



**BYTES  
BILAR  
AKTIEBOLAG**



*bästa bilköpet*

**BYTE**





mycket  
nytt  
mycket  
nöje

SBILAR AB

# "Femtio bjällror"



## - Sveriges första japan

Mercedes, Lotus och Isuzu – vad har de gemensamt? Jo alla tre märkena har kvinnonamn. Isuzu betyder fritt översatt "Femtio bjällror" och är ett vanligt kvinnonamn, och en helig flod, i Japan. Isuzu var för övrigt det första japanska märket på den svenska marknaden – redan 1965 kom första båtlasten med bilar till frihamnen i Malmö.

Text: Robert Gustavsson Foto: Björn Tiedemann samt bilder ur Claes Perssons arkiv

**H**enry Persson i Malmö började sälja begagnade bilar 1960. I mitten av 1960-talet förhandlade han bland annat med Renault om att bli deras ordinarie återförsäljare.

- Men ungefär samtidigt var representanter för det japanska bilmärket Isuzu i Sverige och letade efter återförsäljare. De hade hört talas om Henry, och att han var en duktig bilförsäljare och hörde av sig till honom, berättar Henrys son, Claes Persson. Claes är kanske mest känd i VW-kretsar och är en av de drivande krafterna i Svenska VW-veteranerna.

Sammanträffandet mellan Henry och japanerna utföll väl och slutade med att han erbjöds generalagenturen för Isuzu i Sverige.

Därmed var återförsäljarplanerna för Renault ute ur bilden.

- Redan 1965 började pappa ta in bilarna från Japan och han bildade Isuzu Svenska AB.

Ett hektiskt arbete började för att marknadsföra Isuzu Bellett, som premiärvisades på S:t Eriksmässan 1965. Henrys bror Stig fick det uppdraget och sedan, när försäljningen var i gång blev han försäljningschef.

Historiken för Isuzu går att spåra tillbaka ända till 1918. Då började Ishikawajima bygga Wolseley på licens. 1927 upphörde den tillverkningen och företaget byggde istället egna bilar och lastbilar under märket Sumida.

Första fordonet med namnet Isuzu kom 1933 och det var en lastbil. Tjugo år senare



**Avtalet klart med japanerna. Henry Persson till vänster och mannen till vänster är managing director Takegoro Ohtsuhi. Sittande framför Henry ser vi till höger managing director Hajime Okamura och till vänster Curt Liljeblad. Stående bakom Henry ingenjör Arno Kyander-Kilamies som hade hand om teknisk information.**



## Vi brukade ligga

började man tillverka Hillman på licens under namnet Isuzu. Den tillverkades i olika modeller fram till och med 1965. Första egna Isuzun kom 1961, Bellel, och några år senare började Bellett att tillverkas (den ersatte då helt Hillman-modellen som hade tillverkats parallellt med Bellel. Som en kuriositet om Bellel kan nämnas att James Bond i filmen Diamantfeber kliver in i en orange Isuzu Bellel taxi.)

Det var alltså Bellett som kom till Sverige och den marknadsfördes som sportig och välutrustad. I försäljningsbroschyren nämndes bland annat dubbelportsförgasaren som gav blixtrande acceleration och högsta vridmomentet plockades ut redan vid 2 000 varv/minut. Rost skulle ingen behöva vara rädd för eftersom hela bilen var rostskyddad och hela bottenplattan tillverkad av galvaniserad stålplåt. På utrustningssidan lockade bland annat dubbla strålkastare fram, automatiska backljus, madrasserad instrumentpanel och mjuk heltäckande golvmatta.

- Bilarna typades in som 1966 års modeller och alla såldes som 1966:or.

Henry och hans företag jobbade på snabbt och lyckades få Isuzu att bli det första japanska bilmärket som såldes på den svenska marknaden.

- Toyota var också tidigt ute, men när de började sälja sina bilar hade Isuzu redan funnits att köpa en hel månad, berättar Claes

Tre olika varianter såldes, Bellel De Luxe I, Bellel De Luxe II, och Bellel De Luxe Special.

- De Luxe I var snikmodellen, De Luxe II hade laminerad vindruta, kromlister på sidorna och vita däckssidor. De Luxe Special hade tonade rutor runt om, mer krom, mer påkostad inredning med mera.

Ska man vara riktigt petnoga fanns det en modell till, Bellel GT, men den togs bara in i ett exemplar.

- Den hade min pappa som privatbil och den var lite annorlunda mot den vanliga De Luxen, berättar Claes.

Motorn var starkare med dubbla SU-förgasare och gav 85 hästkrafter, den hade lite sportigare tvådörrars kaross, stolarna var skälade och läderklädda.

- Dessutom hade den träratt och en rejäl mittkonsol med fem extramätare.

- Jag vet inte var GT:n tog vägen. Den är nog skrotad sedan länge. Motorn har jag däremot hittat. Den var med bland reservdelarna till en av Bellelterna som jag köpt.

Efterfrågan på Bellel var stor och i november 1965 öppnades en filial i Stockholm. Senare samma månad gjorde Henry Persson en summering i en cirkulärskrivelse till sina medarbetare.

I den beräknade han att första verksamhetsårets försäljning skulle bli exakt 1 703 vagnar. 300 hade redan levererats och ytterligare 303 vagnar väntades vid nyårskiftet. 500 skulle komma i mars och de resterande 600 var leveransdatumet inte fastlagt för. Samtidigt undersökte han möjligheterna att utöka programmet med en herrgårdsvagn, GT-modellen samt en pick-up.

**Isuzu presenteras på S:t Eriksmässan i Stockholm. Henry Persson till höger.**



**"Som skapad av en konstnär" skaldades det i den svenska broschyren. "Stilren och tidlös" och dessutom med kaross tillverkad av heldragen stålplåt. Utrustad med "polarvärme" var Isuzun en lämplig bil för svenska förhållanden.**



**Utställningshallen i Malmö, pyntades med japanska rispapperslampor för rätt inramning.**



**Självklart har Claes Persson även Isuzu i mindre skala i sina samlingar.**

**- Kolla in vår nya Isuzu Bellel 1500, tycks damen på reklambilden säga med en liten pillemarisk blinkning.**



## under bilarna och lyssna på axeln med stetoskop

På reservdelssidan låg man också bra till. 32 ton reservdelar hade beställts och två tredjedelar av dem var redan lossade i Malmö. Samtliga återförsäljare skulle förse med ett fullständigt reservdelslager och dessutom skulle det finnas ett buffertlager i Malmö.

Rune Andersson var verkmästare på verkstaden i Malmö och minns mycket väl tiden med Isuzu.

- Vi var åtta till tio man som arbetade på verkstaden.

- Jag var med och typade in bilen och den var egentligen ganska komplett redan från början, så vi hade inga problem med att typa in den.

Egentligen bestod de enda större ingreppen att man lade in ljuddämparmattor i motorrum och bagagerum, men det var mer av komfortabla skäl, för att få ner ljudnivån i bilarna.

Rattlås och bälten monterades i Sverige och även värmen fick en uppgradering. Gummimattorna ersattes med en heltäckande tygmatta. Framstolarna fick ökad justeringsmån och bättre stoppning längst fram i sitsen för att bättre passa långa svenskar.

Bilens konstruktion andades enligt Rune nytänkande och kvalitet.

- Bara en sådan sak som att golvet var galvaniserat. Förgasaren hade ett glas så man

kunde se flottörnivån och själva uppbyggnaden av bilen var praktisk vilket gjorde att de var mycket lättjobbade.

Tidigare hade Rune arbetat mycket med engelska bilar och det märktes varifrån Isuzu hade fått en del av sina idéer.

- Mycket var rent plagiat från engelska bilar. Både bromssystemet och hjulupphängningarna var mycket "engelska".

Mycket jobb lades ner för att få bilarna så bra som möjligt och det var mer än en bakaxel som plockades isär för att få dem helt tysta.

- De hade delad bakaxel och vi brukade ligga under bilarna och lyssna på axeln med





**Isuzu GT testas på vått väglag av Teknikens Värld. GT:n fanns i bara ett exemplar i Sverige och den gick som importören, Henry Perssons, privatbil.**

landet på de återstående och lyckats få ihop fyra stycken och en femte är på gång. Meningen är att åtminstone ett par av dem ska renoveras.

- Två av dem är i hyfsat skick och den tredje, en De Luxe Special behöver lite rostlagning.

- Den fjärde hade jag spanat på i nästan tio år innan jag fick köpa den. Då var den i hyfsat skick, men eftersom det gick så lång tid innan jag fick köpa den hade den blivit så dålig så att den numera är reservdelsbil.

Just nu håller Claes på att ställa i ordning den första bilen, men det har stannat upp vid bromsarna. Delar till japanska 1960-talsbilar är inte alltid det lättaste att få tag i men Claes tror att det löser sig med bromsarna ändå.

- Förmodligen får jag använda delar från engelska bilar för att få igång bromssystemet, så lite nytta har man av att de sneglade på Hillman när de byggde sina första egna bilar. ■■



### TEKNISK SPECIFIKATION ISUZU BELLETT 1500 DE LUXE 1966.

**Motor:** Vätskekyld fyrcylindrig radmotor. Slagvolym: 1 471 cc Toppventiler. Enkel kamaxel i blocket. Borming / slaglängd: 79/74 mm. Bränslesystem: Tvåstegs dubbelports fallföregasare typ D-32 AU. Effekt: 71 hk vid 5 000 varv/minut. Vridmoment: 11,3 kpm vid 2 000 varv/minut.

#### **Kraftöverföring:**

Fyrväxlad manuell låda, golvväxel, bakhjulsdrift. Utväxling: 3,778:1

#### **Chassie & Kaross:**

Självbärande stålkaross. Antal passagerare: 5 inklusive förare

#### **Hjulupphängning fram:**

Individuell upphängning, dubbla triangellänkar, spiral fjädrar, teleskopdämpare, krängningshämmare.

#### **Hjulupphängning bak:**

Delad bakaxel, diagonala bärramar, spiral fjädrar, utjämningsfjäder, teleskopdämpare.

#### **Bromsar:**

Hydrauliska trumbromsar runt om. Parkeringsbroms verkande på bakhjulen.

#### **Mått & vikt:**

Längd: 4 010 mm. Bredd: 1 495 mm. Höjd: 1 390 mm. Tjänstevikt: 1 040 kg.

#### **Prestanda:**

0-100 km/tim: ca 14 sekunder. Toppfart: cirka 145 km/timmen.

**Produktionsår:** 1965-1971

stetoskop. Hörde vi något flyttade vi splinesen tills de var helt tysta.

Rune hade också en egen tjänstebil som fungerade som reklampelare. Den använde han på helgerna när han åkte till sin sommarstuga vid kusten.

- På den tiden var det fri fart och det utnyttjades också. Den Isuzu som jag hade gjorde 190 km/timmen. Jag hade reklamskyltar på bilen och på måndagarna brukade det alltid komma in kunder som sett mig och förundrats över den lilla japanska bilen som gick som ett skällat troll.

För att få bilen att gå så fort behövdes inga större ingrepp. En rejäl injustering av motorn, annan bestyckning av föregasaren och rätt inställda ventiler var det som behövdes.

- Ja, och så hade jag förstas monterat dit en bromsservo också för att bromsarna skulle matcha motorn. Redan i grunden var bilen väldigt stabil och man kunde få mjukare eller hårdare fjädring efter behag.

Japanerna bistod med en ambulerande serviceskola för att lära svenskarna att serva och laga Isuzubilar.

- Japanerna var väldigt ödmjuka, minns Rune.

- De var aldrig påstridiga, utan visade och lärde oss om bilen och de tog till sig våra synpunkter på modellen.

Det hela artade sig som sagt bra och Isuzu fick bra kritik i dåtidens tidningstester. En ljus framtid låg framför den första japanska bilen på den svenska marknaden. Tyvärr höll det bara på i ett par år, sedan bar det sig inte ekonomiskt att importera Isuzu längre.

Varje bil som lämnade frihamnen måste betalas i förskott till fabriken. Det betydde att Henry Persson och hans firma var tvungen att ligga ute med pengarna själva. Konkursen kom 1967.

- Orsaken var helt enkelt att bilarna sålde för bra, säger Claes Persson.

Omkring 400 vagnar såldes i Sverige och omkring 600 av de resterande bilarna gick vidare till Finland, tillsammans med stora delar av reservdelslagret.

I dag finns endast en handfull Isuzu Bellett kvar. Claes har de senaste åren "dammsugit"



**Claes Persson har rest land och rike runt i sin jakt på gamla Isuzus. Utanför Örebro hämtades i april 2001 en Isuzu de Luxe I reservdelsbil (övre bilden) och i Östersund fanns den blå de Luxe II. I samlingarna finns ytterligare två. Målet är att få igång åtminstone ett par av dem. För tillfället har arbetet avstannat i avsaknad av delar till bland annat bromsarna men förhoppningsvis går det att använda en del detaljer från engelska bilar.**