven med Penta U21! Om hon använt någon av dagens högvarviga lättmetallsnurror hade hon fått vara glad om hon kommit förbi Baggens Stäket. Minns du för övrigt Sigurd Wallén i filmen "Carl Fredrik regerar" när han bogserade en lustjakt som fått motorstopp? Det var med en Penta U21 han gjorde det.

Den unge mannen lyssnade icke utan intresse till min historiska utveckling. Sen stoppade han ett av sina hundra specialverktyg i bakfickan, tände en cigarett och blåste ut röken och sa:

- Mycket intressant gamle man, men säg mej i slaget vid Trafalgar, vad körde du för märke där?

Bara delarna till den amerikanska snurran kommer att kosta 2850 kronor. Är det någon som är spekulant på en motor som går som en klocka men saknar växelhus, en Mercury av 1975 års modell? Förmodligen inte. Sverige lär vara fullt av 75:or som går som klockor men saknar funktionsdugliga växelhus därför att man släppte ut tre årsmodeller med rostande vertikal axel.

U21 – var är du? Tar man upp tillverkningen igen? I så fall känner jag en legion av medelålders snurreåkare som skulle ställa sig i kö, tindrande gubbar med skiftnyckel, skruvmejsel och isoleringsband försedda. Först i raden kommen Eugen från Aspö och jag själv att stå.