

JULHÄLSNINGEN 2009



*God Jul &
Gott Nytt År*



INNEHÅLL

JULHÄLSNINGEN 2009
UPPLANDS FORDONSHISTORIKER



- 3 Tack alla ni som bidrar
Ordföranden har ordet
JERRY DÅVERSJÖ
- 4 Dagligbilrallyt i Hagby
INGEMAR EJDERSUND
- 6 Veteranmarknad i Ekebyboda
Plåtfynd ovan jord
GUNNAR FLODÉN
- 8 Sommaren med Gunnar
GUNNAR FLODÉN
- 12 Roslagen upp-och-ner
på lättviktare
GUNNAR FLODÉN
- 14 Gott & blandat
Rapport från Gottröra
STIG LARSSON
- 16 Tidig husbilsprototyp i Ramsele
STIG LARSSON
- 18 Från Porsche till prärievagn
Traktorrally i Knivsta
STIG LARSSON
- 20 Rallyklassiker för veteranfordon
Upplandsrundan
STIG LARSSON
- 24 Sakta i backarna
Nordisk sommarträff för Morris
KERSTIN OCH LEIF CARLSSON
- 26 En affär som inte blev av
KENNETH ALFREDSSON

Omslagsbilden: Nordisk sommarträff
för Morris Minor, Koppang, Norge 2009
Foto: Leif Carlsson

Tryck: SLU Service, Uppsala 2009

www.upplandsfordonshistoriker.se



Tack alla ni som bidrar

DET ÄR INTE LÄTT att komma in i en ny klubb från ingenstans, till att bli ordförande. Jargongen är olika i alla klubbar, även hur den skall drivas. Jag har då en del personer att tacka för all hjälp jag fått hittills under året. Stig Bernström för all information om namn, hjälp på lokalen med posthämtning och kaffekokning med hjälp av Conny Wallin på kvällarna med öppet hus. Jan Widegren för all hjälp med dator och kopiering. Han kan det mesta, för att inte tala om hur man tar fram trycket på alla kuvert, det är inte

det lättaste för en som har lärt sig datorhantering på äldre da'r. L-Å Larsson m.fl. att packa kuvert för utskick. Åke Andersson och Göran Palmqvist för en mycket bra genomförd "Upplandsrundan". S-O Mattson och Åke Bjärkelöv med alla funktionärer för marknaden i Ekebyboda. Rune Carlsson för genomförandet av årets Dagligbilsrally, som vanns av Sören Palm. Jag har ordnat resan till Grängesberg för funktionärer som ställde upp på marknaden, jag hop-

pas, att dom som åkte med, tyckte det var en bra resa. Det fanns mycket att se, vädret var bra och maten på restaurang Piren i Ludvika var mycket god, och bussarna fina. Jag hoppas att under nästa år få lika bra hjälp från alla i UFH, det är många nya namn att komma ihåg.

ETT STORT TACK till alla för det här året och en God Jul o Gott Nytt År

Jerry Däversjö



Dagligbilrallyt i Hagby

I gråmulet och fuktigt väder påbörjades resan till det traditionella dagligbilrallyt. Denna gång arrangerat av Rune Carlsson i Hagby, Vänge.

TEXT OCH FOTO: INGEMAR EJDERSUND

EFTER EN KOPP KAFFE med bulle skickade Rune iväg oss med någon minuts mellanrum.

Första kontrollen nåddes efter 2 km. Här frågades efter en bild på en runsten. Ingen aning men kanske är det alternativet med fisk och fiskare då havet troligen nått denna trakt. Så fel vi hade.

Kontroll två visade en bild på en

vacker veteranbil. Det är en Lagonda hävdar jag men frun tror Daimler. Kanske har hon rätt Lagondan är nog bredare har jag för mig. Vi tar Lagonda. Fel igen.

Nästa kontroll frågar efter första Vasaloppssegraren. Alla namn är bekanta men vilken var först? Ren gissning och fel igen. Det här börjar inte bra.

Kontroll fyra är ju enkel. Hur många gånger har man inte sett Alfa-loggan. Totalt fel.

Efter 16,5 km når vi kontroll 5 och nu var det ju bra att vi tittat på Mitt i Naturen med Martin Emtenas. Äntligen en fråga som vi kan besvara.

Kontroll sex visar också en bild på en vacker bil. Kan det vara en Armstrong-Siddeley? Svar nej.

Nästa kontroll testar våra trädgårdskunskaper och visst är det en majrova.

När byggdes Hagby kyrka frågas vid kontroll åtta. Få se nu romerska siffror! XL måste ju vara 40 och L1 51. Ja det blev man ju inte klokare av. Chansning på 1851. Fel igen.

Kontroll nio ger frun möjlighet att glänsa med fruktkunskaper. Lätt som en plätt.

Aj, aj, aj, vilken klurig fråga vid kontroll tio. Vad stod det på skylten vid kontroll nio? Uppmärksamheten var ju riktad på frågan och inte på omkringliggande skyltar.

Så var vi då i mål efter 41 km lång färd på relativt okända vägar. Kul att återse vägar jag inte åkt på sedan 60-talet. Här vid målet testas min bollskicklighet. Att kasta boule-klot kan ju inte vara så svårt. Av tre kulor studsade två ut med noll poäng som resultat men den tredje gav i alla fall två poäng.

”Kontroll två visade en bild på en vacker veteranbil. Det är en Lagonda hävdar jag ...”



En bild på en vacker veteranbil mötte oss vid den andra kontrollen. Kan det vara en Lagonda? Frun tror Daimler. Kanske har hon rätt?



Tak, eller inte tak var frågan denna gråmulna dag. Men ibland räcker det med skönhet som båda dessa bjuder.

Nu återstår en utslagsfråga. En burk med en massa skruvar plus ett snöre. Hur många och hur långt? Svaret var 300 st och 300 cm. Ganska nära gissat.

Lite småfrusna smakar det bra med varm dryck och smörgås medan Rune rättar.

Hur det gick? Det kan ni se på vår hemsida men vann gjorde Sören Palm som förhoppningsvis och traditionsenligt arrangerar nästa års rally. Alla sjutton startande fick pris. Stort tack till Rune Carlsson med medarrangörer. ■

www.upplandsfordonshistoriker.se

Rune Carlsson arrangerade och såg till att alla startande ekipage kom iväg ordentligt. Här pustar han ut tillsammans med frun.



VETERANMARKNAD I EKEBYBODA

Plåtfynd ovan jord

TEXT OCH FOTO: GUNNAR FLODÉN

Upplands Fordonshistorikers höstmarknad på Ekebyboda blev en folkfest. Omkring niotusen besökare och drygt trehundra säljare hade sökt sig till marknadsplatsen vid skjutbanan som för dagen kunde liknas vid ett fält där det pågick utgrävningar av medeltida föremål.

MÅNGA GLADA MINER sågs när fynd gjordes. En del föremål var gamla, dock inte medeltida, för dagens fynd fanns ovan jord.

Upplands Fordonshistoriker, arrangerar årligen denna höstmarknad. Förutom kompletta fordon såldes och köptes gamla delar till kommande renoveringsobjekt. Naturligtvis fanns annat också att vila ögonen på och eventuellt köpa. Kopparföremål, glas, leksaker, gamla kläder

och annat tingeltangel. Vid ett av stånden stod Hasse Strand i solskenet och sålde kuriosa.

– Det går sådär med försäljningen, men det är mycket trevligt att träffa folk på det här viset, sa han.

Pecka Karlsson som ingick i funktionsnäringsstaben menade att trots att det var så många besökare kändes det inte trångt och stämningen var hela tiden god. Folk trivdes och släpade glatt hem sina fynd. ■

En medeltida utgrävning, nejdå, Upplands Fordonshistorikers höstmarknad vid Ekebyboda





Fyndfält i Ekebyboda. Det är precis en sådan här bensintank som jag har letat länge efter, tycks den här spekulanten mena.



Billjäl från 1960-talet sökte köpare.





Sommaren med Gunnar

– ETT LITET LUSTSPEL I SKÄRGÅRDSMILJÖ

Det ska sägas från början, det här är ingen komedi, även om det alltid finns komiska inslag i ens liv också på sommaren. Nej, det här är snarare en somnardokumentär av en semestrande motorskribent.

TEXT OCH FOTO: GUNNAR FLODÉN

VI HADE PRECIS DANSAT klart kring midsommarstången på sjöängen på vår ö i Stockholms skärgård när den första resan tillbaka till fastlandet kallade. Det var Viksta traktormuseums årliga visning av sina klenoder som luftades och startades ute i grönskan för en förtjust allmänhet.

Mitt uppdrag var främst att samla material till min nästa bok. Men precis som de övriga åskådarna fascinerades jag över vilket lyft dess motordrivna maskiner gjort för jordbrukare i hela världen. Relativ tidigt fann också traktorn sina köpare i vårt land. Glädjande nog finns det många idag som tagit på sig

ansvaret för att bevara denna intressanta teknikhistoria.

Nästa uttryckning från ön var några veckor senare. Katrineholms Mopedvetaner arrangerar varje år en liten trevlig marknad på en lantbruksegendom. Drygt tusen besökare och ett knappt hundratal säljare gör marknaden små-



Självbindare, en så kallad "lättbindare" tar hand om säd och krävde två personer, en på BM Victor-traktorn satt Tage Karlsson och Jan Lindström som skötte spakarna på bindaren bakfefer.

*Rolf och Patrik Persson från Björklänge,
tillsammans med Jan Lindström visade sina
fina små traktorer i skala 1:16.*



*Moline "Järnhästen", en tidig traktor
från 1919 var en uppskattad favorit bland
åskådarna och rattades av Jan Lindström.*

*”Glädjande nog
finns det många
idag som tagit på
sig ansvaret för att
bevara denna
intressanta teknik-
historia.”*



*Allan Wennberg tämjer en
Titan-traktor från 1919.*



Magnus Wiberg vid delar av sin fordonspark.



Bengt Wilhelmsson på ett av objekten från hans mopedsamling utanför Katrineholm.



På Utö i Stockholms skärgård är det falkmoppe som gäller



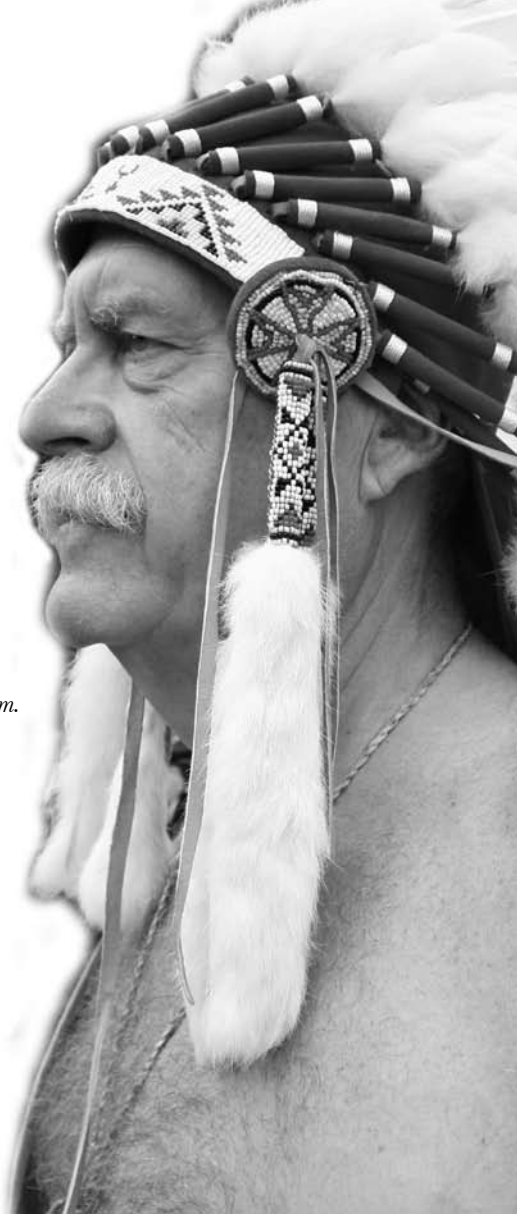
Arnold Kajerdal vid sin fina mc-samling i sitt museum på Utö



Old Arn, alias Arnold Kajerdal vid sin vackra Maico-motorcykel från 1955.



Hövdingen Ulf Markefelt ser bister ut när han bevakar sin stam.



skalig och "hemtrevlig", som den var för 30 år sedan. (Jag var en av dem som stod bakom ett stånd och sålde böcker och pratade med alla som kom fram, och det var nästan alla. Det blev ytterliga några marknader under sommaren som jag tillbringade vid mitt bokstånd.) När jag var på dessa breddgrader i Katrineholmstrakten var besöket hos den nyinflyttade motorälskaren och vännen Magnus Wiberg en självklarhet. Glatt ställde han upp delar av sin motorflotta för min fotografering. Magnus trogne gamle T-Ford från 1923 som han korsade Sverige med 2005 ställdes upp tillsammans med en stor mängd lättviktsmotorcyklar från 1930-talet och hamnade på bild. Ett trevligt nedslag i Sommarsverige.

Sjösättningen av den lilla, knappt fem meter långa plastbåten från 70-talet

med en varvillig Yamaha-motor, gick lätt. Efter att ha backat ner båttrailern för rampen guppade den förväntansfullt i "drickat" inför sommarens sjöäventyr. (Men det kan redan nu sägas att det inte blev så värst många sådana i år heller). Med några få turer ut till kobbar och skär tillsammans med glada vänner och god förtäring blev det ändå trevliga minnen bevarade till vintern.

Nästa gång turen gick över den vackra Djuröbron, Strömman kanal och Skurubron mot stan var för ett reportage om en vit indianhövding i Tyresö. En storsamlare av Indianmotorcyklar som hade full koll över sin stam. Ändå påstod han sig inte vara någon "nagelbitare" när jag frågade honom efter vissa årtalsfakta. Fast en livs levande Sitting Bull var han ändå.

Nästa tur gick från en ö till en annan ö. I södra skärgården ligger Utö, en pärla vid Mysingen. En ö som har fler flakmopeder än den fast boende befolkningen – över 300 "flakor" färdas kors och tvärs över Utö. Det är bara att hoppa i diket när de kommer fullastade med svärmor och delar av bohaget.

Efter en god fisklunch vid "Båtshaket" på Älö, vackert beläget vid klippor och vatten utförde jag mitt egentliga uppdrag med penna och kamera. Du gissar rätt – fordon som drivs med en smattrande motor hamnade på bild.

Väl tillbaka på "min ö" slutfördes sommarens "snickarprojekt", hustruns önskan om en bräddad uteplats.

Jodå, jag har varit ledig i sommar också! ■

Roslagen

UPP- OCH- NER PÅ LÄTTVIKTARE

TEXT OCH FOTO: GUNNAR FLODÉN

– *Hoppas att dagen aldrig tar slut, det här är bland det roligaste jag har varit med om, sa Ingemar Eriksson från Norrtälje med fingret stadigt på lättviktsmotorcykelns pinngas.*

Tillsammans med 14 lättviktarförare deltog han i föreningen "Lättviktsentusiasterna 98 cc" som hade valt att arrangera årets träff med start och mål vid Finsta stationshus i Roslagen. Mötet gick under namnet "Roslagen upp-och-ner".

Roslagsbönder i trakten kikade pillemariskt mot lättviktarflottan där den drog fram upp och ner i backarna, närapå över stock och sten.

– Det är sådana här upplevelser som vi 98-kubiksåkare gillar, sa en glad delta-

gare vid ett av stoppen längs vägen, samtidigt som han försökte svara på några knepiga tipsfrågor som dök upp här och där.

Några av lättviktsmotorcyklarna var luggslitna av tidens tand, några med glänsande lack. Rost och krom i en härlig gemensam harmoni. Fordonens 98-kubikare knattrade och doftade 1930-tal. Vi är med på en tidsresa tillbaka till några år in på 1900-talet. Svenskarna hade fått några veckors lagstadgad semester och

en del hade råd att byta cykeln mot en ny lättviktsmotorcykel. Det är just på sådan, de få som ännu finns bevarade, som vi tillsammans med ett gäng lättviktsryttare färdas en sommarsöndag i Roslagen.

Fordonens pinn- eller rullgas är nära nog i fullgasläge, hastigheten pendlar mellan cirka 55 till 65 km/tim, lagligt och behagligt. Att få rasta ett sådant gammalt och enkelt fordon som en 98-kubikare är både roligt och spännande också på 2000-talet. Rentav ännu skojigare! ■



Förstagångsåkaren Ingemar Eriksson njöt av dagens upplevelser på lättviktersadeln.



Från Upplands Fordonshistoriker deltog Conny Wallin, Stickan Bernström, Anders Djerf, Gunnar Flodén och Ingemar Eriksson i föreningen "Lättviktsentusiasterna 98 cc" arrangemang "Roslagen upp-och-ner" i augusti. Anders Djerf hjälper Ingemar Eriksson med att tanka Rex-lättvikaren.



*”Roslagsbönder i trakten
kikade pillemariskt mot lätt-
viktarflottan där den drog fram ...”*

Gott & blandat

När dessa rader skrivs ner har sommaren flytt sin kos och det har blivit höst. Några rallyn återstår Småsvängen, ett rally för småbilar, mc-bilar och motorcyklar och Dagligbilarallyt.

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

DAGLIGBILRALLYT är UFH:s klassiska rally där dagligbilen används som rallyfordon.

Ett mycket trevligt utflyktsmål under sommaren har varit Nifsta golfbana, Gottröra. För egen del och för andra likasinnade, är det inte frågan om golfspel, utan om den populära veteranfordonsträffen varje torsdag kväll. Årets träffar har pågått från 14 maj till 17 september.

Där är stor variation av fordon. På mc avdelningen har det varit allt från mopeder, 98:or, gamla tunga veteran-

motorcyklar till nya ”värstingar”. På bilsidan har det varit T-fordar, Rolls Roys, Amerikanare 50 och 60 tals, Volvo, Saab med flera. Där har även varit Ockelbo Racers och hembyggda sportvagnar.

Även några gamla lastbilar och någon traktor har varit på plats.

Om jag skulle våga mig på en gissning på antalet fordon på torsdagsträffarna ligger det på c:a 100 stycken.

Kafeterian tillhandahåller kaffe med dopp och smörgåsar. Vid grillen kan man få varmkorv och hamburgare. Priserna

är mycket humana på det som serveras. En besöksparkering för ”civila” fordon finns tillgänglig på en åker intill golfbanan. Om något ris skall utdelas gäller det in och utfarten till denna parkering. Den är knixig och det är svårt för vissa fordon att klara den tvära svängen, dessutom är sikten inte så god vid infarten.

Detta är ett trivsamt utflyktsmål för veteraner och övriga besökare och det blir mycket motorsnack vid kaffeborden.

På 60 talet byggdes tre sportbilar i Rimbo. Tre Rimbo grabbar bestämde sig för att bygga varsin sportbil. De gjorde ritningar till en egenhändigt designad kaross. Karossen göts i glasfiber och monterades på en bottenplatta från en Volkswagen. De använde sig av Porsche och WV motorer. Det låter enkelt men ett stort antal arbetstimmar lades ner på att tillverka sportbilarna. Alla tre bilarna finns kvar i Rimbo med omnejd. Bilarna döptes till Cobble. ■



Lars-Erik Jansson besiktigade sin Cobble 1967 med rent papper. Det sitter en trimmad WV 1600 motor och en Porsche växellåda i fordonet, Porsche bromsar, fälgar och instrument. Bilen användes i början som bruksbil och har gått 30 000 mil.

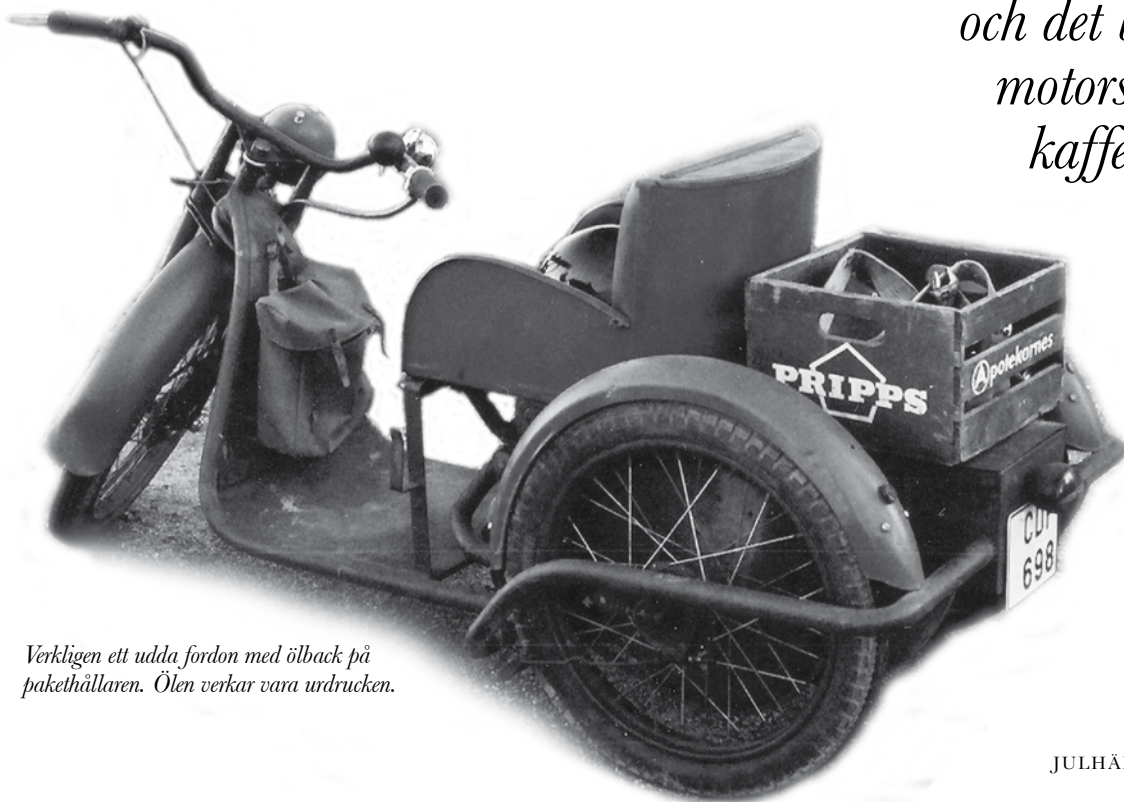


Ford Special 1950, byggd av John Kvarnström. Motorn är en Ford sidventil V8 med Mercury vevaxel. Trimmad till cirka 160 hkr. Handknackad aluminiumkaross. Toppfart över 200 km i timmen beroende på vilken bakaxelutväxling som användes. Kvarnström tävlade i Nordiska Specialvagnsklassen både på asfalt och is (långdubb). Han tävlade även utomlands. Nuvarande ägare är Roger Eriksson Åkersberga. Han har kört backtävlning med bilen.



Märta och Gunmar Eriksson Uppsala gör sig startklara med deras DKW 500 cc, 1940 års modell. Bertil Åberg tittar på.

”Detta är ett trivsamt utflyktsmål för veteraner och övriga besökare och det blir mycket motorsnack vid kaffeborden.”



Verkligen ett udda fordon med ölback på pakethållaren. Ölen verkar vara urdrucken.

Tidig husbilsprototyp i Ramsele

I vårt avlånga land har det alltid funnits kluriga och mestadels självlärda bysmeder. De har med enkla verktyg och stor uppfinningsförmåga skapat många avancerade konstruktioner med god hållbarhet och hög kvalité.

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

Bilden visar husbil nummer 2. Torsten Johansson i Ramsele var mannen som konstruerade och byggde fordonet.



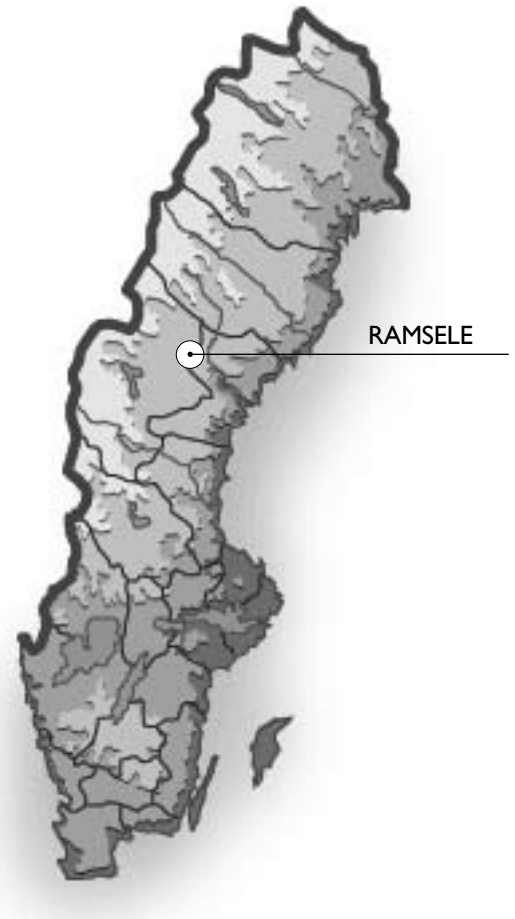
TORSTEN JOHANSSON var en mycket händig och uppfinningsrik man. Han hade en liten verkstad i Ramsele i norra Sverige. På tidigt 60-tal fick han en ljus idé att konstruera och bygga en husbil eller som han uttryckte sig en självgående husvagn. Den mycket väl använda husvagnen pensionerades. Det nya fordonet skulle bli betydligt enklare att parkera på campingplatserna som regelbundet besöktes under sommarhalvåret. För att inte tala om alla fiskeresor till flertalet av norrlands älvar.

Idén omsattes i tillverkning av tre prototyper, vilka såg dagens ljus i den lilla verkstaden. Prototyperna byggdes av Saabdelar på ett eget konstruerat chassi med balkar och utliggare till en bredd av två meter. Drivaxlarna fick förlängas för att passa den breda spårvidden. Styrningen var helt ombyggd, golvspak i stället för rattväxel mm. Den första drivkällan var en Saab 92 motor, som trimmats till 30 hkr. Motoreffekten var dock i klenaste laget och ekipaget var inte direkt någon raket ut efter vägarna, men enligt uppgift driftsäker och pålitlig. Den var efter dåtidens krav en mycket praktisk och välbyggd husbil. Denna husbil har varit försvunnen men återfanns 2007, av en ren slump, i skogarna i södra Dalarna. Den hade då stått där i 40 år och enligt uppgift använts som jakt- sommarstuga. Husbilen är numera

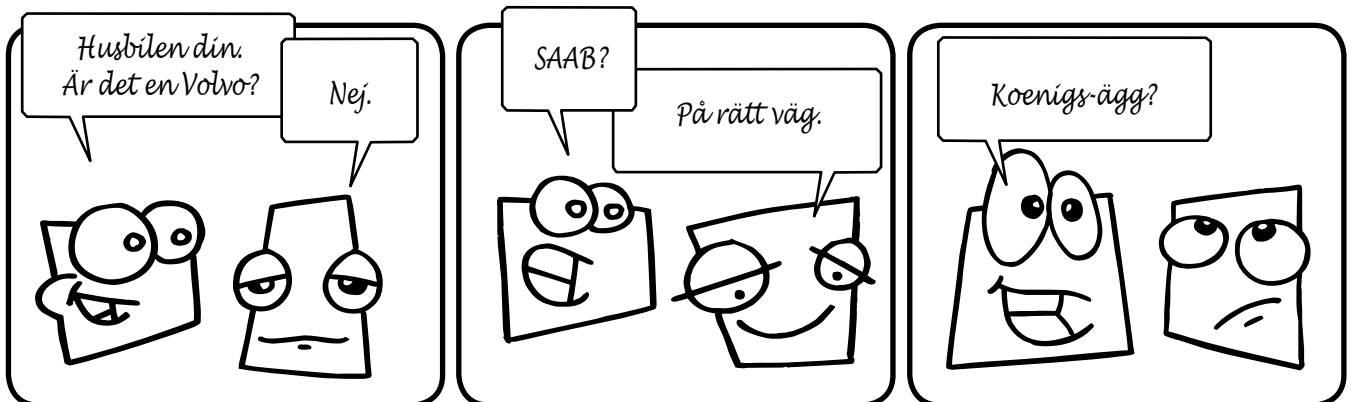
flyttad från skogen till ett lämpligare förvaringsställe. Där har några entusiaster tagit hand om "vraket" och påbörjat en stor renovering. De har lyckats att få liv i originalmotorn och efter att bromsarna renoverats har de provkört och konstaterat att det mekaniska är ok. Karossen "husvagnsdelen" var däremot omöjlig att rädda. Kanske kan någon liten del av original karossen användas, men det är tveksamt. Nog om "Förstlingen".

På bilden finns husbil nummer 2. Detta fordon har rullat över 8000 mil och har haft ett antal ägare som färdats med husbilen mest i norra Sverige, men även Stockholmstrakten har haft besök av denna klenod.

Nuvarande ägare köpte fordonet i Jokkmokk hösten 2006 på en "Blocket annons". Tvåtaktsmotorn är bytt mot en V4 med betydligt mer effekt. Grillens mitt del kommer som synes från en Saab medan de båda sidhalvorna är från Volvo Amazon. Undertecknad passade på att fotografera denna fantastiska Saab husbil vid en av sommarens torsdagsträffar vid Nivsta golfbana i Gottröra ■



”Motoreffekten var dock i klenaste laget och ekipaget var inte direkt någon raket ut efter vägarna ...”



ÅRETS TRAKTORRALLY I KNIVSTA

från Porsche till prairievagn

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

Eldsjälarna Håkan Eriksson och Jörgen Pettersson och Pär-Åke Danielsson arrangerade årets Traktorrally. Start och mål var vid ishockeyrinken i Knivsta.

ÅRETS UPPLAGA var den 6:e i ordningen och med samma start och målplats som tidigare. Vädrets makter var inte på något solskenshumör, regnet strilade ner från blygrå moln. Detta avskräckte inte de 25-tal deltagande ekipagen, som infunnit sig med sina ”stålhästar”. Dagens bana var 1,5 mil på lämpliga traktorvägar. Först kördes en

rundtur i samhället därefter ut på landet till Forsby, Hova och Vickeby. Vid Oleta var det en halvtimmes lunchrast. En kopp varmt kaffe satt fint i det regniga och småkyliga vädret tillsammans med mackor. Efter lunchrasten var det åter dags för uppstigning i ekipagen för att avverka dagens sista etapp till målgång i Knivsta. Deltagarna hade inga

Porsche traktor från 50 talet. Den kördes av Moström från Rasbo.





Jörgen Pettersson från Knivsta bogserar igång Hasse Bergströms BM 36 med sin Fordson. Det var batteriet som krånglade på 36: an.

BILDEN NEDAN. Från Vänge kom tre ekipage bl a Ferguson med tillkopplad prärievagn.

manöverprov eller frågor att svara på utan priserna lottades ut på ekipagens startnummer. De deltagare som hade längsta vägen till Knivsta kom körande från Vänge väster om Uppsala. Bröderna Moström från Rasbo är två som alltid ställer upp i Knivsta Traktorrally.

De körde en Porsche!!! (Traktor) och en Massey-Ferguson. Storlekar och märken varierade i rallyt. Från den lilla Porschen till den jättestora Ford Country. Andra deltagare var bland annat BM, Volvo, IH och Ferguson. Vissa traktorer hade redskap kopplade, allt från fyrhjulsvag-

nar, dygnspridare eller prärievagn. Alla deltagande ekipagen tog sig runt dagens bana utan några problem. Detta arrangemang börjar bli en klassiker och alla deltagarna var mycket nöjda med dagens utflykt och hoppades få återkomma nästa år. ■

”Detta arrangemang börjar bli en klassiker och alla deltagarna var mycket nöjda ...”



Rallyklassiker för veteranfordon

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON



Dan Andersson från Märsta ställde upp med sin sällsynta och mycket välrenoverade A-Ford Roadster Pick Up 1930.

Det är lördagskväll i stugan med skön och avslappnad tillvaro i TV soffan. TV programmet bjöd inte på något att titta på i vårt tycke. Det fick bli en videoinspelning med ett revygång från 60-talet.

IDAG ÄR DET SVERIGES NATIONALDAG. Nu en titt på vad denna lördag har att erbjuda "veteraner", Kultur på väg, Motorhistoriska dagen, Ånna-Boda veteranrally och andra träffar i mängd. Det är bara att vraka och välja. För vår del var valet lätt, Upplandsrundan, en rallyklassiker för veteranfordon. I år var start och mål förlagt till Österbybruk.

Dryga 70 talet ekipage var anmälda till start. Många "pärlor" fanns att beskåda vid startplatsen, allt från blänkande och kromtyngda amerikanare till lastbilar. Alla fordon var i mycket gott skick. Några Motorcyklister hade trotsat det kyliga och regniga vädret. Under dagen sken det dock upp och det blev sol och värme vid målgång.



Vad vore veteranrally utan Fordar. Först en B-Ford sedan en A-Ford och där bakom skymtar vår DKW.



Gunnar och Märta Eriksson från Uppsala åkte i sin Dyna Panhard 1951. Chevrolet lastbil 1937 kördes av Olof Westergren Rimbo. Nästa lastbil som är något skymd är Lars Johanssons Chevrolet lastbil 1936 års modell. Ekipaget hör hemma i Östhammar.



I förgrunden står en fin gammal Bentley vid lunchuppehållet vid Ekeby kyrka

De äldsta bilarna var två A-Fordar från 1930 talet och den yngsta bilen var en Ford Granada 2,8 ifrån 1978. Upplandsrundan var som vanligt mycket välarrangerat. Toppenfina vägar som var perfekt pilade. Hustrun, som hade hand om kartblad och navigering, hade bara lovord och beröm till arrangörerna i vilket jag instämmer.

Vi körde en rallyslinga på cirka 7 mil med start och mål i Österbybruk. Både teoretiska och praktiska prov skulle utföras under rallyt. Färdvägen gick förbi Morkala, Ramhäll och Alunda. Vid Ekeby kyrka var det en halvtimmes lunchuppehåll där den medhavda matsäcken plundrades på sitt innehåll. Efter lunch uppehållet startade rallyt med en skilje fråga som första uppgift. Färden gick nu vidare mot Gimo, Norrlövsta, Östanå och fler platser som passerades innan målet nåddes i Österbybruk.

Vid målgång klarnade det upp och det blev strålande sol. I väntan på resultatet intogs fika i den mycket vackra herrgårdsparken, Många olika bilmärken

fanns att beskåda denna dag. Den ovanligaste bilen i mitt tycke var Rimbobon Lars-Erik Janssons egenhändigt byggda sportbil som han döpt till Cobble. Bilen blev körklar och besiktigad 1967. Långväga deltagare fanns. Pelle Leonardsson från Bomhus (adress Gävle) kom till start med sin Rover 75 årsmodell 1951. Från Värmdö kom Lars-Göran Bohlin och Åke Gustavsson. Lars-Göran med sin DKW Unversal 1960 och Åke med sin DKW 1000 årsmodell 1960.

Detta var för oss årets första veteranrally, men det blir säkert många fler innan sommaren är till ända.

De fem första vinnarna i årets Upplandsrunda

1. Mikael Bengtsson, Knivsta
Mercedes Bens 190SL, 1958
2. Jerry Doversjö, Uppsala
Bentley, 1946
3. Bengt Aronsson, Vallentuna
MGA, 1959
4. Anders Lövström, Östhammar
Rover 75, 1954
5. Dan Andersson, Märsta
A-Ford Roadster Pick up, 1930

Undertecknad önskar alla i UFH en riktigt GOD JUL o GOTT NYTT ÅR ■

”De äldsta bilarna var två A-Fordar från 1930 talet och den yngsta bilen var en Ford Granada 2,8 ifrån 1978.”



Det är inte varje dag som man ser en Lancia Aprilia 1939 års modell. Anders Tillman från Björklinge är ägare till klenoden.



Segerekipaget i årets Upplandsrunda var Mikael Bengtsson från Knivsta med Mercedes 190 SL-58. Bilen inköptes 1989 och var i ett mycket slitet skick. Allt var nedplöckat i lådor och kartonger, inklusive motor. Karossen stod på hjul. Samma år fick han en dotter. Han avgav då ett löfte att när dottern tog studenten skulle han skjutsa henna i denna bil. Efter 19 år och dagen före dotterns studentexamen besiktigades bilen med blankt papper. Då hade sista skruven dragits i karossen på natten före besiktningdagen.

NORDISK SOMMARTRÄFF FÖR MORRIS MINOR.
Koppang, Norge den 10–12 juli 2009.

Sakta i backarna

TEXT, BILD & MEDPASSAGERARE: KERSTIN OCH LEIF CARLSSON



Morrisarna uppställda på älvbrinken i Koppang för fotografering innan korgen till Åkerströmmen

Den 9 juli startade vi vår resa till Koppang. Bilen vi åkte i var Janne Mattssons Morris Minor av 1957 års modell.

Janne har under ett antal år rustat upp bilen från ursprungligen två gamla Morrisar. Vi var 4 personer med 80 kg packning på taket, så den 34 hk starka motorn fick arbeta hårt. Vi hade ändå en bra marschfart mellan 60 och 80 kilometer. Det var bara i backarna som den inte orkade utan sackade efter betydligt.

Efter en övernattnings kom vi så fram

till det natursköna Koppang och där mötte oss en härlig syn. Mellan 50 och 60 Morris Minor i olika modeller var uppställda på campingplatsen. Det var deltagare från Sverige, Norge, Danmark, England och en från Amerika som hade slutit upp.

Där fanns allt från bruksbilar till mycket välrustade och välputsade bilar. Det var bara att gå runt och njuta av alla fina bilar.

Det blev en trevlig samvaro och medan bilägarna diskuterade sina bilar blev damerna skjutsade på "Hönsrally" till ett köpcentrum allt för att herrarna skulle få vara ifred med sitt "Morrisnack".

En dag åkte alla Morris-bilar i korgen ca 2,5 mil till orten Åkerströmmen.

En härlig syn att se Morris så långt ögat når. Väl framme i Åkerströmmen ställdes bilarna upp för att allmänheten skulle kunna beskåda dem. Mycket folk var samlade där då det pågick en gatufestival. Medlemmarna i Morrisklubben fick nu rösta fram segrare i de olika klasserna.

På kvällen blev det jubileumsmiddag och prisutdelning.

Den 12 juli var det så dags att lämna Norge och återvända hem.

Den 13 juli, på kvällen, återvände vi hem efter 130 mil med en bensinförbrukning på 0.59/mil.

Denna trevliga resa har gett oss många nya vänner och gott om trevliga minnen. ■



Janne, Gun och Kerstin beredda att starta resan till Norge.



Vinnarbilen i den s.k. öppna tävlingsklassen. (Se även bilden i färg, på omslagets baksida)

Vi veteranbilstokar talar ofta om affärer som vi gjort och om bilar som vi ägt. Men även en affär som av olika anledningar inte blivit av kan ha sina poänger. Om du orkar hänga med i svängarna ska jag berätta hur det gick till.

En affär som inte blev av

Kenneth Alfredsson

Det var sommaren 1962. Semestern hade börjat och jag hade sålt min bil. Naturligtvis måste jag köpa en annan innan jobbet började igen. Då jag alltid gillat udda bilar styrde jag stegen till en firma, som på den tiden var känd för att tillhandahålla just sådana vagnar - Lugnås Bilservice utanför Mariestad. Man sålde där Borgwards och Rootes' produkter, och med sådana märken i skylten blev det alltid udda inbyten.

Mycket riktigt. I raden av ovanliga vagnar stod en klargul Panhard 1958. Jag tror modellen hette PL 17 (PL stod för Panhard & Levassor).

Bilen var i fint skick, fränsett en sönderrepad vindruta och några smärre rostskador i nederkanten av karossen (denna var av stål på Panhard fr.o.m. 1957).

Här skulle provköras!

Jag hade aldrig kört en bil av detta märke, så naturligtvis måste jag provköra! Firmans ägare kände jag sedan gammalt. Han var en mycket vänlig man och sa: "Låna hem bilen några dagar om du vill! Du får den för artonhundra om du bestämmer dig!"

Vem skulle säga nej till detta? Glad i hägen styrde jag hemåt. Bilen gick som en kula på vägen. De 42 hästarna jobbade som attan och vagnen var inte alls så högröstad i kupén som jag förväntat. Körställningen var bra även för en lång person och segdragningen var tillfredsställande trots bara två cylindrar med knappa 0,9 liters volym.

Jag tänkte: "Den köper jag."

Frågetecknen hopar sig

Men det fanns trots allt ett par frågetecken. Värmeanläggningen var ett av dem. Bilen skulle användas varje dag och luftkylda vagnars värme är inte mycket att skryta med. Nå, det kanske kunde lösas med en tillsatsvärme av något slag.

Men så var det detta med vindrutan. Hur kan en bilägare låta torkarna skrapa sönder rutan totalt, utan att byta dem? Obegripligt! Fanns en ny ruta att få tag på till denna ovanliga modell? Att söka på skroten verkade resultatlös. Men det vanns ju en importör. Jag ringde upp Svenska Citroën för att höra mig för. En trevlig röst i andra ändan av tråden sa:

"Vi har nästan inga delar till Panhard hemma. Vi brukar samsända med Citroën om vi behöver något.

"Jaså! Vad har ni hemma då?"

"En reservdelskatalog. Vad är det du ska ha?"

"En vindruta."

"Aj som fanken! Det kan vi nog inte hjälpa till med!"

Det blev ingen affär!

Därmed var samtalet avslutat. Följden blev att jag återvände till firman med bilen. Man får komma ihåg att detta med veteranbilar ännu inte blivit vad det är i dag, fränsett T-Fordar, A-Fordar och liknande vagnar.

För något år sedan fick jag höra att Panharden överlevt. Den finns i dag i en helt annan del av landet, renoverad och i fint skick. Kul!

När jag berättar detta brukar jag få frågan: "Ångrar du att du inte köpte bilen?" Svar: "Visst!" ■



Den gamla modellen Dyna 54 ersattes 1959 av den nya PL 17.

Totalt tillverkades ungefär 130 000 PL 17-vagnar fram till 1965.

Bilden är hämtad från boken Bilen 1950-1970 och föreställer alltså inte den gula Panhard som Kenneth provkörde sommaren 1962.

Motorförlaget
Edition GUJ presenterar
**FYRA HÖGINTRESSANTA
TITLAR.**



EDITION GUJ

Tfn 0739-12 16 12

Besök vår hemsida www.editionguj.se

