

Vanguard III var vackrare än både I och II
men blev bara hälften så populär!
Sven Anderssons exemplar är sällsynt välvårdat.
- Originallacken är felfri,
kromet och inredningen som nytt, säger Sven.

TEXT: LARS P HEDNER FOTO: BJÖRN TIEDEMANN



När Standard 1947 hade bestämt sig för att rationalisera ännu hårdare och satsa på en enda modell, som skulle bli mycket modernt utformad blev det Standard Vanguard.

Engelskans "Vanguard" betyder "i främsta linjen" och var ett namn som använts på fartyg i engelska flottan under många år. Efter andra världskrigets slut gick Standardkoncernen in för att namnge sina modeller efter berömda fartyg, gärna ur den brittiska flottan med sina aktuella framgångar. Mest känt av flottans Vanguard-skepp är det femte i ordningen, ett 74 kanoners fartyg som var amiral Nelsons flaggskepp i slaget vid Nilen, då hans eskader drabbade samman med en fransk 1798 och vann en avgörande seger. Andra exempel på namngivning efter berömda fartyg var Standardägda Triumphs modeller Renown och Mayflower. Renown var också namngiven efter fartyg i flottan, och Mayflower var det skepp som förde de första engelska immigranterna till Amerika 1620. Renown och Mayflower var konservativt formgivna "razor edge saloons" som fanns parallellt med Vanguard under några få år.

Men Vanguard hade däremot en mycket modern formgivning med pontonkaross och fastback. Den senare slutade lite väl abrupt i många tycke, och modellen fick snabbt smeknamnet Pelle Svanslös. Denna första Vanguard var rejält byggd på ram och hade Standards helt nya moderna toppventilmotor på 2 088 cc och med våta cylinderfoder. Som bekant fick den också göra tjänst i Fergusontraktorn, den välkända Grällen, som

också hörde till koncernen. När Triumph kom ut med sin sportvagnsserie TR fanns samma motor där, med lite mindre cylinderdiameter för att komma under tvålitersgränsen. Med dubbla förgasare gav den 90 hk i TR2. Motorn blev känd för sin pålitlighet och blev använd även i Morgan.

1953 förlängdes karossen tio cm baktill och bakkdelen ändrades till "notchback". Proportionerna blev lite bättre, men snart behövdes en helt ny modell.

Det blev Vanguard Phase III, som kom som 1956 års modell. Den var radikalt ny, bara motor och treväxlad växellåda var övertagna från den gamla modellen. Phase III hade självbärande kaross, stora glasytor och stora utrymmen både för passagerare och bagage. Axelavståndet hade ökat med 20 cm jämfört med Vanguard II. Att den beprövade Vanguardmotorn behölls såg många som ett plus, och beställde man sin vagn med Laycock de Normanville-överväxel som extrautrustning blev Phase III en bekväm och vilsam vagn för långresor. Överväxeln sänkte motorvarvet från nära 3 500 varv/min till 2 700 vid 100 km/tim. Den fungerade både på tvåan och trean så i praktiken fick man en femväxlad bil.

Motorn hade fått lite större ventiler och ändrad förgasare. Trots det angavs fortfarande 68 hk som effekt, men i verkligheten hade det blivit en viss effektökning eftersom man tidigare mätt effekten utan generator, fläkt och ljuddämpare, medan man i Phase III mätte effekten med dessa. 0-96 km/tim gick på 22 sek och toppfarten var 124 km/tim när Autocar testade den nya Vanguarden 1956. Alltså medelgoda prestanda för sin tid, men ingen raket på något sätt. I Autocars test hade man en bil med överväxel och fann, att det

Standard Vanguard

- vacker och välvårdad



TEKNISK SPECIFIKATION

Standard Vanguard III 1956

Motor: Fyrcylindrig vätskekyld långsmonterad fyrtaktsradmotor med toppventiler. Cylinderdiameter: 85 mm, slaglängd: 92 mm, cylindervolym: 2 088 cc. Effekt 68 hk vid 4 200 varv/min.

Transmission: Torrlamellkoppling, treväxlad växellåda med synkronisering, bakhjulsdraft. Laycock de Normanville överväxel alt. Borg-Warner automatväxellåda (från 1957) som tillval.

Uppbyggnad: Självbärande fyrdörrars kaross med 4-6 sittplatser.

Framvagn: Separatfjädrad med spiralfjädrar.

Bakvagn: Stel axel med långsgående bladfjädrar.

Bromsar: Hydrauliska trumbromsar runt om.

Elsystem: 12 volt.

Mått & vikt: Längd 437 cm, bredd 172 cm, höjd 150 cm. Hjulbas 259 cm. Bagagerummet rymmer 430 liter.

Tomvikt 1 170 kg. Tankvolym: 55 liter. Däck: 5,50 x 16".

Pris ny i Sverige: 10 275 kr + accis 970 kr.



Sven Andersson köpte Vanguarden i slutet av sjuttioalet. Då var den iskall på begagnatmarknaden. Nu har tiden hunnit ikapp.



I det välskötta

motorrummet ligger den raka fyran på 68 hk. Inredningen är i mycket gott skick och bjussar på bekvämligheter som armstöd.



fungerade bäst om man använde den direkta tvåan upp till cirka 50 km/tim. Då kopplade man in överväxeln. Vid 75 km/tim lades trean i, och överväxeln kopplades då ur automatiskt. Vid 100 km/tim på direkta trean kopplades överväxeln in igen. Vägegenskaperna ansågs betydligt bättre än på föregående modell, trots att bilen inte hade krängningshämmare fram.

Liksom i de tidigare modellerna var interiören påkostad och ombonad med fällbara mittarmstöd både fram och bak. Originalradio, tvåfärgslackering och läderklädsel fanns att få mot tillägg, medan elektrisk vindrutespolare var standard.

Under 1956 och 1957 erbjöds en tilltalande högprestandamodell, som kallades Sportsman. Med högre kompression och dubbla SU-förgasare fick man ut 90 hk och riktigt pigga prestanda. Överväxel och en hel del annan utrustning var standard. Sportsman blev dock för dyr och fick överges efter ett par år. Endast 901 vagnar tillverkades av denna modell.

1957-1963 fanns en billighetsmodell, Ensign. Den hade 1 670-kubiksmotor och enklare utförande och såldes ganska bra.

1958 gjordes en ganska försiktig revidering av karossen under ledning av Giovanni Michelotti, som Standardkoncernen hade startat samarbete med. Modellen kallades Vanguard Vignale eftersom Michelotti gjorde sina prototyper hos Vignale. Tekniskt var dock bilen oförändrad.

1960 fick Vanguard en helt ny motor, samma tvåliters toppventilsexa som senare kom i Triumph 2000. Den fanns kvar till 1963, då modellen lades ner och företaget slutade att använda Standard-namnet – alla följande modeller fick heta Triumph.

Vanguard III hade det motigt i försäljningen. Under åren 1956-1963 såldes drygt 100 000 fyrcylindriga och knappt 10 000 sexcylindriga bilar. Med lika många års produktionstid kom Vanguard I + II upp i över 260 000 sålda vagnar.

Det var ungefär samma förhållande i Sverige. Av totalt över 12 000 sålda Vanguard var de allra flesta Vanguard I och II.

1956 kostade Vanguard III i Sverige 10 275 kronor och var därmed förhållandevis dyr. Vi kan jämföra med en Peugeot 403 som gick på 9 850 kronor, eller en Ford Zephyr Six för 8 995. Den enklare Ensign med 1,67 liters motor på 61 hk blev någon tusenlapp billigare än grundmodellen, men rönste ingen större uppskattning bland svenska bilköpare. 1957 hade grundmodellen gått upp till 10 675 kronor, och då salufördes även Sportsman hos oss, till ett pris av 15 500 kronor. Det var till och med dyrare än en Ford Customline med 137 hk V8, så det är förståeligt att försäljningen av Sportsman blev blygsam. Försäljningen av Vanguard III i Sverige gick bäst introduktionsåret 1956, då över 1 000 vagnar såldes. Därefter sjönk avsättningen till 300-400 bilar årligen.

Sven Andersson har ägt sin Standard Vanguard Phase III sedan slutet av 1970-talet. Han berättar:

– Den här bilen såldes ny 1956 till en lantbrukare utanför Malmö. Han körde sparsamt med den, så efter 20 år hade den inte rullat mer än 4 000 mil. Då fick han ett dystert besked av sin läkare: Ingen mer bilkörning!

I taxin hem från lasarettet fick han klart för sig, att taxichauffören var intresserad av gamla fordon. Han sa:

– Då kan du väl köpa min Standard



Instrumenten är stramt utförda och färgskalans ton i tonkulörer är försiktiga.

Originallacken är fortfarande kry liksom det brittiska kromet anno 1956. Men så skötes bilen väl under bruksbilskarriären och likaså nu när den är hobbybil.



Vanguard, för jag får ju inte köra längre!

Efter någon tvekan gick chauffören in på förslaget, och på detta lite ovanliga sätt blev han ägare till en äldre men mycket välvårdad bil. Hans veteranintresse var dock mer inriktat på motorcyklar, och han kom ganska snabbt fram till att köpet av Vanguarden varit förhastat. Men det fanns väl metoder att lösa såna problem!

I Lund fanns Sven Andersson, framgångsrik Opelförsäljare sedan många år. Han hade många kunder bland taxiägarna och hade själv minst 50 procent av taximarknaden i Lund med omnejd. Till honom kom vår taxiägare och sa:

– Jag vill ha en ny taxibil, och jag köper den av dig men bara om du byter in min Standard Vanguard!

Något mer iskallt på begbilsavdelningen i slutet av 1970-talet än en drygt tjugooårig Standard Vanguard kunde Sven knappast tänka sig. Att byta in Vanguarden var inte att tänka på. Men han ville förstås gärna sälja en ny taxibil ...

Eftersom även Sven hade ett veteranintresse och redan ägde en A-Ford löste han problemet på det för veteranägare vanliga sättet:

Han skaffade en veteran till och köpte Vanguarden privat. Taxiägaren kände sig nog ganska säker på att ett sådant avtal skulle gå att genomföra. Han kände Sven och hans veteranintresse sedan tidigare och visste, att på 1950-talet, innan Sven gått över till att representera Opel, hade han sålt – just det: Standard Vanguard och Standard 8 och 10!

Taxiägaren blev alltså av med sin Vanguard och Sven fick sälja ännu en ny bil.

Den Standard Vanguard Sven fick var en synnerligen välaktad lågmilare utan en rostprick, mekaniskt kärnfrisk och med alla papper sedan ny. Dessutom användbar: rymlig kaross med stort bagagerum och tack vare självbärande konstruktion låg vikt. Med den beprövade Vanguardmotorn på 68 hk var det inga svårigheter att hänga med i modern trafik. Nu har det snart gått 30 år sedan Sven köpte bilen. Han har varit lika aktsam som föregående ägare och bara kört ett par tusen mil, mest på rallyn och träffar. Originallacken är felfri, kromet och inredningen som nytt. Standard Vanguard Phase III är numera en mycket ovanlig modell, som väcker uppmärksamhet och intresse överallt. ■■

NÄR STANDARD VAR LYX

När Standard startade 1903 användes begreppet "standard" allmänt som beteckning för högsta kvalitet. Ett passande namn för en nystartad fabrik.

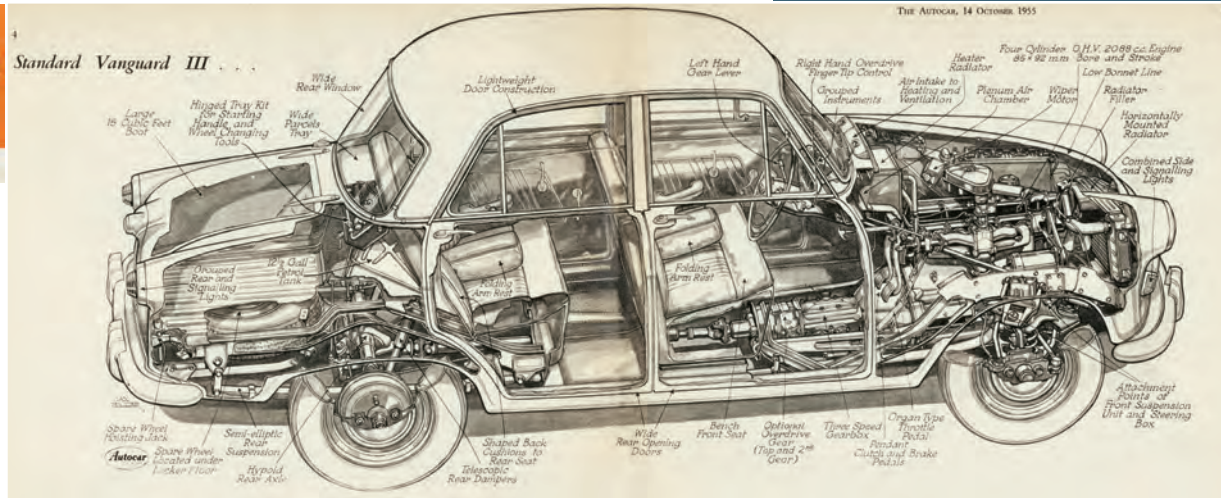
Redan efter några få år var Standard inne på lyxbilsmarknaden med sexycylindriga bilar, exklusivt före 1910. Under de följande åren blev det dock mer konventionella små och medelstora bilar. Kvaliteten var det inget fel på, vilket visas av att William Lyons valde både chassier och motorer från Standard när han byggde de första SS Jaguar på 1930-talet.

I slutet av 1930-talet hade Standard en serie modeller med lite mjukare karosslinjer, kallade Flying Standard. Den minsta av dem blev 1939 den första engelska småbilen med separat framvagnsfjädring. 1945 köpte Standard Triumphs konkurrensmässiga biltillverkning. Triumph 1800 Roadster och Renown fick i grunden samma motor som Standard sålde till Jaguar.

1947 rationaliserade Standard och gick in



Ta en titt under skalet! Så ser en femtiotalersbitt ut med röntgenblicken påslagen. Vanguardägaren rökte med fördel pipa.



för en enda modell, Vanguard. Den hade en nykonstruerad motor på 2 088 cc som i olika utföranden återfanns i så skilda fordon som Fergusontraktorn och sportvagnen Triumph TR2. Även Morgan använde denna slitstarka motor, som blev en tillgång för Standard under många år.

Politiken med en enda modell höll inte i längden. I mitten av 1950-talet kompletterade man med småbilarna Standard 8 och 10. De var mycket enkla för att kunna konkurrera i lägsta prisklassen, och Standards hemmagjord formgivning var klossig och trist. De utvecklades med tiden till den snygga Triumph Herald, ett resultat av Standards samarbete med den italienske formgivaren Giovanni Michelotti, som också hjälpte till med flera andra av koncernens modeller.

1961 köptes Standard upp av Leyland, och ett par år senare slutade man använda märkesnamnet Standard. Med åren hade begreppet "standard" undergått en förskjutning av betydelsen, från "högsta kvalitet" till "enkel kvalitet" eller "lågsta godtagbara kvalitet". Alltså var namnet inte så säljande längre, och divisionens produkter såldes därefter under namnet Triumph.