

SÄLLSYNT NORDTYSK

Från ett kärr på Gotland till att mingla med Maybach och andra högdjur.

Rolf Harlevis Selve Motorwagen från 1920 har gjort en lång resa.

Inte undra på, hans är en av två kompletta bilar som finns kvar. Och den andra finns också i Sverige.

TEXT & FOTO: THOMAS SJÖLUND



Selve-ständig

kan man vara om man är en av två exemplar i världen. Hemstaden Hameln har inte ens ett eget exemplar av modellen 6/20 PS, den första som byggdes när Selve tog över Norddeutsche AW.



M

en först måste vi gå tillbaka till 1954. Bakom en lagård i Stenkyrka hittade Rolf en märklig bil. I ett bedrägligt skick. Hans första tanke var "den där går det aldrig att få bil av igen". Tiden gick och Rolf hade blivit biten av veteranintresset, en T-Ford från 1923 blev hans första renoveringsobjekt. Kring 1963-1964 var han klar och började fundera på Selven igen. Men under tiden hade bonden dragit ner bilen i ett kärr.

– Men så började jag fundera, här hade jag renoverat en bil som byggts i mer än 15 miljoner exemplar. Och så fanns denna sällsynta vagn framför ögonen på mig, berättar Rolf när vi med gemensamma krafter rullar ut den ur garaget. Nu för tiden är det inte ofta han kör den.

Renoveringen tog honom 21 år att göra och 1985 var den färdig.

– Faktiskt lyckades jag hitta alla delar till den, även om de var utspridda. Jag arbetade lite då och då på bilen och det var annat som kom emellan också, förklarar Rolf.

Hans lyckligaste ögonblick med bilen inträffade 2004. Stadsmuseet i tyska Lüdenscheid ville låna bilen ett år för en utställning. Rolf gick med på ett halvår.

– Bilarna tillverkades visserligen i näraliggande Hameln, men Walter von Selve var född i Lüdenscheid, och staden ville hylla honom. I samband med öppningen av utställningen blev jag inbjuden, det blev ett oförglömligt minne. Samtidigt hade Maybachklubben ett rally, så det var många fina bilar med. Maybach är förstås mycket lyxigare än



en Selve, men kopplingen finns i och med att herrar Maybach och Selve var goda vänner, förklarar Rolf.

Här kan det vara läge att skjuta in lite bakgrund. Walter Selve (1876-1948, adlad 1918) var son till industrimannen Gustav Selve, och mot slutet av 1800-talet en flitig och framgångsrik tävlingscyklist. 1906 började han tävla med bilar och motorbåtar. 1911 lyckades han övertyga familjeföretaget Basse & Selve att satsa på att bygga flyg- och luftskeppsmotorer.

1917 övertog Selve firman Norddeutsche Automobilwerke (N.A.W.) i Hameln. Den firman i sin tur hade 1908 börjat bygga bilar, första modellen hette Colibri, en liten 2-

cylindrig 436-kubiks motor på 5 hk. Karosserna byggdes av firma Burkhart & Günther i samma stad. 1913 hade tuppkammen växt så man lanserade nya märket Sperber (hök), nu var det fyra cylindrar, 1 330 cc och 17 hk. Båda märken importerades till Sverige. Under nazisterna rekonstruerades NAW i början av 1930-talet och döptes om till Deutsche Automobilwerke AG (DAWAG). Dess konstruktör Robert Mederer planerade en bil med nyskapande motor som skulle säljas för 2 300 riksmark. Alltså samtidigt med Hitlers planer på KDF-vagnen för 990 riksmark. DAWAG försvann in i historien.

Vid övertagandet 1917 av NAW ändrades

BASSE & SELVE BÖRJADE MED FLYG- OCH LUFTS

TEKNISK SPECIFIKATION

Selve 6/20 PS 1920

Motor: Rak fyrcylindrig sidventilmotor. Carter enkelförgasare. Borning: 70,77 mm, slaglängd: 100 mm, 1 570 cc Effekt: 24 hk vid 3 000 varv per min.

Kraftöverföring:

Fyrväxlad manuell låda med rattspak. Bakhjulsdrift.

Chassi & kaross:

Tredörrars (en fram och två bak) öppen femsitsig träkaross delvis plåtklädd på trästomme. Separat ram.

Hjulupphängningar:

Stela axlar i bladfydrar.

Bromsar: Mekaniska

kardanbromsar

Mått & vikt:

Längd: 4 100 mm,

bredd: 1 600 mm.

Däck: 765 x 100.

Topp hastighet: 70

km/tim.

Mer att läsa:

Bengt Brolin "Gotlands bilhistoria" (Ödins förlag, 2001).



namnet till Selve Automobilwerke GmbH. Tillverkningen av Colibri-modellerna avslutades redan 1912 medan Sperber fick vara kvar i produktion till 1919. Samma år kom den första Selven och från 1920 fanns bara Selve. Först ut var modellen 6/20 PS, 4-cylindrig, 1 570 cc och 20 hk, Rolf Harlevis modell.

Selves bilproduktion räckte fram till 1929 då världsekonomin kraschade. Under sin livstid byggde Selve nio olika modeller med fyr- och sexcylindriga motorer. Vassast var modell 8/40 Sport från 1923-1925: 4-cylindrig, 2 091 cc, 40 hk som med sin boattail toppade 100 km/tim. 1934 konkursade hela Basse & Selve.

Om inte bilarna är så kända idag, av

förklarliga skäl, så var Selve revolutionerande ändå:

– De var de första som lyckades göra aluminiumkolvar i en explosionsmotor. Och det har ju många använt sig av sedan dess, förklarar Rolf.

På utställningen i Lüdenscheid 2004 var det två Selve 1920 utställda, båda från Sverige.

– Min och framlidne Herman Erikssons, det är dessa som finns kvar så vitt man vet. Dessutom fanns Krupp-verkens Selve brandbil från 1923 på plats. Fast den stod lite undanskymd med dålig belysning, skrattar Rolf och fortsätter:

– Den var inte i något vidare skick!

I samma veva passade Rolf på att besöka "Museum der Hamelner Automobilgeschichte" i Hameln. Idag är NAW:s gamla lokaler ombyggt till köpcentrum men en liten del har avsatts till museet som täcker märkena Colibri, Sperber och Selve.

– De har en Sperber, och den hittades i Sverige på Laganlands museum. Men någon Selve har de inte. Sedan min har varit klar har de ringt en gång om året och undrat ifall den är till salu. Jag har hittills nekat och kommer att fortsätta med det.

Rolf vill helst att Selven stannar på Gotland i och med dess historia. Förra året stängde han sitt bilmuseum norr om Visby vid vägen mot Fårösund efter 35 års verksamhet. Några fordon har skänkt till hembygdsföreningen men Selven behåller han.

– Nu får den, och jag, vila. Det är ju ingen vidare vägvagn. Det kan gå att få upp den i 55 km/tim, men då bör det vara nedförsläp, och det finns det ju inte så många här på Gotland, skrattar Rolf när vi går runt bilen och beundrar hantverket.

– 40-45 är väl snarare en verklig marschfart. Bilen är ju lätt för sin tid, den väger bara 1 150 kilo då många detaljer är i aluminium. ■■

Fotnot: Otroligt nog är en annan NAW-bil just färdigrenoverad på Gotland, en Colibri 1910. Det är Åke Ottosson i Visby som renoverat och av denna typ finns det ytterligare en kvar, under renovering i Tyskland men också den är nysåld i Sverige. Vi hoppas kunna återkomma om Åke Ottossons Colibri.

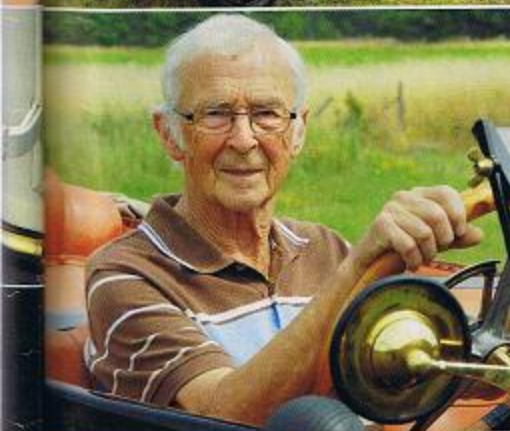
Trevlig hemsida:

<http://www.oldtimer-selve.de/>

Selvens historia på Gotland

Förste ägare till denna Selve var källarmästaren på Hemse hotell, Carl Viktor Rosenblom. Registreringsnumret blev I 144. Redan 1922 sålde han bilen vidare, till fabrikören Johan Patrik Lilja vid Fole verkstäder i Visby. Efter Liljas död sålde änkan den till bröderna Per och Troed Svensson i Sorby, Stenkyrka. I samband med köpet den 20 juni 1929 fick bilen ett nytt registreringsnummer, I 717, då den varit avregistrerad. Bilen brukades till 1933 då den ställdes undan på ett vagnslider där den blev stående till 1953 då den nullades ut bakom ladugården. Ytterligare en tid senare flyttades den till ett kärr i skogen där den blev stående under bar himmel i elva år tills Rolf Harlevi tog hand om den. En 20 år lång renovering kunde börja.

SKEPSPMOTORER



Rolf Harlevi har hängt ihop med sin Selve i nästan 50 år. Allt i vagnen minner om ett gediget hantverk.

Motorn är av fabrik Basse & Selve, med kolvar i aluminium.

