

JULHÄLSNINGEN 2017

*God Jul &
Gott Nytt År*



INNEHÅLL

JULHÄLSNINGEN 2017

UPPLANDS FORDONSHISTORIKER



- | | |
|----|--|
| 1 | ORDFÖRANDE HAR ORDET
Jerry Dåversjö |
| 2 | MIN FÖRSTA MOTORCYKEL
Gunnar Eriksson |
| 4 | PLÅT-BENGT'S MINNESVÄRDA MODELLER
Gunnar Flodén |
| 6 | LEGENDARER OCH HEROSIKA ÄVENTYR
Gunnar Flodén |
| 8 | "WORLD OF CLASSICS" I TUMBA
Gunnar Flodén |
| 10 | SNÖSVÄNGEN 2017
Rolf Wallén |
| 12 | SPRINGBOCKEN I GRISKÄTTEN
Rolf Wallén |
| 14 | DAGLIGBILSRALLY I BÄLINGE
Stig Larsson |
| 16 | FORDONSTRÄFF I ÄNGBY PARK
Stig Larsson |
| 17 | KOVERSTA VETERANMARKNAD
Stig Larsson |
| 18 | HUDDUNGE BYFESTIVAL
Stig Larsson |
| 20 | PÅ IS I ROSLAGEN
Stig Larsson |
| 22 | NIFTATRÄFFEN I GOTTRÖRA
Stig Larsson |
| 24 | RALLYUTFLYKT TILL LJUSTERÖ
Stig Larsson |

Omslagsbilden:

En modell av en Amerikansk Mc Cormick-Deeringtraktor, byggd i plåt av Bengt Carlbinder

Tryck: SLU Service, Uppsala 2016

www.upplandsfordonshistoriker.se



Dags att tänka nytt



Leif-Ivan Karlsson, Susanne Karlsson, Åke Sjöström och Jerry Däversjö.

DET HÄR ÅRET har varit fattigt med aktiviteter i klubben, det blev ingen Upplandsrunda, ingen marknad i Håga, inga öppet hus på tisdags kvällarna, det har inte varit så många som har varit där. Vi kanske skall hitta på något annat. UFH ihop med Nymans Vänner, bjöd in en föredragshållare som berättade om en mc färd genom södra USA, men det var inte många från UFH där.

Själv har jag varit på en hel del rallyn och bilutställningar. Det började i februari i Finland. Resan gick som vanligt med "Kebbe" Krisoffersson från Ö-vik i hans buss från 1953 och åtta passagerare. Det var Jväs kyrallyt som var målet. Där fanns det lastbilar, bilar och någon mc. Det var över 200 startande på en slinga på 8-10 mil i vinterväg. AHK:s utställningar i Årstaviken i Stockholm har besökts flera gånger med alla möjliga fordon. Ulva kvarn är också en plats med flera besök. Tisdagen den 8 augusti var det RR och Bentley som var temat jag var där med våran Bentley 1946. På grund av det dåliga vädret kon det bara 8 bilar.

Marknaden gick mycket bra trots det dåliga väder det skulle bli. Det var nästan lika många parkerade som 2016, men färre säljare. Tack, till alla funktionärer från UFH och Börjes och marknadsgeneralen Peter Sundberg, så hade det inte blivit någon marknad.

Resan för marknadsjobbarna gick i år till World of Classic med Leif-Ivan Karlsson som ägare. Det ligger i Tumba med en fantastisk utställning av bilar, skyltar, barer, flipperspel och en stor servering i 50-talstil. Där åt vi en mycket god lunch. Sonen Tony och en guide som hette Stefan visade runt oss med mycket berättelser om alla fina bilar. Värt ett besök.

Dagligbilsrallyt var ett bra ordnat "rally" av förra årets vinnare Anita Mattsson, med gott kaffe, smörgåsar, korb och bröd och godbit. Fina vägar och kluriga frågor, Tack Anita med medhjälpare.

Vi avslutar året med Luciakaffét med glögg och ett lotteri. Väl mött nästa år. ■

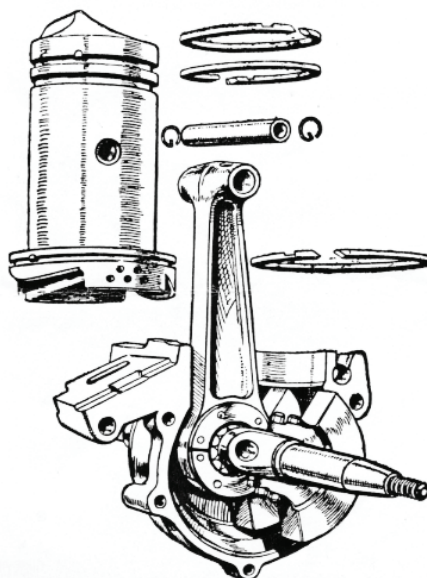
JERRY DÄVER SJÖ, ORDFÖRANDE

En tvåtaktare med oljepump på sidan

Jag köpte den i slutet av andra världskriget. Vid en skrotaffär i Uppsala fanns en motorcykel som personalen roade sig med att köra runt på gården. Man tyckte att man kunde köra upp all bensin som fanns i tanken. På tanken stod namnet Dunelt.

DET MÄRKET hade jag aldrig hört talas om, in till chefen. Var denna motorcykel till salu? Nej, den skulle skrotas sa han, men efter lite diskussion skulle det nog gå för sig. Priset bestämdes till 150 kronor, en hel del pengar vid den tiden. Ett avtal gjordes upp där jag betalade 25 kronor varje vecka till summan var erlagd. Då hämtade jag maskinen tillsammans med en kamrat. Det blev ju till att dra den, att köra var inte tillåtet under kriget. Bensinen gick till försvar och viss nyttotrafik. Närmare hemmet startade vi och körde på mindre vägar utan att bli stoppade.

Nu skulle jag undersöka vad för slags fordon jag blivit ägare till. Att det var en tvåtaktare var klart, men varför satt det en oljepump på sidan? Det kanske var för att slippa blanda olja i bensinen. Nu skulle motorn gås igenom. Av med cylindern och där satt en mycket konstig kolv med 2 dimensioner. Om detta visste jag ingenting, men antog att det skulle vara någon typ av effektförhöjning. Någon sa att du borde borra om cylindern och få en ny kolv. Sagt och gjort, cylindern skickades till Motorkraft i Stockholm och kom tillbaka nyborrad. Kolv fanns tydligen i lager. Motorn monterades ihop, växellådan – en treväxlad Sturmey Archer fick sig en genomgång, tank och skärmar sändes till lackerare. Efter hopsättningen var det bara att vänta tills jag



fick köra igen. Detta skedde hösten 1945. Först skulle den besiktigas, maskinen blev godkänd trots att framdäcket sett sina bästa dagar och borde bytas, men var hittar man ett vulstdäck? Ett tråddäck sattes på och verkade passa.

Nu borde jag ju ta en längre tur, varför inte till Stockholm? En kamrat med en DKW 250 ville också följa med. Resan gick bra ända till Rotebro, där hopjade framdäcket av i en nedförsbacke och rester av slangen yrde omkring. Nu var det slutkört för dagen. Cykeln fick lämnas kvar vid en närbelägen villa och hemfärden blev bakpå DKW:en. Frågan var nu hur skulle jag få hem maskinen? Firman där jag jobbade hade ett antal

lastbilar som fortfarande var gengasdrivna. Den som körde en av bilarna övertalades att "låna ut" bilen på kvällen. Att fråga chefen var inte att tänka på. Bilen "tankades" med några säckar gengasved och så bar det iväg med en hastighet av 40 km/tim. Resan gick bra och lastbilen ställdes tillbaka sent på kvällen, utan att någon märkt bortovaron. Dagen efter brast ett fjäderhänke på lastbilen och den måste bärgas till verkstad. Hade detta hänt oss hade det blivit till att söka nytt jobb. Fram på våren tyckte jag att jag borde ha en större maskin, en spekulant dök upp och bjöd 450 kronor. Han blev upplyst om däckproblemet och varnades att inte köra för fort. Det blir inga problem sa han och körde iväg. Sedan dess har vi aldrig hört av varandra.

Vid det senaste sekelskiftet blev en Dunelt till salu på Gotland och den köpte jag. Modellen var inte lika min, ett år yngre. Här var viss renovering påbörjad. Jag fortsatte och fick den så småningom besiktad och registrerad. Dunelt tillverkade också maskiner med 4-taktsmotorer, huvudsakligen Sturmey Archer upp till 500cc. Tillsammans med två andra personer har jag bildat ett litet register för dessa ovanliga motorcyklar. Registret omfattar ett 15-tal medlemmar med totalt ett 20-tal maskiner. Vid MC-Collection i Sollentuna, lär det finnas 2 stycken Duneltcyklar. ■



Plåt-Bengts minnesvärda modeller

”Att gå i barndom” är ett gammalt begrepp som kan sägas tolkas på olika sätt. Bengt Carlbinder, 83 år från Väster Färnebo, har sin egen variant på det. Kanske mest för att minnas sin uppväxt med dåtidens arbetsfordon; traktorer och annat som förr strävsamt tog sig fram på åkrar och i skogen.

PÅ MUNKTELLMUSEET i Eskilstuna råder det full aktivitet i samband med årets höjdpunkt. Den består i att museet har öppet hus med en Modellfordonsmässan och möjlighet att få se museets stora samlingar av klassiska Munktellmaskiner. Men denna dag också säljare av lämplig modellrekvisita. Alltså modeller och leksaker som i det lilla formatet berättar om traktorer och andra bruksmaskiners arbetsamma liv i stad och på landsbygd.

Invid ett högt långbord i en av visningshallarna möter jag Bengt Carlbinder som berättar målande och kunnigt för alla som vill höra om hans handgjorda bruksfordon. Det är många som lyssnar på honom denna aktivitetslördag.

– Mitt intresse började tidigt. När jag var i 11-årsåldern skadade jag mig i skolgymnastiken och blev liggandes hela vinterlovet. Vad gör man då alla kompisarna åker kälke, skidor och annat kul? säger Bengt.

Han fick glädjande nog syn på en låda med skrot. I den hittade den lilla killen Bengt lämpliga ämnen som han kunde bygga och skapa bilmodeller i plåt av.

– En av mina tidiga småbilar i plåt tillverkade jag av tandkrämstubens plåt som fanns på 1940-talet, berättar Bengt Carlbinder.



Han har alltid tyckt att det har varit roligt att rita och har ett stort intresse för formgivning.

– Bildesigner hade varit spännande att bli, säger Bengt.

Istället blev det massor av olika arbeten genom livet som; taxi- och lastbilschaufför, bonde, sjukhus- och skoljobb, bilverkstad och mycket mer. Bengt har jobbat hårt hela livet, som en ”idiot”, menar han.

– När jag vid 61 års ålder gick i pension, sa jag till mig själv. Nu ska jag leka, har alltid tyckt om att bygga modeller, man vet aldrig hur gammal man blir, säger Bengt.

Och plåt har han alltid tyckt om och

varit intresserad av. Det är ett material som ber om hårda tag, då det kan vara vresigt och motspänstigt under arbetets gång. Både gott om tålmod och starka nypor är en god egenskap för att nå framgång under alla timmar när objektet ska formas i verkstaden. Det finns knappast någon ”quick fix!”

– För man måste vara inspirerad, det går inte att bygga modeller som ett rent jobb, menar Bengt Carlbinder.

Med inspiration och god kunskap har det hunnit bli 20–25 rejält stora och stabila bruksfordon i plåt från hans händer. Tjockleken ligger mellan en till tre millimeter i järnplåt/svartplåt. Runt 400 timmar och ännu mer tar det för Bengt



Åskådarna gillade vad de såg på Munktellmuseet i Eskilstuna.

att ”knåpa” ihop sina uppskattade alster. Och tunga är de också.

– Den här BM-Volvotraktorn väger över 7,5 kilo, säger Bengt Carlbinder och pekar bort mot en sådan.

På bordet framför oss finns ett fint urval från Bengts hantverksproduktion som: Munktells skördetröska, harv, plog och en skogskärria, också kallad ”huggarvagn”. Också en gengastraktor samt en härlig röd amerikansk Mc Cormick-Deering hjultraktor med bensinmotor.

Men hoppsan, en TT-motorcykel bland alla arbetsfordon?

– Jag tycker att dessa motorcyklar är så fräna maskiner, säger Bengt med beundran i rösten.

Tillsammans vänder vi blicken mot bordets värsting denna dag.

– ”Långnos-Volvon” är den bästa och snyggaste lastbilen som Volvo har tillverkat, menar Bengt.

Många tycker som Bengt om denna tidiga Volvoprodukt ur LV290-serien. Smeknamnet ”Långnos” fick den p.g.a. dess långa motorhuv som stack fram



”Långnos-Volvo”, lastbilen ur LV290-serien.

långt framför framhjulet för att ge plats åt den stora 6-cylindriga motorn på hela 6,7 liter. Lastbilen fanns att få med bensin- och Hesselmanmotor.

Det fina och charmerande med

Bengt Carlbinders handbyggda fordon är att man glädjande nog kan ”leka” med dem högt upp i åldern också som pensionär. Dessa små ”konstverk” är minnen i miniatyr från en svunnen tid. ■

TEXT OCH FOTO: GUNNAR FLODÉN

Legendarer och deras heroiska motoräventyr

– *Rejält besviken blev jag den gången när jag tappade VM-segern på grund av en punktering 1968, berättade niofaldige världsmästaren i motocross Torsten Hallman för de inbjudna gästerna vid Viksta traktormuseum.*

FÖR EN DRYG MÅNAD sedan arrangerade Viksta traktormuseum tillsammans Automobilhistoriska klubben, Upplandsektionen, en uppskattad värmarknad i Viksta med tusentals besökare. Nu i lördags var det dags för att tacka alla marknadsfunktionärer för ett förtjänstfullt genomförande av årets marknad.

Det blev en trevlig återträff med god lunch som toppades med två gamla motorhjältar från Vikstabygden. Motocrossstjärnan Torsten Hallman och rallykartläsaren Hans Thorszelius som berättade målande om sina bravader för de cirka 140 inbjudna gästerna. Det blev händelserika motoräventyr på två- och fyra hjul i Sverige och utomlands. De båda motorvirtuosererna är fullhända med världsmästartitlar och prispokaler att värda och polera.

Deras framfart har givit dem en mängd troféer av varierande valörer att glädjas över. Men att vinnarskallen Torsten Hallman var besviken över missen av sin femte individuella VM-titel kanske ändå uppvägdes av att Torsten lyckades introducera motocrossåkandet i USA 1966.

Rallykartläsaren Hans Thorszelius bär också på flera stora framgångar genom sitt samarbete med rallystjärnan Björn Waldegård. Tillsammans vann de det första officiella VM:et i rally för fö-

rare och kartläsare 1979. Till det ska läggas två tunga skalper, de vann det tuffa Safarirallyt två gånger; 1977 och 1984.

En av de tongivande vid den årliga Vikstamarknaden är Rolf Persson från Björklinge. Han är också en hängiven modellbyggare och många av hans handgjorda maskiner och redskap från jordbrukets storhetstid i mitten av förra

seklet visades för besökarna på traktormuseet.

De inbjudna marknadsfunktionärerna och gästerna bjöds också på nyckelharpspel av riksspelemannen Leif Alpsjö samt att testa sina kunskaper om det nu 30-åriga museets traktorsamling, just nu 145 stycken fordon blandat med gammal lantbrukskuriosa. ■



Festligt och fullsat vid Viksta traktormuseum



Vikstamuseets ordförande Bo Lundén interjuvar världsmästarna Torsten Hallamn och Hans Thorszelius inför återträffen i Viksta.

En uppskattad uppskattningsresa

Upplands Fordonshistorikers uppskattningsresa för årets marknadsfunktionärer gick i slutet av september till Karlssons "World of Classics" i Tumba som bjöd på Sveriges största USA-bilmuseum.

Tony – en duktig och pratglad son till grundaren Leif-Ivan Karlsson, tog emot oss då vi klev ur bussen från Uppsala. Här skulle vi tillbringa några timmar

med spännande och rolig USA-historia och om det stora landet i väst och dess enorma vagnpark. Vi skrattade och imponerades av familjens unika och

enorma samling av USA-bilar. Alla var i toppklass och många bilar hade en intressant historia. Här är några bilder från vårt besök. ■





Varken snö eller pokal

Samling klockan 10, lördagen den 28 januari, på Pilgrimsgården vid Frösunda kyrka norr om Vallentuna. Det var inte för någon pilgrimsvandring i upplandsskogarna utan här skulle Motorhistoriska Sällskapet (MHS) ”Snösväng” köras.



Stickan Larsson och jag i hans Opel Kadett av årsmodell 1975.

SOM VANLIGT, sedan två år tillbaka, skulle Stickan Larsson och jag försöka navigera oss genom ett virrvarv av småvägar och samtidigt svara på både lätta och svåra frågor. Till hjälp hade vi också, som vanligt, Stickans tegelfärgade Opel Kadett av årsmodell 1975. Vi började inomhus med kaffe och skinksmörgås och 10 frågor om traktorer som vi trodde skulle vara ”lätt som en plätt” eftersom vi båda är uppväxta på landet. Men tji vad vi bedrog oss.

Nästa steg var att äntra bilarna och fara iväg utefter en rallyslinga som vi fått noggrant beskriven i starthandlingarna. Det var 50 ekipage, alla äldre än 30 år, som släpptes ut på småvägarna norr om Vallentuna så nu gällde det för ortsborna att hålla i hattarna. På rallyslingan var det fem kontroller med frågor inlagda, alla kontroller låg vid kyrkor och sådana är lätta att hitta i Uppland. För mig var

trakten obekant men Stickan som kört ut byggnadsmaterial med mera till varannan gård i Uppland kände till alla småvägar. De gånger han kände sig osäker om vägval bistod jag med upplysningar från den medskickade vägbeskrivningen och dessutom försökte jag vara ett moraliskt stöd i de svåraste stunderna. Navigeringen gick förhållandevis bra i år, en missad avtagsväg vid en kontroll får väl sägas vara godkänt.

Frågornas sammansättning passade nog inte så bra för oss – det har de aldrig gjort förresten – men vi kämpade på så gott vi kunde. Runskrift, citat ur Hamlet och världsarv hade vi inte pluggat in i förväg och inte heller hade vi en sådan där liten svarsapparat, som det också ska gå att ringa på, med oss. Stickan har visserligen blivit övertalad att skaffa en sådan men hade inte hunnit läsa den 95-sidiga manualen och jag har bara min 20

år gamla mobiltelefon (som den hette på den tiden).

När alla kommit i mål, och det gjorde alla utom en, så blev det kaffe, bullar och mycket eftersnack om frågor och svar. Då, om inte förr, insåg vi att något förstapris skulle det nog inte bli tal om för vår del. Men en sak som glädde oss var att på utslagsfrågan, det gällde att gissa vikten på en plåtburk full med skruvar, var vi väldigt nära. Hade det bara varit den frågan hade vi sopat banan med våra medtävlare.

Ett sådant här veteranrally gäller ju inte livet, även om det är en strid på kniven för en del. Huvudsaken är väl att ha en trevlig dag tillsammans med människor med samma intresse. I år hade tävlingsledningen hittat en fin plats att vara på med en rymlig lokal i Pilgrimsgården där vi slapp sitta i knä på varann och fika.

Priser delades ut till de 15 bästa, där saknades Stickan och jag men vi var inte ledsna för det. Förstapristagare blev Leif Andersson från Djursholm som fick ett fint glaspris och massor av applåder för sin insats. Han körde en SAAB 96 av årsmodell 1976. Tvåa kom Claes Hermed i sin Volvo 144 och trea kom Ulf Sander, också han i en Volvo. En mycket ung man, som åkte med i Björn Weissmans SAAB 96 modell 1963, fick ett hederspris bestående av modellbilar i en kartong.

Stickan och jag hade i alla fall en trevlig utflykt i ett kylslaget och grått väder utan snöstorm och igenyrda vägar. MHS Snösväng måste kanske snart dopas om till något mera passande. ■



*Segraren Leif Andersson från Djursholm fick ett fint glaspris och applåder för sin insats.
Han körde sin SAAB 96 av årsmodell 1976.*

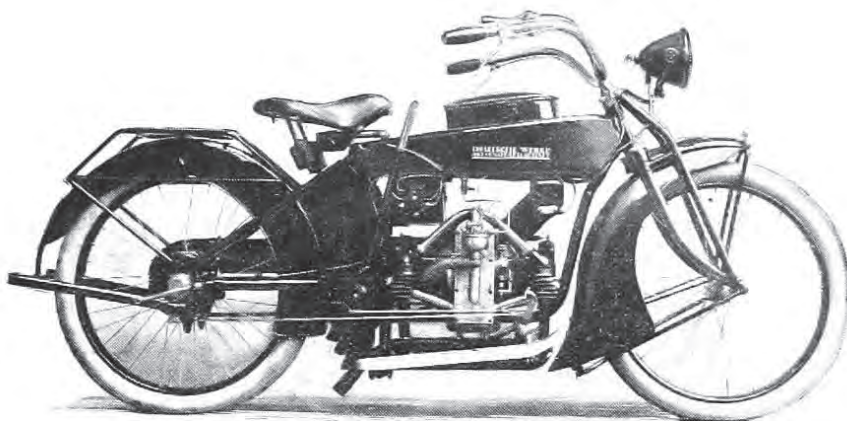


Brita och Leo Tatti som alltid kör i öppen MG.

TEXT: ROLF WALLÉN

Springbocken i griskätten

Hur kunde en springbock, som ju är en liten antilop från södra Afrika, hamna i en lagård i Uppland en snöig vinterdag 1949?



JO, SÅ HÄR VAR DET. Den här springbocken var ingen antilop utan en tysk motorcykel som kallades "Springbocken från Spandau". Den var tillverkad i Spandau och hade en säregen framfjädring med en bladfjäder som stack fram som ett horn, därför kallades den "Springbocken från Spandau".

Den anlände till oss i februari 1949. Då såg den inte mycket ut för världen, man kan säga att den kom i lösvikt. En hög dammiga delar av det som en gång varit en motorcykel. Den kom inte som ett yrväder som Karlsson i Strindbergs Hemsöborna men den kom i ett yrväder transporterad i en hästdragen släde.

Den senaste ägaren, som bodde i grannbyn, hade skruvat itu den för renovering men hans ambition hade avtagit då han såg högen med alla smådelar och

glömt hur de skulle sitta. Han var mera lämpad att köra hästarna på bondgården där han bodde än att renovera motorcyklar.

Hos oss inhystes delarna i en ledig griskätte i lagårn, det var enda uthuset med lite värme i. Kätten var ledig eftersom den förre hyresgästen blivit julskinna. Värmen stod de två korna för.

"Verkstaden" inreddes med en enkel brädbänk och några spikar i väggen att hänga verktyg på.

Motorcykeldelarna hade från början varit en D-Rad på 500 cc som köpts ny den 12 april 1928 av urmakare E.O. Johansson, Uppsala. Den överfördes 1941 till "Beredskapsförteckning" och var bedömd som "Icke lämplig för krigsbruk". 1946 återuppväcktes den av en pastor ut- anför Uppsala som under en tid använde

den på sina predikoturer. 1948 övergick ägandet till den unge mannen som var bättre på att manövrera hästar än renovera motorcyklar.

Nu började vårt jobb med att sälla delarna från hö, halm och annat skräp. Där fanns också delar från gamla jordbruksmaskiner, delar som vi ansåg inte var nödvändiga vid renoveringen.

En motorcykel från 1928 var ganska enkelt uppbyggd och lätt att jobba med. Den tyska kvaliteten framstod tydligt. Sli- taget var minimalt på delarna så det var bara att montera ihop. Urmakarens var- samma skötsel var säkert också orsak till att delarna var i så fint skick. Ram och plåt- delar penselmålades svarta och nya däck och slangar inköptes på "Vulkis" i Enköping. Ett nytt avgasrör tillverkades av ett kopparrör som vi fick av rörmö-



D-raden renoverad och hopplockad till körbart skick.

karn i byn. Ljuddämpare ansåg vi inte behövdes så här långt ute på landet. Motorljudet blev fantastiskt, det hördes lång väg när vi var ute och körde och om-tänksamma människor fick god tid på sej att stänga in sina husdjur innan vi kom dundrande.

I april, när is och snö smält bort från vägarna, var D-Raden klar för provkörning. Det var en högtidlig stund när lagårdsdörren öppnades och maskinen rullades ut och fick se dagens ljus igen efter sin törnrosasömn. Provkörning utfördes en kväll då dagsmejan gett vika och grusvägens yta frusit och blivit torr. Vi ville ju inte smutsa ner "klenoden" i onödan. Allt fungerade perfekt men toppfarten väntade vi med att testa.

Våren gick och det blev sommar då D-Raden kunde få sträcka ut på vägar-

na, slippa livet i griskätten och få lagårdslukten bortvädrad.

Jag tror att korna hade uppskattat sin något udda rumskamrat under vårvintern. Mjölkproduktionen låg på sådan nivå att våra föräldrar fick ett välförtjänt diplom av Mjölkcentralen i Enköping. Eftersom det egentligen var kossorna som erövrat utmärkelsen tyckte vi att det var inte mer än rätt att diplommet skulle sättas upp så att de kunde få se och njuta av sina insatser. Tyvärr blev resultatet av våra goda tankar att korna, med sina långa tungor, fick tag i det och åt upp hederbetygelsen.

D-Raden hade två svagheter, en var att den inte gillade regn. Då var det stopp.

Hur pastorn klarade sina predikoturer i regnväder förtäljer inte historien

men han hade förmodligen hjälp av en högre makt.

Den andra svagheten fanns i bakhjulets konstruktion. Den ena sidans ekrar var monterade med ekerskallarna inuti bromstrumman. På grund av åldrandet hade ekrarnas hållfasthet försvagats vilket gjorde att en ekerskalle plötsligt kunde gå av. Då en sådan tingest hamnade mellan bromsbandet och trumman blev det tvärstopp, ett svart streck i oljegruset och man fick användning av balanskonst i den högre skolan. Vi hade några ekrar i reserv och kunde byta ut den trasiga och sedan var det bara att köra vidare tills nästa gick av.

När våra reservekrar tagit slut byttes D-Raden mot en tvåtakts Peugeot på 100 cc. Den var från 1938 så nu var det modernare tider som gällde. ■

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

Lättåkt och klurigt

Anita Mattsson, fjolårssegraren i Dagligbilsrallyt, stod i år som arrangör av årets rally. Hon och hennes rally kommitté hade hittat lättåkt och fina rallyvägar i Bälinge trakten.



En liten del av deltagarbilarna på parkeringen vid bygdegården. Britta och Leo Tatti åkte DAF Coupé.

RALLYSLINGAN var ca fyra mil lång och bestod av asfaltsvägar. Endast en sträcka på 50 meter var grusväg. Platser och byar som passerades var bland andra Eke, Skuttunge, Hägeby, Åkerlänna och Åloppe.

Frågorna innehöll många klurigheter t ex om gamla lador som passerats och strömstyrkan i en kraftledning. Det blev rena gissningar på de flesta kontrollerna för vår del. Resultatmässigt kanske vår ”allmänbildning” inte riktig räckte till för detta uppdrag. Efter en regnig natt och gråmulen morgon sken solen på ral-

lydagen. Start och målplats var Bälinge Bygdegård. När deltagarna anlände till startplatsen bjöds det på smörgåsar med varma och kalla drycker. Vid målgången trakterades deltagarna med kaffe med bröd och varm korv. Det fanns ett välfyllt

prisbord, alla deltagarna fick pris.

Segrade i årets Rally gjorde Christer Blom från Skyttorp. Han har ju viss vana med att ”ta hem” detta rally. Han har lagt beslag på seger pokalen i tidigare rallyn. ■

”Frågorna innehöll många klurigheter t ex om gamla lador som passerats och strömstyrkan i en kraftledning.”



Segraren Christer Blom nöjd o glad med förstapriset i högerhand.



Dagens rallyarrangör, Anita Mattsson, redogör för rallysträckan och Hans kontrollerar att allt stämmer.

Onsdagar i Ängby park – en klassiker, för klassiker

I Sverige har veteranbilsrallyn arrangerats i många år. Rallydeltagarna har där fått visa sin skicklighet med att klara av kluriga manöverprov och besvarat frågor som varit knepiga och svåra. Ett stående inslag brukar vara hemliga lådan.

UNDER SENARE ÅR har träffar för veteranfordon blivit ett populärt inslag. Här i Uppland är dessa träffar mycket populära. Några välbesökta platser är bland andra Venngarn, Sollentuna, Ulva Kvarn, Ängby Park, Nifsta och Hallstavik.

Ängby Park var på 60 talet en av de tre största folkparkerna i Sverige. De andra två var Liseberg i Göteborg och Skogsvallen i Östervåla. Numera är det pensionärsdansen som håller liv i Ängby Park.

Knivsta Classic Cars (KCC) lånar parkeringen några kvällar varje år sedan

2010. Det är alltid onsdagar. Nu samsas gammeldans och gamla fordon i Ängby-park. Det kommer många fordon på besök på veteranbilskvällarna. Man parkerar inne på parkområdet och när det är fullt ställer man upp fordonen på området utanför parken. Vid grillen serveras hamburgare och korvkiosken erbjuder både grillad och kokt korv. Uppe i Tallbacken ligger Cafeterian som har stort sortiment av kaffebröd och smörgåsar (ej räkmackor). Storsäljaren är nygräddande frasvåfflor som har en strykande åtgång.

2017 arrangerade KCC fyra onsdagsträffar. Den första var 14 juni och avslutningen var den 14 augusti. Det är alltid ett liveband som underhåller från stor scen med 50–60 tals Country eller Rocka Billy.

En bra kväll kan det vara upp till 150–200 fordon. Det är både bilar och MC. KCC bildades 2010 och medlemsantalet idag är ca 100. Fordonsbeståndet består mest av 50- och 60-tals Amerikanare. Men det finns även annat ”godis” bland föreningens vagnspark för den som föredrar lite mindre ”åkdon”. ■



Det sitter ett Fordmärke på kylaren på denna ”Rodd”. Undrar hur mycket Forddelar som är inbakat i detta bygge.



TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

En idyllisk marknad

En naturskön och idyllisk marknadsplats finns i Österfärnebo, närmare bestämt vid Koversta hembygdsgård. Här finns gamla rödfärgade timrade stugor och logar. Alla byggnader är väl underhållna och i mycket gott skick trots hög ålder.

PÅ HEMBYGDSGÅRDENS stora gräsmattor och åkermarker har en veteranmarknad varit "stationerad" under flera år. En marknad i "lilleputt format", men med mycket charm. Vid årets marknad hade 26 säljare infunnit sig lördagen den 15 juli.

Vi åkte dit med diverse marknads gods i bagaget. Vädret var strålande och många besökare i "veteranbranchen" hade letat sig till marknaden för att fynda. Utbudet varierade mycket. Det fanns bland annat bildelar, glas och porslin, keramik och leksaker.

Det fanns även garn och begagnade kläder för damerna att fynda. Enligt

marknads "bossen" Lennart Larsson fanns det 60-talet veteranfordon på finparkeringen. Volvo Amazonklubben var på besök med 23 bilar (de hade egen parkering). Tillsamman blev det drygt ett 80-tal veteranbilar. De bilar som fanns på parkeringen var 50- och 60-tals Amerikanare, en 50-tals Ford Zephyr, Mercedes, Volkswagen m fl.

Parkeringen var välbesökt av folk som strosade omkring för att titta på alla rariteter som stod uppställda. Antalet besökare var denna dag cirka 1000 personer. Många gjorde säkert fynd medan andra nöjde sig med att titta. Vid serveringen var det stort utbud. Dagens "hård



valuta" var glass i det varma solskenet.

När vi åkte hem så var det betydligt mindre att lasta in i bilen så vår försäljning gick bra. Vi syns igen nästa år i Koversta. ■



En av många vackra amerikanare på finbilsparkeringen.

”Lille Skutt” tog plats bland finbilarna

”Fest i Heby” består av flertalet kommuner och orter som tillsammans bidrar med diverse jippon och aktiviteter. Det är bland andra Tärnsjö, Harbo, Östervåla och Runhällen. Även Morgongåva och Enåker är representerade.

AKTIVITETERNA har mycket varierande underhållning. Det kan till exempel bjudas på friluftsteater, revy, hembygdsfester (Som i Huddunge), utflykt till Dalälven vid Östa och Campingen där. Dessa aktiviteter går alltid av stapeln första veckan efter midsommar.

Varje år körs även ett mopedrally med stort startfält i samband med Fest i Hebyveckan. Undertecknad med hustru besökte Huddunge hembygdsgård under festveckan 2016. Ett besök som gav mersmak, så vi tog ”Lille Skutt”, smeknamnet på en gammal Opel Kadett, som utflyktsbil och åkte iväg i det soliga och varma sommarvädret. Väl framme bjöds hembygdsgårdens publik på olika aktiviteter.

Från stora scen underhöll spelmän och sångrupper. En bil med släpkärra hade marknadsgodis (mest veteranbilsdelar) till försäljning för hugade spekulanter. Det ingick även ett veteranbilsrally i ”festmenyn”. Rallyt består av både praktiska och teoretiska prov. Det var start vid Huddunge kyrka och mål vid hembygdsgården.

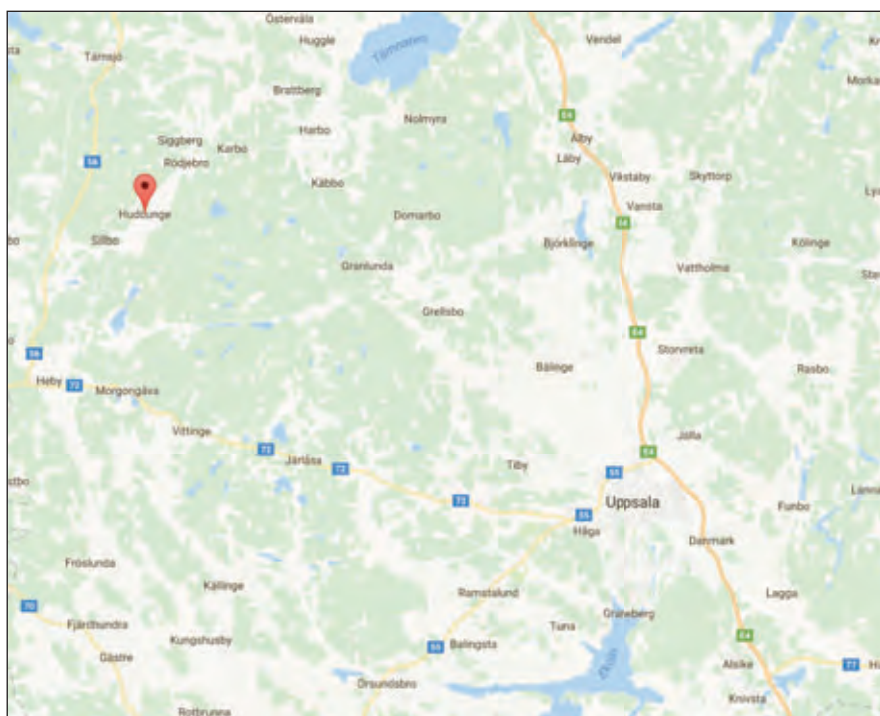
Tävlingsslingan gick bland annat genom Rödjebro, Hertigbo och Ravastbo. Ett tiotal kontroller skulle klaras av innan målgången av detta trevliga veteranrally. Många välpolerade och blanka veteranbilar stod uppställda och glänste på finbilsparkeringen. Det var de amerikanska ”Dollargrinen” som dominerade.

Övriga märken som fanns där var bland annat Rover, Bentley, Citroën CV2, Volvo Pickup och Opel. Även ”Lille Skutt” fick stå bland finbilarna. Traktens lantbrukare visade upp ett 20-tal äldre jordbrukstraktorer. En del renoverade till nyskick medan vissa verkade komma direkt från jobbet på åkern.

Blev man sugen på något gott och ätbart fanns det nygrillade hamburgare

och grillkorv. Ett rymligt serveringstålt serverade varma och kalla drycker med utsökt hembakat bröd. Efter att ha tagit del av alla aktiviteterna, fyllt magen och bättrat på solbrännan var det dags att tacka för oss. Nöjda styrde vi hemåt efter en dag med strålande sol, högsommarvärme och trevliga upplevelser.

Det blir säkert ett nytt besök nästa år igen vid Huddunge hembygdsgård. ■





En fin Saab Sonet som här samsas med Amerikanare och annat spännande.



En vacker skapelse på finbilsparkeringen.

Med gasen i botten på bärkraftig sjöis

Vinterhalvåret 2016–2017 har gått till historien som en av de varmaste o mildaste vintrarna på många år. Kanske den ”hetaste” sedan temperaturmätningarna började i Sverige. Endast några enstaka dagar med mycket stark köld har förekommit.

NÄR SJÖISARNA börjat frysa till och lagt sig hoppas isbaneåkarna på ihållande kyla och inget snöfall. Det blev inte som man önskat sig, vädergudarna hade andra planer. Tre snöfall med riklig nederbörd, med någon veckas mellanrum ställde till med mycket stöpis. Det var töväder, mycket varmt och blåsigt mellan snöfallen. All snö smälte bort men isen fanns kvar om än bara en tunn iskorpa.

Trots den milda vintern så har sjöisarna i Roslagstrakten frusit till med förvånansvärt bärkraftiga isar. Tack vare att kvicksilvret som lägst sjunkit till -25 någon enstaka natt. Slut på väderrapporten.

Motorsport av olika former har alltid varit publikdragande och ett populärt nöje. Många har börjat sin ”karriär” med gokart för att sedan utvecklas till världsstjärnor. Ronny Pettersson började som tonåring med gokart för att sedan klättra hela karriärstegen ”upp till toppen” och Formel 1. Han är inte den enda svensk som lyckats med att ”nä toppen”.

Några fartglade ”ynglingar” i åldrarna 17–75 år hemma hörande i trakterna av Roslagen, med ett stort intresse för motorsport och särskilt isbaneåkning håller sporten levande varje vinter. Trots problem med bärkraftiga isar under senare år, har man lyckats med att köra något ”race” varje vinter. Denna vinter blev det ”race” tre helger i stället för de planerade åtta.



Öppnar man luckan på en ”Bubbla” hittar man vanligtvis reservhjulet. Här hittar man en kylare. Isbilen har nämligen en trimmad Opelmotor i ”baken”.

Allt från Bubbla till Supra fanns på starlinjen Det ”vassaste åket” en Toyota Supra med en trimmad Audi i. Det ryktades om att det fanns 700 hk under huven. Flertalet snabba och ”välljudande” BMW bilar fanns på arenan. En Trabant med en hårt trimmad Volvo 850 motor monterad i ”bakluckan”. En till åren kommen Saab ”trubbnos” som utrustats med en DKW F102 motor som trim-

mats efter konstens alla regler. Det var en mycket snabb isbil och mycket högljudd. Här var det höga decibel vill jag lova. Värstingen bland Volvobilar var en Amazon med drygt 300 hk. En Volkswagen typ 1 med Opelmotor i baken imponerade stort den gick som ”ett skållat troll”. Det fanns mera godis än som här nämnts och det var mycket intressant att vila ögonen på i depån. ■



En Toyota Supra med rykte om 700 hk under huven



En Trabant med Volvo 850 motor monterad i "baken"



Saab 900 ombyggd till isbil, motorn monterad i "bakändan".

Bland hästkrafter och räkmackor

Nifsta håller ställningarna som ett mycket välbesökt utflyktsmål för veteranfordon. 4 maj var det ”vårmonstring”. Fordon och årsmodeller varierar från 1920-tals bilar till ”nyare bilar” (Classic Cars) som t ex Jaguar, Ferrari och De Tomaso.

RYKTEN SÄGER att det bland dessa värstingar finns det bilar med 700 hk under huven. Kontrasten till dessa bilar är småttingarna t ex Goggomobil, Messerschmitt (FMB) Fulda Mobil med mera. Ingen bilträff utan A- Fordar och T- Fordar och 50- och 60-tals Amerikanare, som dominerade till antalet.

Även många hemmabyggen har varit på plats. Några äldre lastbilar har berikat den tunga viktclassen. En och annan gamla traktor och ett stort antal motorcyklar. Det har varit 22 torsdagsträffar

(om jag inte räknat fel) denna sommar. Antalet fordon ökar stadigt för varje år. Dick Eriksson ägaren av Nifsta gård är ”boss” på stället och ser till att kafeterian är välfylld med dryck och tilltugg.

I kafeterian är det räkmackorna som ligger i topp när det gäller popularitet och åtgång. Dick nämnde att en kväll med många besökare behövs det 20–25 kilo räkor till alla mackor. Torsdagen den 27 juli var det fordonsrekord för denna sommar. Mellan tummen och pekfinger räknades ca 700 ekipage in. Då var alla

besökare inräknade även de som besöker med ”Svensson bilar”.

Det finns i stort sett obegränsade områden att parkera på den före detta golfbanan. Årets sista träff var den 28 september.

Nu började kvällsmörkret smyga sig på allt tidigare och kvällarna blir svalare. Nu återstår att ”överleva” en mörk kulen höst och vinter. Nu är det till att vänta på vårsolen som kommer med sitt ljus och värmer upp landskapet. Vi ses på Nivsta nästa år igen. ■





Denna "Cobra" är ett replikabygge men den ser väldigt äkta ut.



Detta fordon är av märket Morris 8, 1935 års modell. Kom till Sverige 1975 och stått still tills för två år sedan. Hel, fin och osvetsad. Den enda "renoveringen" är omlackningen. Sedan 2017 är den i trafik igen.



TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

På tur i skärgården

Söndagen den 24 september var inbokat för att delta i Småsvängen. I år gick detta rally för småbilar på Ljusterö. Rallyt räknas som en MHS klassiker för småbilar.

LJUSTERÖ är en av de största öarna i Stockholms skärgård. Ön har varit befolkad sedan 1300-talet, kanske ännu tidigare. Befolkningen har ökat från mitten av 30-talet då man fick elektricitet på ön. 1937 fanns det 37 elabonnetter. Under 2000-talet har den bofasta befolkningen ökat till över 1500 personer. Antalet fritidsboende gör att befolkningen ökar till det tiobubbla under sommar och helger.

För att ta sig till Ljusterö tar man färjan från Östanå färjeläge. Resan tar ca 15 minuter. Det finns en slottskyrka och en golfbana på ön. Marums slott uppfördes på 1740-talet av köpmannen Hans Lenman från Stockholm. Slottet är idag privatägt. Omkring 50-talet ekipage mötte upp vid startplatsen på Ljusterö torg. Torget var också målet i rallyt.

Rallyslingan var ca fem mil lång och bestod av både asfalt och grusvägar. Åtta obemannade kontroller och en bemannad kontroll med manöverprov var dagens ”meny”. Kontroll nummer tre var placerad vid Väsbystrands båtbygga. Dit anländer Waxholmsbolagets båtar för att lämna och hämta passagerare och fraktgods.

Vi hade turen att båten lade till vid bryggan när vi passerade. En bra beskrivning (*Road Book*) gjorde det lätt för kartläsaren, tillsammans med de pilar som var uppsatta på ”strategiska platser”, att hitta rätt väg.

Skall man klaga på något i rallyt så var det vissa grusvägar som var minst sagt dåligt underhållna. Efter att försökt att ”bemästra” och klara både frågor och

manöverprov var det raka vägen till målet för att lämna in startkortet.

Efter målgång intogs en sen lunch på en närbelägen restaurangs terrass. Det var bara att njuta av den goda maten och solskenet. Vädret hade förbättrats under dagen. Vid starten från Knivsta låg dimman tät och tjock över landskapet men vid Roslagskulla började solen titta fram från en klarblå himmel. ■

Britta och Leo Tatti vid sin DAF 55 Coupe 1970. Lennart Wiström dekorerar sin Austin A35 med Rallyskylten, frugan Gunnel sitter i vår Opel Kadett och övervakar Lennart i hans monteringsbestyr.





"Iggesundarn" Björn Hedlund med hustru Margareta poserar vid deras Porsche 356A 1959 års modell. Bilen renoverades 1984, har körts 7500 mil och är fortfarande i nyskick.



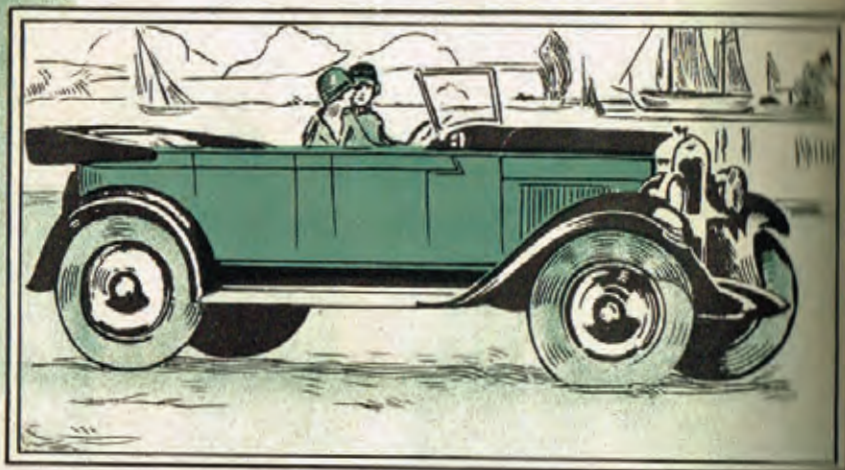
1:a	Mikael Örn	Opel Kadett 1965	15 poäng
2:a	Fredrik Hesse	Mazda MX 5 1992	14 poäng
3:a	Sven-Olof Öberg	MGF 1996	14 poäng
4:a	Björn Hedlund	Porsche 356A 1959	13 poäng
5:a	Bengt Mattsson	Triumph TR4 1967	13 poäng

I förgrunden en A-Ford en Ford Anglia och en DKW AU1000. Småsvängen är ett rally där bilarna inte får överstiga 4 meter i längd.

CHEVROLET



...en vagn,
som passar just för *Henne!*



I VÅRA DAGAR, då allt flera damer sitta vid ratten, är Chevrolet just den vagn, som passar *Henne*.

Damerna fordra, att en automobil skall vara elegant och lätt att sköta. Och motorn får naturligtvis aldrig giva anledning till bryderi.

Chevrolet är därför den idealiska vagnen för damer, ty den är vacker och stilfull och äger en individuell prägel, som i hög grad tilltalar damerna. Chevrolet vagnens aldrig svikande pålitlighet, dess känslighet för minsta vink och dess enastående förmåga att taga sig fram i den starkaste trafik — alla dessa egenskaper göra denna vagn så lämplig för ett par svaga kvinnohänder.

Med en Chevrolet blir det aldrig anledning att känna sig nervös, Chevrolet är en vagn, som passar — just för *Henne*.