



DESOTO FÖR HEL

Tillökning och husköp gjorde att Sven-Erik Ullmark och Git Karlsson lade jänkebilspilarna på is. Men ett foto på en DeSoto Firefly -58 förändrade allt. Båda föll för den fenförsedda skönheten som lämpligt nog var till salu. Följden blev att den ovanliga 50-talaren med förlutet i Falcon Crest-dalen numera rullar i Sollentuna. En lämplig entusiastbil som passar hela familjen.

Av Gert Karlsson (text), Tony Welam (foto)

■ ■ ■ Förbluffande ofta är det slumpen som styr valet av entusiastbil. Fråga bara Sven-Erik Ullmark från Sollentuna som skaffade sin första jänkare för 12 år sedan.

— En Nova som jag renoverade upp, minns "Svempa" vars hjärta alltid klappat lite extra för Chevrolet.

Efter lumpen blev det en Chevrolet Convertible -67 och sedan en öppen Corvette med bigblock-motor.

— Väl mycker jobb med Vetten. Därför såldes den. Dessutom fick vi tillökning i familjen.

Nästa steg blev egen villa, en satsning som alltid sätter djupa spår i plånboken. Därför fick "Svempa", Git och sonen Fredrik klara sig utan jänkare. Ända tills slumpen slog till...

Vi satt hemma i köket och

tittade på kompisens USA-bilder. Han hade plåtat en massa trevliga 50-talare. Jag fastnade för en DeSoto Firefly och frågade Gittan om vi skulle köpa den.

Svaret blev inte riktigt vad "Svempa" väntat sig:

Ja, den verkar ju fin. Det gör vi!

Skämtet blev allvar

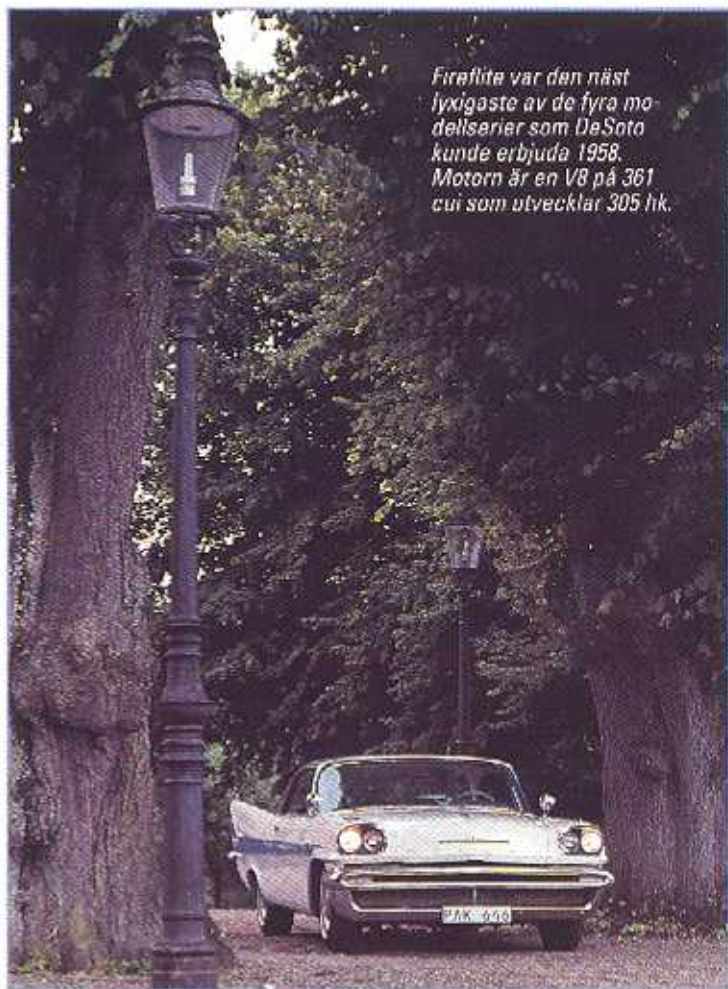
■ Det som börjat som ett skämt blev plötsligt allvar.

— Vi köpte DeSoton obesett. Gladjande nog var den lika fin som på bild.

Nu handlade det inte om något speciellt vägat köp. Dels var bilen helrenoverad, dels hade kompis sett den.

Inredning, lack och motor är okej. Men växellådan, en 3-steps

Firefly var den näst lyxigaste av de fyra modellserier som DeSoto kunde erbjuda 1958. Motorn är en V8 på 361 cui som utvecklar 305 hk.





A FAMILJEN

Sven-Erik Ullmark, Git Karlsson och sonen Frodrik trivs utmärkt med den direktimporterade DeSoton. En vacker erlustiasbil med gott om plats för hela familjen.



DeSoto Fireflite är en värdig representant för de fenförsedda 50-talarna. Minst lika vacker som exempelvis Chevrolet Impala, men betydligt ovanligare.



Inredningen var redan åtgärdad när Firefliten togs in till Sverige. Styr- och bromsservo, elhissar, elsäten och färgade rutor är standardutrustning.

tryckknappsautomat, hade dom förstört. Den har jag fått renovera igen.

Men det betyder inte att den beige-blå 50-talaren är i perfekt skick. Den mäktiga V8-an på 361 cui och 305 hk är värd en trevligare omgivning. Vilket i klartext betyder att motorrummet måste göras i ordning. Dessutom saknas några original kromdetaljer.

— Men det värsta är ändå stötfångaren, suckar "Svempa". Den är från 57 års modell. Visserligen omkromad och fin men det känns ändå fel. En 58-stötfångare är på väg från USA.

Annars är familjen Ullmark/Karlsson mycket nöjd med DeSoton som bland annat bjuder på finesser som elhissar, elsäten, styr- och bromsservo, färgade rutor och dubbla antenner.

— Högst på önskelistan står luftkonditionering. Men eftersom avsikten är att återställa bilen i strikt originalskick vill jag inte plocka på tillbehör som inte var standard.

Näst lyxigast

■ Fireflite var en av fyra modellserier som DeSoto kunde erbjuda 1958. De exteriöra skillnaderna var små och inskränkte sig till diverse kromdetaljer och emblemer.

"Insteigsmodellen" hette Firesweep som var originalutrustad med V8 på 250 cui och 280 hk. Sedan följde Firedome med 361-motor på 295 hk.

Även Fireflite och toppmodellen Adventurer hade V8-motorer på 361 cui. Men med hjälp av en respektive två fyrportsförgasare ökade effekten till 305 hk respektive 345

hk. Dessutom hade Adventurer högre kompression, 10,25:1 jämfört med 10,0:1 för Fireflite.

Adventurer-köpare som ändå inte var nöjda kunde mot en rejäl merkostnad (637 dollar) få V8-an försedd med Bendix bränsleinsprutning. Då ökade effekten till 355 hk vid 5.000 rpm.

Bränsleinsprutning var en finess som i begränsad omfattning också kunde fås till koncernsystoken Chrysler 300, Dodge D-500 och Plymouth Fury. Dessa var standardutrustade med förgasarmotorer som konverterades till insprutning vid DeSoto fabriken.

3-stegs tryckknappsautomat var standard på Fireflite och Adventurer men kostade extra till Firesweep och Firedome.

— Självklart vore det kul med en Adventurer, säger "Svempa"

Ullmark. Men utbudet av DeSotobilar är begränsat så därför får vi nog nöja oss med Firefliten. Egentligen är det ju inte mycket som skiljer.

Effektskillnaden spelar ingen roll. Trots dryga 300 hk under huven är och förblir DeSoto Fireflite en glidarbil.

— Det är ju ingen Corvette precis, skrattar "Svempa". Men det går inte att bada äta upp kakan och ha den kvar. Har man familj fungerar en stor glidare mycket bättre.

Med tanke på att han egentligen är Chevy-freak borde det ha stått en Impala 59 i garaget.

— Visst är det en härlig modell, men tyvärr alldeles för vanlig. Därför blev det en DeSoto — tack vare slumpen! □