

hemmabygget



HAN GER RENÄSSANS ÅT en klassiker

Klassiker i ny tappning, Martin Siggas egenhändigt byggda teardropvagn.

Martin Sigge gillar det strömlinjefomade. Därför byggde han en vagn med sådana former. Utgångspunkten var en vagn inköpt för en krona. Resultatet blev något helt annat. av **Håkan Hardenborg** foto **Georg Lulich, Martin Sigge (byggbilder)**

Söker man på den engelskspråkiga upplagan av Wikipedia efter "teardrop trailer" får man veta att det är en strömlinjeformad, kompakt och lätt resesläpvagn, vanligtvis med sovplats för två vuxna personer och utrymme för köksutrustning baktill. Vagnstypen hade sin storhetstid i USA från 1930-talet fram till mitten av 1960-talet. Vi får också veta att man kan skönja ett ökat intresse för typen i våra dagar.

På 1930-talet publicerade populärtekniska tidskrifter ritningar på vagn-

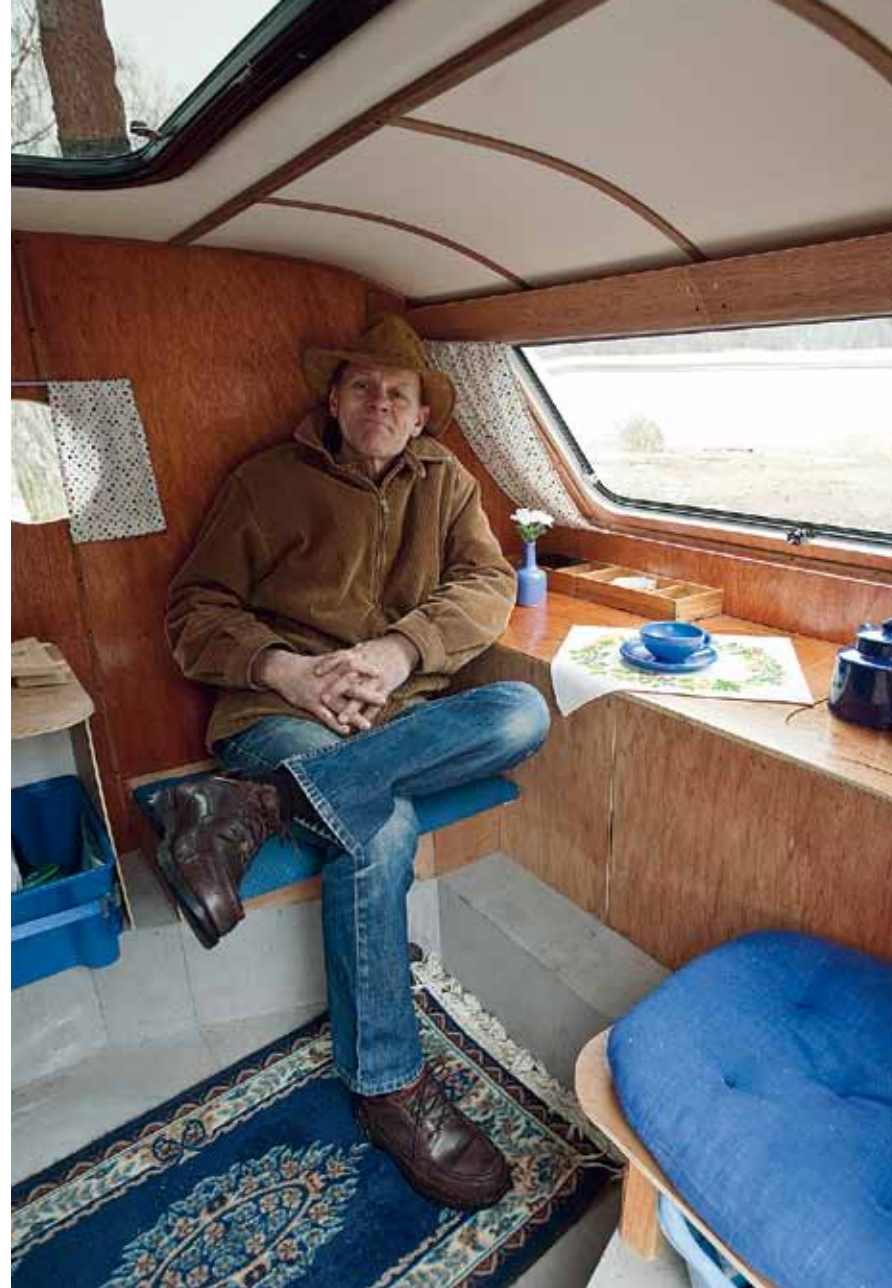
typen. Utgångspunkten för många konstruktioner var att optimalt utnyttja en plywoodskiva av standardformatet 4 x 8 foot. På 1990-talet började ritningar dyka upp på Internet. En "teardrop trailer" av klassiskt snitt väger sällan mer än 450 kg. Den är strömlinjeformad så nästan vilken bil som helst kan dra den utan någon större ökning av bränsleförbrukningen. På Wikipedias sida finns en bild på en vit liten vagn med öppen dörr och skärmar som helt täcker hjulen. Denna vagn finns här i landet och

H&C har tittat närmare på den.

Vagnen är byggd av Martin Sigge i Uppsala. Martin är ingen egentlig husvagnsentusiast och skulle aldrig tänka sig att köra omkring med stor tung lådformad tingest hängande bakom bilen. Nej, Martins motiv för att bygga en husvagn av teardroptyp är originellt. Den härrör från hans intresse och förtjusning i strömlinjeformen. När H&C:s utsände träffar Martin i hans och hustruns radhus i Uppsala framhåller han entusiastiskt strömlinjeformens fördelar:

– Den har både tekniska och estetiska förtjänster. Jämfört med en cylindrisk kropp kan en droppformad med samma frontarea ha ett luftmotstånd som är mindre än en tiondedel så stort. Dessutom är den mycket vacker, framhåller Martin, och visar några

"Jag fick svårt att släppa idén, började skissa och byggde snart en liten modell"



Belåten byggare i vagnens förmak.

bilder på mycket stiliga bilar från mellankrigstiden.

Därför var det heller ingen tillfällighet att det blev en Saab 93 när Martin fick lust att skaffa en veteranbil för några år sedan. Är det någon bil vars former ligger nära den ideala strömlinjeformen så är det Saab 93. Man riktigt känner att bilen från början är skapad av tekniker med bakgrund från flygindustrin.

– Det var när jag letade på nätet efter bilder på andra strömlinjefomade drömbilar, typ Talbot Largo och Tatra-plan, som jag händelsevis sökte på ordet teardrop och hamnade på hemsidor som beskrev husvagnstypen, berättar Martin. Jag blev mycket intresserad och snart väcktes en tanke att bygga en själv. I yngre dagar har

jag hållit på med båtbyggeri så jag kände mig säker på att hantverksmässigt gå i land med projektet.

– Jag fick svårt att släppa idén, började skissa och byggde snart en liten modell för att utröna hur den skulle vara utformad. Utgångspunkten för själva bygget blev en begagnad husvagn av typ Cavalier i dåligt skick som köptes för en krona. Underredet, några fönster, diverse beslag och lister kunde återanvändas medan "huset" kasserades.

– En poäng med en gammal vagn var att man fick ett chassinummer på köpet. Det förenklar umgänget med myndigheter som Bilprovningen. Vid bygget behöver man bara uppfylla kraven för den årsmodellen. Konstruktionens bärighet och styrka ifrågasätts aldrig på allvar, förklarar Martin. ■



Grabrails från båtillbehörsaffären fungerar som påkörningsskydd för stilrena baklysen.



Vy genom framrutan mot sovalkoven, kökslådor till vänster.



Stilren framfart med SAAB 93 årgång 1957.

hemmabygget

Bygget ägde rum i Martins hobbyverkstad/garage i anslutning till radhuset. Byggmaterialet är luanplywood, 12 mm i golv, 6 mm i väggar och 4 mm i tak och innerväggar, allt uppstapat med furulister. 20 mm styrenskum utgör isolering, innertak typ konstläder köpt från Erlandssons Brygga och teaklister från Biltema. En dyrköpt lärdom var misstaget att använda billig plywood. Det har medfört mängder med spacklingsjobb, tråkigt och tidsödande och i längden allt annat än kostnadseffektivt.

Efter cirka 400 arbetstimmar kunde den tas i bruk. (Här ingår idé- och ritningsarbete, felsågningar med åtföljande merarbete med mera).

Martin gjorde före den egentliga besiktningen ett oanmälat besök på Bilprovningen för att få ett grepp om hur man där resonerade. Själva besikt-

”Jag tycker båtlivets trivselvärden återkommer i den här typen av husvagn!”

ningen gick sedan utan problem och vagnen möttes med intresse bland Bilprovningens personal och kunder. Att vagnen, speciellt när den dras av Saaben, väcker uppseende och förtjusning kunde vi konstatera vid foto-graferingen. Vi fick höra mängder av uppskattande kommentarer.

– Jämfört med en traditionell husvagn ger en teardropvagn lägre bränsleförbrukning, bättre acceleration och backtagning, framhåller Martin.

– Dessutom är den så pass liten att den går lätt att flytta för hand. Den går plats i ett garage så den är lätt att förvara. Som gammal långfärdseglare var

jag heller inte tveksam till vagnens begränsade utrymmen. Att man inte har ståhöjd, inte får plats med en omfattande köksutrustning och toalett kan jag leva med. Jag tycker att båtlivets trivselvärden återkommer i den här typen av husvagn!

Martins teardropvagn är något större än det ursprungliga teardropkonceptet. Utöver sovutrymmet har den en ”kajuta” på ca 1,6 x 1,5 meter fram. Där kan två personer sitta och äta. Plats finns också för klädförvaring och matlagning.

– Man kan säga att jag byggde en klimatanpassad variant av teardropvagnen, funderar Martin. Min vagn är fortfarande liten nog att vara lätt och resurssnål, men stor nog att ge skydd mot vårt klimat när det är som värst. Man slipper sitta ute och äta när det regnar och är kallt.

Vagnen har nu använts tre somrar

Gamla hederliga bilar har ”kidnappardörrar”

med resor till Tjeckien, norra Italien och senast i somras till Bretagne.

– Den har varit en stor tillgång om man jämför med tält. Att alltid kunna gå och lägga sig i en torr säng, även om det är dåligt väder, är uppskattat.

– Jag har räknat ut att bränsleförbrukningen ökar med ca 1 dl/mil när vår Citroën Xsara Picasso är dragfordon. Den lockar kanske att köra väl fort. I Frankrike där samma fartbegränsningar gäller med och utan släp har jag konstaterat att den går hur stadigt som helst i 130 km/tim.

Martin har funderingar på att starta en liten tillverkning av teardropvagnen. Han har lärt sig hur man ska göra och tre sommars bruk har gett impulser till förbättringar och förändringar. Den som är intresserad kan följa utvecklingen på Martins hemsida www.martinsigge.se



Sovalkovens öppningsbara taklucka kröner härligheten.



Modellstudie och färdigt resultat. Martin Sigge med första modellen i skala 1:10.



fakta Sigge GT

Vikt: 380 kg
Längd: 4,5 m
Höjd: 1,6 m
Bredd: 1,82 m
Invändig höjd: 1,39 m

Invändig bredd: 1,55 m
Längd sovdel: 1,98 m
Längd salong: 1,80 m

fakta Martin Sigge

Ålder: 56
Yrke: Civilekonom
Familj: Fru och snart vuxet bonusbarn, ett vuxet barn från tidigare liv.
Favoriträtt: Smörstekta panerade blodriskehatter

Favoritsysselsättning: Att planera ett spännande projekt
Tycker illa om: Självgodna småpåvar
Senast lästa bok: Öken av Jean-Marie Gustave Le Clézio
Okänd talang: Kan gå på händer



Demontering av donatorn av chassit pågår.



Golvet tar form. Notera fördjupningen för ökad takhöjd!



Första väggen rest.



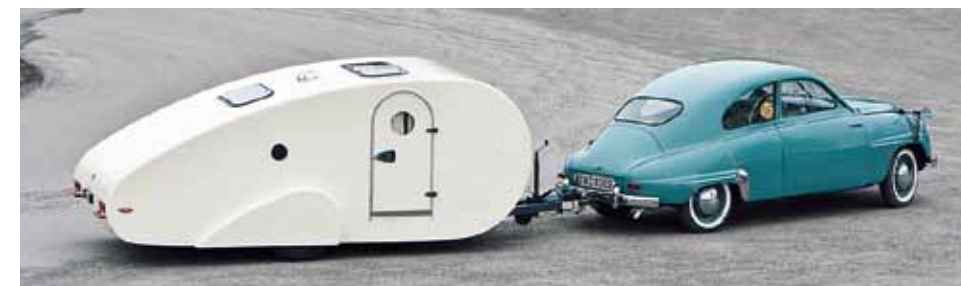
Karossen hopsnickrad och upplyft inför målning.



Karossen lackad med epoxyprimer.



Visning på Djungeltrummans dag i Uppsala.



En Studie i aerodynamisk design, Martin Siggés teardropvagn och Saab 93.

Martin har noga dokumenterat bygget och på Saabklubbens hemsida kan den som är intresserad följa bygget och ta del av dialogen med andra intresserade. Här visas några bilder från bygget.

Intressanta länkar:

<http://www.martinsigge.se>
<http://forum.saabklubben.nu/ubbthreads.php?ubb=showflat&Number=50180&page=1>
<http://www.teardrops.net/>

