

# JULHÄLSNINGEN 2016

*God Jul &  
Gott Nytt År*



# INNEHÅLL

JULHÄLSNINGEN 2016  
UPPLANDS FORDONSHISTORIKER



1	ORDFÖRANDE HAR ORDET Jerry Dåversjö
2	SNÖSVÄNGEN Rolf Wallén
4	DRESSIN FRÅN MARIELUND Gunnar Flodén
6	ULVA KVARN Gunnar Flodén
8	SOM EN KÄPP I HJULET Rolf Wallén
10	STRANDHUGG I SKÄRGÅRDEN Gunnar Flodén
12	PONTIAC 1936 Rolf Wallén
14	ÖRBYHUS SLOTTSRALLY Stig Larsson
15	EN OVANLIG MOTORCYKEL Gunnar Eriksson
16	VETERANFORDONSTRÄFF Stig Larsson
18	SVÄRDSJÖRALLYT Stig Larsson
20	UPPLANDSRUNDAN Stig Larsson
22	40-ÅRS JUBILEUM Stig Larsson
24	NYÅRSRACE Gunnar Flodén

Omslagsbilden:  
Svante Karlsson från Sigtuna med  
sin kilremsdrivna Rex 1924.

Tryck: SLU Service, Uppsala 2016

[www.upplandsfordonshistoriker.se](http://www.upplandsfordonshistoriker.se)



*Jerry Däversjö och Arne "Rosen" Qvick på UFH:s 40-års kalas 15/10 2016.*

## Måste locka yngre

SNART HAR ETT HELT ÅR gått sedan jag skrev till Julhälsningen 2015. Personligen har det här året inte varit i resandets tecken. En resa med Kebbe i hans buss från 1953 och sju medresenärer åkte vi Jväs kylärallyt den 4–8 februari med 145 fordon, från mc till lastbilar, på smala och snöiga vägar genom skogar mitt i Finland.

Annars har det bara varit resor med Eckeröbåten ett antal gånger, men även turer till landet på Karlsudd i Vaxholm.

Året började med vårat årsmöte i februari Vaksala Kyrkocentrum med ett 30-tal medlemmar närvarande.

I mars var det årsmöte i Nymans väner, med ett 15-tal närvarande och med en ny ordförande efter Bengt Eriksson. För klubbens räkning var Bo Aspman och jag på ordförandekonferens i Hallsberg i två dagar tillsammans med representanter från ett 30-tal andra klubbar. Vi diskuterade klubbarnas framtid och att locka nya yngre medlemmar, där de flesta har samma problem.

Den 7 maj var det dags för den lilla marknaden i Håga, med en handfull säljare och några köpare. Klubben bjöd som vanligt på kaffe med dopp. Det har minskat även på den fronten.

Tobbe brukar alltid bjuda på en hemlig utflykt första lördagen i juli, men hade förhinder i år.

Upplandsrundan i år var det start och mål i Hargs bygdegård med 70 startande fordon. Det var en fantastisk fin rallysväng med en stor sol och blå himmel. Åke Andersson och Bengt Gustavsson med funktionärer hade ordnat med kaffe, smörgåsar, kakor och sopplunch. Även ett stort prisbord där alla fick pris. Vi tackar Åke och alla medhjälpare för ännu ett fint rally.

Den 8–9 september var det dags att sätta ut pinnar för säljare, parkeringar, finbilar samt skyltar och band på Ekebyboda till lördagens stora marknadsdag.

Det var c:a 260 säljare och nästan 2000 bilar på parkeringen, även mc och

campare. Så klubben får tacka Peter Sundberg som ansvarig, och alla funktionärer som hjälpte till för att vi skall kunna fortsätta med marknaden.

Årets resa med funktionärerna med Högbergs buss gick till Skultuna Bruk med mycket att se och köpa. Där blev det kaffe med skink- eller ostfranska.

Sen bar det av till museet Gyllene Hjulet i Surahammar med ett 120 st mc, mopeder och en gammal Scania personbil (kopia). Därefter åkte vi några kilometer till Restaurang Rondellen med en stor lunchbuffé. Därefter var det uppsittning i bussen för hemfärd till Uppsala.

Årets dagligbilsrally hade familjen Palm ordnat med start och mål i IOGT-lokalen i Vattholma. Där var det uppdukat med kaffe och utdelning av startkort med frågor. Sedan blev det en tur mot Österbybruk, Dannemora och Film med 1 x 2 frågor längs vägen, sedan tillbaka till Vattholma där det bjöds på korv och fika samt ett fint stort prisbord. Årets vinnare blev Anita Mattsson från Svista.

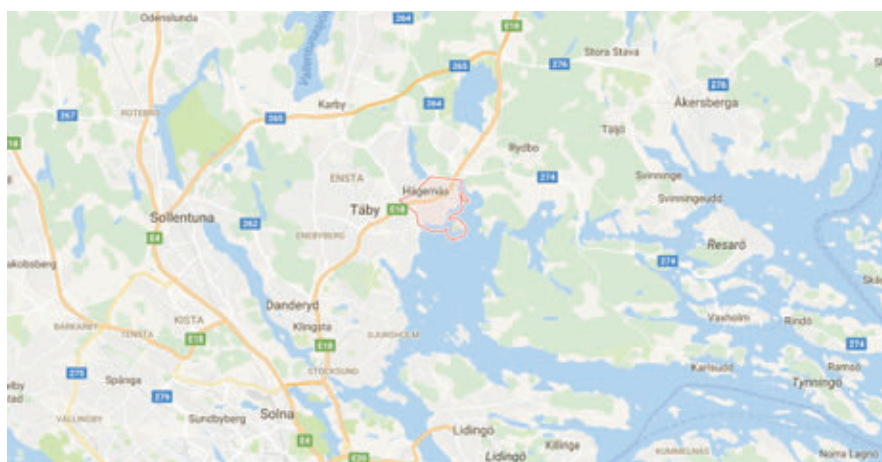
I samma lokal kl 17.00 var det fint uppdukat med glas, porslin och ljus, för klubbens 40-års jubileum. Vi var 70 personer som hörsammat kallelsen. Där bjöds på en god förrätt samt en slottsstek med potatis och sallad. På det serverades kaffe i muggar med vår logga på som vi fick med oss hem tillsammans med en kasse, penna, tygmärke och nyckelring, även de försedda med vår logga. Under middagen lyssnade vi till vår inbjudne gäst, Arne "Rosen" Qvick från Växbo i Hälsingland, som tillsammans med en dragspelare sjöng och berättade historier. Mycket uppskattat av oss i publiken. Han ringde mig dagen efter och tackade för en trevlig kväll med engagerade åhörare.

Sedan är det bara årets Luciakaffe med lotteri och sång av familjen Hedberg kvar av det här året, på Vaksala Kyrkocentrum. ■

JERRY DÄVER SJÖ, ORDFÖRANDE

# Varken is eller snö

*Nu var det dags igen för ett nytt vinterrally. Den 30 januari klockan 09.30 skulle vi inställa oss vid MHS klubblokal i Näsby Park. Vi det var Stickan Larsson med sin röda Opel Kadett och jag. Jag hade fått förtroendet att ännu en gång vara kartläsare åt Stickan trots mina tvivelaktiga insatser för två år sedan i nästan samma trakter.*



VÄL INLÄST på färdvägen till startplatsen och med erfarenhet av området Hägernäs och Viggbyholm, jag hade ju tillbringat 10 månader på F 2 i början på 1950-talet, trodde jag mig kunna lotsa oss rätt. Vi startade dock i god tid hemifrån ifall svårigheter med navigeringen skulle uppstå. Min memorering av färdvägen föll ihop som ett korthus redan vid Vallentuna. Nya vägar och byggnation som sträckte sig hela vägen via Täby, Viggbyholm, Hägernäs och Näsby Park gjorde mig helt desorienterad. Stickan framförde med van hand, som vanligt, Kadetten och när jag som bäst satt ner sjunken i mina kartstudier svängde han in mot MHS klubblokal och vi var framme. Lätt som en plätt!

Vi var först där av de dryga 60 ekipage som fanns på startlistan men funktionärerna var som tur var också ute i god tid och bjöd på kaffe och fralla med ost.

Fler och fler strömmade till och fyllde lokalen till drygt bristningsgränsen.

Då all fått sin frukost fick vi ut ”roadboken” och startnummerskyltarna och rallychefen gick igenom färdväg och startförfarande.

Startnummerskylten skulle fästas så att den var synlig framifrån men Kadetten hade dåligt med fästmöjligheter på kofångaren eller motorhuven. I stället fällde vi ner passagerarsidans solskydd och tejpade fast den där. Detta gjorde att jag med min resliga kropp fick fälla ihop mig som en fällkniv i stolen och spana ut genom den ”springa” som blev kvar mellan instrumentbrädan och solskyddet. Jag kände mig som en stridsvagnsförare där jag satt hopkrupen i passagerarstolen.

Frågor fick vi redan vid starten vilket gjorde att det blev lagom långa tidsavstånd mellan deltagarna vid de följande kontrollerna.

Jag läste ”noter” för Stickan och vi navigerade iväg norrut utefter Roslagskusten. I början hängde vi efter en trim-

mad Folkvagn men snart lämnade vi den bakom oss och hade bara Tattis Daf före oss i spåret. Då vi kom till matkontrollen med blåbärssoppa höll Tatti på med reparation av avgasröret på Dafen och vi passade på att smita förbi så nu låg vi först.

I närheten av Wira bruk vände färdens söderut igen och vi hittade även de sista kontrollerna.

I år gick navigeringen riktigt bra trots min skrala utsikt men tack vare Stickans kännedom om traktens vägar. Det var bara en rondell som låg fel och ett gatunamn som var svårfunnet, annars gick det bra. Man kan väl säga att verkligheten stämde någotsånär med kartan.

På grund av några genvägar, som vi tog på slutet och som sinkade oss en del, kom vi i mål som tredje ekipage. Nu hade vi god tid på oss att vila ut med fika, smörgås och varmkorv.

Vid prisutdelningen fick en av MHS åldermän ett hederspris och sedan de 10 bästa i rallyt varsitt. Segrade gjorde Björn Weissman på en SAAB 96 från 1963. Han fick motta en tjustig glasplatta med inskription. Den som kom sist fick en rosa rattmuff. Stickan och jag hamnade i mellanklassen och slapp den onödigt söta tårtan vi fick 2014.

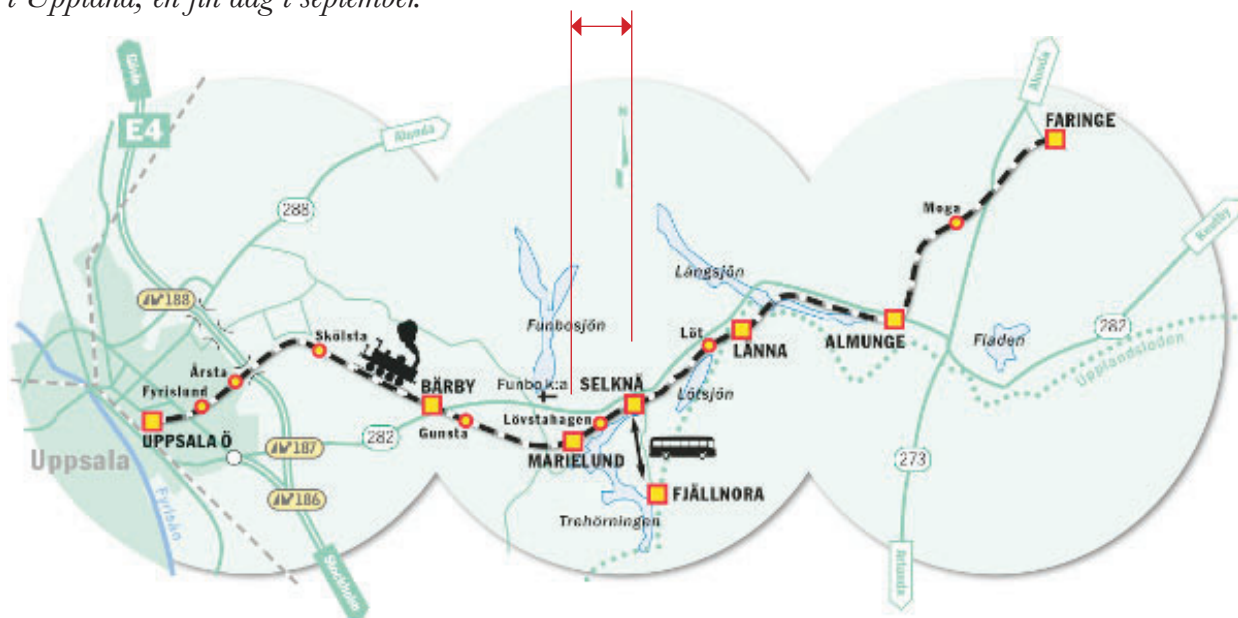
Jag nämnde inte att vi fick köra på oplogade vägar hela rallyt men det gjorde inget för all snö hade försvunnit under veckan som gått. Det fanns ingen snöflinga eller isfläck i sikte, åtminstone inte från min hopkrupna utsiktsplats, och solen lyste på både onda och goda hela dagen. ■



*Segraren Björn Weismann vid sin SAAB och min Driver Stikkan Larsson*

# Går (ännu) som på räls

*Hastigheten är runt 30 km/tim när de två nyrenoverade servicedressinerna med förarna Lars-Åke Karlsson och Lennart Gunger bakom spakarna på ekipagen susar fram längs banvallen mellan Marielund och Selknä i Uppland, en fin dag i september.*



TIDNINGENS UTSÄNDE (alt. under-tecknad) är placerad på ett träbänksäte bakom Lars-Åke Karlsson som kör och bromsar det äldsta av de två fyrhjuliga dressinerna. "Vallvikaren" som kommer från Hå-Vallviks järnväg, är tillverkad någon gång på 1920/30-talet. Den lilla trevliga dressinen är utrustad med en tvåtakts tvåcylindrig boxermotor, fläktkyld och snörstart.

– Möjligen kan den leverera 6–7 hästkrafter, säger Lars-Åke och tillägger att växeln saknas. Det är endast koppling och direktdrift på bakaxeln. Och måste man backa tvingas man stänga av motorn och ställa om tändningen och starta om motorn baklänges. Det går snabbare med handkraft att vända dressinen i färdriktning, menar Lars-Åke.

Den orange dressinen nummer 112 från 1950 som för tillfället körs av Lennart Gunger har lite mer kraft att erbjuda, cir-

ka 10 nyrenoverade hästkrafter. Därtill en tvåväxlad riktningsväxellåda som bjuder både fram och backmöjligheter. Motorn är också den egentillverkade Berg-motorn från Bergabolagen i Lindesberg. Boxermotorn är en tvåtakts tvåcylindrig och fläktkyld motor med elstart.

Dressinernas fjädring är väl inte direkt världsklass. "Vallvikaren" bjussar på spiralfjädring medan den orange 112:an har några futtiga gummikurtsar som stötdämpning. Men å andra sidan är sätet stoppat.

Färden fortsätter på den gamla smalspåriga järnvägen. Upplevelsen är speciell då man sitter nära rälsen. Efter några kilometer kommer vi fram till Selknä och vänder de båda trojjanarna med muskelkraft för återfärd till Marielund. Där framme vid perrongen råder det full aktivitet. Ångloket Långshyttan från 1897 har just anlänt med passagerare

och ska passa på att fylla på lokets vattenmagasin. Denna sensommardag firar Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar 140 år. Det vill säga Upsala-Lenna är första delen på Roslagsbanan.

Vi får veta att en gång var denna järnväg Sveriges längsta sammanhängande smalspåriga järnväg med hela 33 mil räls. Idag erbjuder föreningen 33 km fungerande smalspår, alltså rälsbredd 891 mm

Framför några bruna transportvagnar står två mogna övervintrande soldater som hämtade ur "Jolos" film om andra världskriget: "Någon stans i Sverige". Dessa "fredliga krigare" modell 1939 är Tomas Larsson med röd armbindel, som betyder stationsofficer, och vid hans sida kalfaktor Emil Ekman. Tillsammans med dem och tågpersonal bjöds det på en härlig tidsresa tillbaka i tiden anno datzumal. ■



*”Servicedressinen Vallvikaren” kommer från Hå-Vallviks järnväg, tillverkad någon gång på 1920/30-talet. Den körs med en tvåtakts tvåcylindrig boxermotor som är fläktkyld och har snörstart. Den orange dressinen nummer 112 från 1950 som för tillfället körs av Lennart Gunger.*



*”Någon stans i Sverige”, här representerade av Tomas Larsson, stationsofficer, och vid hans sida kalfaktor Emil Ekman.*

# Våren rullade in vid Ulva kvarn

*Det är inte bara Uppsalas studenter som frar vårens ankomst. Någon mil utanför stan, vid Ulva kvarn tog den begynnande våren emot motorentusiaster på både två och fyra hjul.*

MERPARTEN av dessa gamla fordon hade tidigare mött våren i decennier till förarnas stora glädje.

Vårtisdagskvällen i Ulva var ljum. Färgglada amerikanska bilar stod med parkeringsbromsen i invid kvarnens porlande åvatten. En bit därifrån, invid caféet, både rök och knattrade det när de tvåhjulinga motordrivna veteranerna ställdes upp invid varandra för att beskådas av knuttar och besökare.

Två ekipage drog till sig extra uppmärksamhet. Svante Karlsson från Sigtuna visade upp sin gamla kilremsdrivna Rex från 1924. En tidig version av lättviktare utrustad med en fint nyrenoverad Villiersmotor på 147 cc som kraftkälla. Inte direkt någon raket med sina ringa 2,5 hk vid 3 500 v/min men den ville ändå matas med "ett mått olja till varje liter bensin".

– Oftast knallar jag på i måttliga 40 km/tim, säger Svante Karlsson.

En småkul och lite udda Scooter från 1953 presenterade sig också vid Ulva. Det var den glada ägaren Håkan Sundström från Ramstalund i Uppland som stolt visade upp sitt nyförvärv. Av honom fick vi veta att det var två norrmän som var "pappa" till denna lilla "Mustad Folkscooter III". Motorn, med drivning på framhjulet, är placerad framtill över det lilla 10x3 tums hjulet. Scooterens AMO FM 50 K-motor ger 1,3 hk vid 4

000 varv/min. Den första modellen saknade pedaler vilket innebar att Mustadföraren tvingades "knuffa igång" ekipaget sittandes på sadeln för att undvika problem.

– Scootern är ett "monster" att köra, säger Håkan Sundström men ler ändå åt

Mustaden som han köpt från Danmark 2015.

Från 1955-års modell berikades det lilla "monsteret" med pedaler och kedja till bakhjulet. Men det hjälpte föga, samma år lades "Mustad Folkscooter III" ner, inte saknad av så många. ■



*Svante Karlsson från Sigtuna med sin kilremsdrivna Rex 1924.*

**BILDEN TILL HÖGER:** Vid Ulvaträffen veckan därpå landade en ljusig "Svan" styrd av tvåhjulsentusiasterna Håkan Sundström. Den italienska Aermacchi-motorcykeln kallas också för "Svanen". Hela härligheten andas funktionell design. Allt från framgaffeln och baksvingen, som är en del av avgasrören, till en vacker och tilltalande kaross. Ett härligt bidrag av flygplanstillverkaren Aermacchi. – Motorcykeln är helt underbar att köra, inhygar Håkan Sundström och berättar att modellen är från 1952 och motorn på 125 cc samt 3-växlad.





# Som en käpp i hjulet

*I tidig morgonstund startade vi resan mot Hargshamn i Roslagen för att delta i årets ”Upplandsrunda”. 2016 var 40-årsjubileum för klubbens ”Runda” och eftersom vi deltagit i alla under de senaste 30 åren såg vi fram emot att ha en trevlig upplevelse i en vacker trakt.*

VÅR BIL, en DKW AU 1000 av 1963 års modell, spann som en katt hela vägen. Ska vi vara ärliga var katten något högljudd, enligt hustruns bedömning, men vi kunde ju i alla fall prata med varann i något förhöjd samtalston. Tekniken har gått framåt på 50 år! Vi var framme vid startplatsen i god tid, vi skulle ju fika, ”mingla” och läsa instruktioner före start.

Då vi parkerat på anvisad plats kom ett par paranta damer med kameror i högsta hugg och frågade om de fick ta några bilder. Jag sträckte stolt upp mig, ställde mig framför bilen och önskade att jag tagit ”söndagsgäbortkostymen” på mig i stället för vardagsjeansen och en sliten bomullsskjorta. Damera förklarade att de tyckte bilen var så liten och söt och det var den de ville fotografera. Något slokörad drog jag mig diskret undan så att de fick ta sina bilder.

Under fikapausen studerade vi anvisningarna för dagens övningar. Eftersom de skulle innehålla både praktiska och teoretiska uppgifter gällde det att vara skärpt därför tog jag en extra kopp kaffe. Allt var exemplariskt ordnat av arrangörerna och vi startade punktligt i slutet på startlistan. Utförlig vägvisning tog oss via ett antal kontroller till matuppehållet i Valö. Vi hade hittills klarat de kluriga uppgifterna ganska bra så vi räknade med att klara ”Rundan” bra i år. Vid Valökontrollen skulle vikten på en gammal traktorplog bestämmas och där insåg jag att mina meriter som kretsmästare i rotfruktsgallring stod sig slätt. Min gissning på nära 300 kg insåg jag vara i överkant då en av deltagarna lyfte den med lätt-

het, men då var det försent att ändra sig.

Det medhavda mellanmålet smakade i alla fall bra och nu skulle sista delen av ”Rundan” fullbordas. Efter någon kilometer small det till i bilens framdel och det lät som om det låg en sten och skramlade under motorhuv. Oväsensdet var varvtalsberoende så att det var något galet med motorn insåg jag. Nu gällde det att så snabbt som möjligt komma av vägen på en lämplig plats vilket inte var så lätt för vägen var smal och krokig. På en uppdykande glänta i skogskanten svängde vi in och bromsade så mossa och barr flög omkring oss.

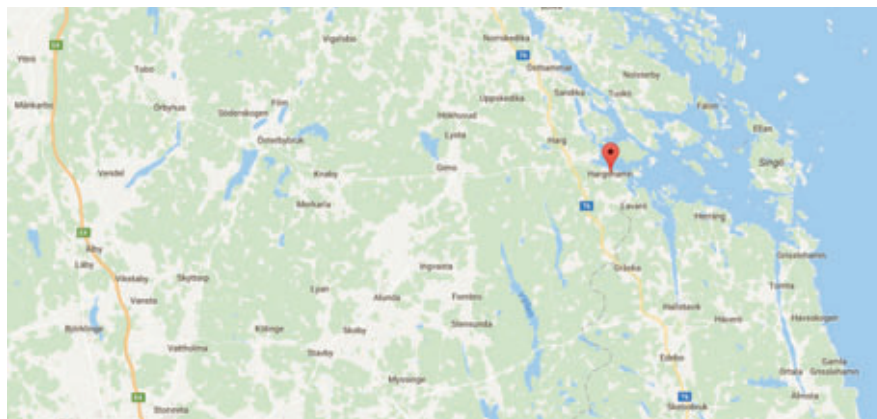
Upp med motorhuv och fram med mina tekniska öron. Det lät ännu värre med huvn öppen så att det var en allvarlig åkomma konstaterade jag. DKW-kännaren Stickan Larsson, som startat strax efter oss, stannade för att bistå i vår svåra situation. Han lyssnade på oljudet och sa att det måste vara en spricka i grenröret. Om man nu hade kunnat se grenröret hade allt varit frid och fröjd men det ligger gömt under tanken för

färskoljesystemet som vår AU 1000 är utrustad med. Den finessen ska vi inte gå in närmare på här men alla förbättringar är inte alltid av godo vilket vi fick erfara denna gång.

Vi bestämde oss för att avbryta ”Rundan”, skicka bud till tävlingsledningen och ta närmaste vägen hem, vilket blev en resa då hörselskydd hade varit till stor nytta. Hem kom vi och då det slutat ringa i mina öron och motorn svalnat så jag kunde jobba med den utan svetshandskar monterades den fördömda oljetanken bort. Nu såg jag felet som ställt till eländet. En 19 mm lång M8 pinnbult som håller skyddsplåten mellan grenröret och oljetanken hade gängat ur sig och det var detta 8 mm hål i grenröret som orsakade så mycket oljud.

Det är välkänt att en käpp i hjulet kan orsaka tvärstopp men att käppen bara skulle kunna vara 19 mm lång och 8 mm tjock kunde jag aldrig tro.

Plögen i Valö vägde 115 kg så bevisligen har vi några starka medlemmar i UFH. ■





*Den 19 mm långa M8 pinnbulten, som håller skyddsplåten mellan grenröret och oljetanken, gängade ur och orsakade så mycket oljud att Upplandsrundan avbröts.*



# MYS i skärgården

*En efter en lägger de vackra gamla motorbåtarna från Motor Yacht Society (MYS) till i viken nedanför krogen "Vita Grindarna" på Djurö.*

DET ÄR I MITTEN av juli och solen glittrar i skärgårdsvattnet och i de ankra- de tjugiga smäckra båtskroven. Några av de välrenoverade veteranbåtarna är runt hundra år gamla. De bär sin mognade ålder med stolthet och båtarnas kaptener med besättningar myser i kapp.

Sist i eskaderflottan som har anlänt och förtöjt inför kvällen, anlöper den långa smäckra salongsbåten "M/Y Vitessé" byggd 1919 och god för 22 knops fart med en trygg 5,7 liters Scaniamotor som kraftkälla.

På den välbyggda stora "Aron" intill

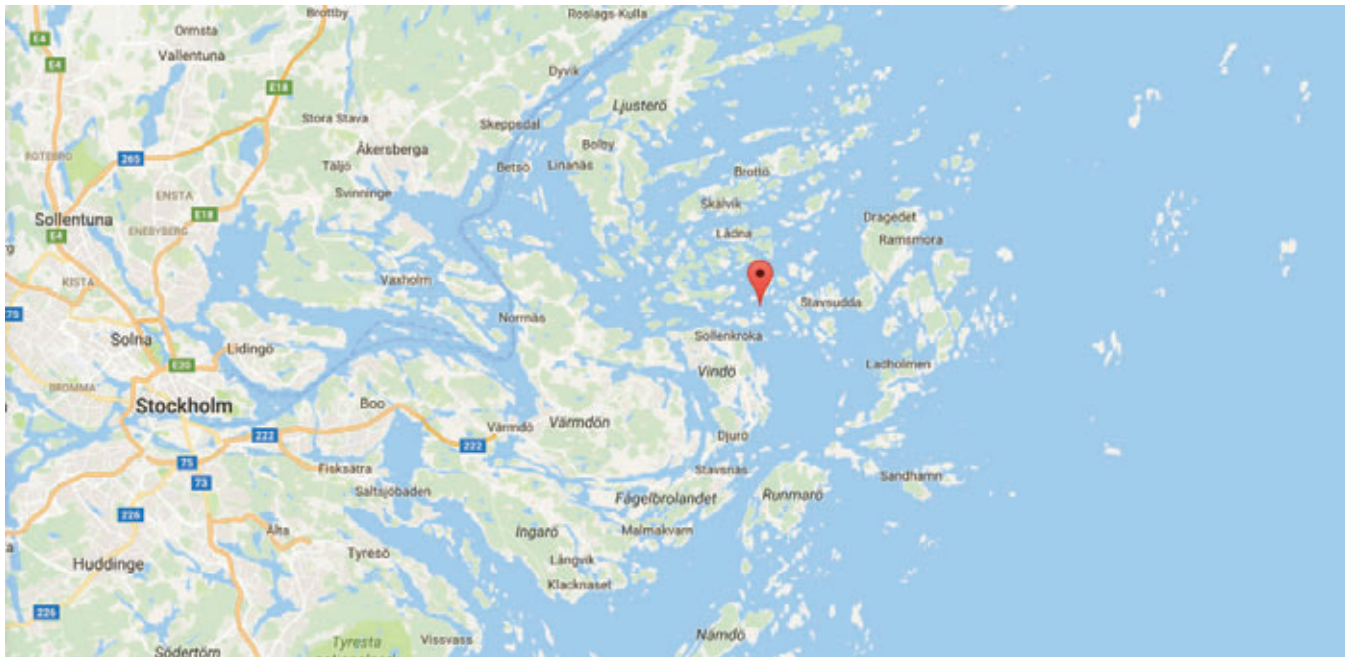
skrattar och skrålas det redan. Stämning- en är hög bland de övriga båtbesättning- arna som har anslutit sig på akterdäck. Av Mats, med ett vinglas i handen, får vi veta att MYS "är en ideell förening vars uppgift är att vårda och bevara, samt

främja intresset för gamla maskindrivna nöjesbåtar".

Dagen därpå seglade MYS-somma- reskader vidare till nya trevliga strand- hugg omgärdade av blått bräckt skär- gårdsvatten. ■

*"... en ideell förening vars uppgift är att vårda och bevara, samt främja intresset för gamla maskindrivna nöjesbåtar"*





*"M/Y Vitesse" byggd 1919 och god för 22 knops fart anländer Djurö.*

BILDEN TILL VÄNSTER: MYS-föreningen gör strandhugg vid krogen "Vita grindarna" på Djurö i Stockholms skärgård.

# En luggsliten indianhövding

*Efter hårda förhandlingar med bilfirman i utkanten av Västerås kunde vi byta in lättviktaren Peugeot mot en Pontiac av årsmodell 1936. Mellanpriset blev 480:- mycket tack vare att min bror, som skötte förhandlingarna, övertygande framhållit Peugotens alla fördelar och utomordentliga skick.*

JAG HADE BARA medverkat som moralisk stöttepelare och skulle se till att affären hamnade inom ekonomins ramar. Peugeot var av årsmodell 1938 så nu hade vi visserligen fått ett äldre transportmedel men tagit det stora steget in i bilismens värld.

Pontiacen var avställd och måste besiktigas före användandet och vi hade bara gjort en kortare provkörning och kontrollerat att det mesta fungerade. Framvagnens knäleder hade sett bättre dagar och hade de suttit på mej hade min läkare säkert föreslagit operation.

Bagateller som att tvåans växel hopade ur när man motorbromsade tyckte vi inte spelade så stor roll, den skulle vi väl inte behöva använda så ofta och dessutom kunde man ju hålla i växelspaken om det behövdes.

Framsätet var nedsuttet, dess fjädrar hade tappat den ursprungliga spänsten och plyschklädseln var sliten och fransig men sådant kunde vi overse med. Vindrutetorkarna arbetade som sengångare över framrutan och handbromsen behövde justeras. Bortsett från dessa detaljer var det en bra bil.

Priset var överkomligt och dessutom blev vi av med Peugeot som aldrig varit någon tillförlitlighetens förebild. Vid hämtningen av Pontiacen skulle Peugeot få visa att den åtminstone kunde fungera de få kilometrarna från Viksäng,

som var hemmabasen, till bilfirman i Skiljebo. Men inte ens då ville den visa någon välvilja. Ett kvarter från bilfirman var det tvärstopp så min bror fick skjuta den sista biten. Han smög diskret in på gårdsplanen och lutade den mot några gamla cyklar i ett hörn. Överlåtelsehandlingar och bilnycklar överlämnades och affären var därmed avslutad.

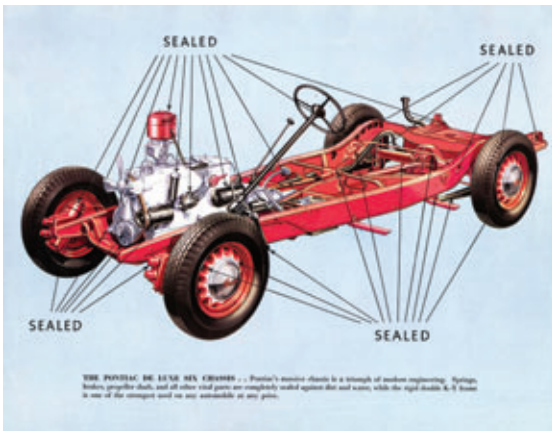
Tid för besiktning beställdes hos länsstyrelsens besiktningsman. Justeringen av handbromsen var lätt fixad och vi kontrollerade också att alla glödlampor var hela. Besiktningsmannen hade sitt kontor i den västra delen av Västerås på en parallellgata till Stora gatan i höjd med Oxbacken. Även denna gata hade en viss lutning. När provkörningen runt kvarteret var avslutad och bilen godkänd stannade vi utanför kontoret igen. Då visade det sej att handbromsen inte förmådde hålla bilen stilla i den svaga utförsbacken. Besiktningsmannen, som var en förstående ämbetsman, tyckte inte att det var något att hänga upp sej på för man kunde inte fordra bättre i nedförsbacken vi stod i.

Nu låg hela världen öppen för oss och Pontiacen kändes det som. Ganska snart märkte vi att det var svårt att få hejd på ekipaget när vi använde lite högre hastighet än vid vår korta provkörning. Vid närmare undersökning framkom att en modifiering utförts på frambromsarna.

Förmodligen hade något fel uppstått i bromscyldrarna och då hade problemet lösts genom att ta bort cylindrar och bromsbackar och plugga igen bromsrören. En genialisk lösning som dock resulterade i "dålig" bromsverkan.

Efter en rundresa på bilsprotar hittade vi till slut en några år äldre Pontiac som stod halvt övervuxen med gräs och sly och väntade på upptäckt. Vi grävde fram framvagnen och där fanns de efterlängttade bromscyldrarna och backarna. Bromscyldrarna var ju inte som nya men de passade och efter lite lirkan- de fick vi dem att fungera. De monterades tillsammans med backarna, bromsrören fixades till och skruvades fast. Nu kunde vi åka problemfritt.

Kyla och snö kom tidigt vårt första bilår och de gamla slitna däcken fick besvärligt med väggreppet på de hala vägarna, särskilt framdäcken som på grund av de slitna knälederna helt förlorat mönstret på halva slitbanorna. Efter några äventyrliga balansakter, då höga plogvallar varit räddningen, insåg vi att däckmönstret nog var för dåligt för att klara hela vintern. Nya däck var dyra så det fick bli en ny runda till bilsprotarna. Vi lyckades även denna gång lösa våra problem och tog oss sedan helskinnade igenom en lång och snörik vinter. ■



**THE PONTIAC DE LUXE EIGHT CABRIOLET**... This model commands an admiring audience wherever it goes. Upholstered in either hand-duffed, crushed grain, tan Spanish leather or taupe color, worsted Bedford cord. Rumble seat easily accommodates two. Doors have combination door handles and arm rests. Split seat folds forward to reveal luggage space and spare tire. Also available with two extra wheels in fender wells.

- ALL THAT'S BEST OF ALL THAT'S NEW**
1. "TURRET-TOP" BODY BY FISHER—No seams—no outside fabric—the safest bodies built today and the most comfortable, due to thick insulation and No-Draft ventilation.
  2. ENCLOSED KNEE-ACTION—Recognized as the answer to the problem of riding ease, Knee-Action is standard equipment on the Eight and De Luxe Six.
  3. SMOOTHTEST OF SIX AND EIGHT CYLINDER ENGINES—These powerful, trustworthy, reliable and quiet engines have metered-flow lubrication and silver-alloy bearings.
  4. ELECTROPLATED, LIGHT NICKEL-ALLOY PISTONS—Because they are coated with a metal softer than the cylinder walls, Pontiac's light-weight pistons wear "in" instead of out.
  5. BUILT-IN LUGGAGE AND SPARE TIRE COMPARTMENT—The spare wheel and tire are concealed from sight and protected from damage in a spacious luggage compartment.



**Level Floors—Front and Rear**

*You can't do better than a Pontiac!*

PONTIAC is scoring another sensational success because it offers beauty, economy, dependability and value the like of which the low-price field has never known before.

*In appearance*—the 1936 Pontiac is still "the most beautiful thing on wheels"—with its distinctive styling that lifts it far above the commonplace into a plane all its own!

*In economy*—Pontiac bows no one in its class! Combining unsurpassed gasoline mileage with big savings on oil and upkeep, it brings the cost of owning a truly fine automobile within the reach of those who once had to be content with smaller, lighter cars.

*In dependability*—Pontiac literally knows no peer. Owners of previous Pontiacs have driven their cars 100,000—150,000—200,000 miles and more—yet the 1936 model is the most dependable car Pontiac ever built!

Find out which is the best buy in the low-price field! Visit your Pontiac dealer—get the facts—drive the car! Learn why you simply can't do better than a Pontiac!

**\$615**

- |                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| 1. Kennet Lundgren          | Saab Sport, 1963  |
| 2. Bernt och Gunilla Gjertz | VW Typ I, 1971    |
| 3. Stefan Pettersson        | MG Midget, 1970   |
| 4. Torbjörn Ståhl           | Volvo PV, 1953    |
| 5. Björn Hedlund            | Porsche 356, 1959 |

## Väfylldt slottsrally

*Den 18 maj var det Örbyhusdagen som firas med marknad och slottsrally. Start och mål är vid själva marknadsplatsen och som alltid var det ett väfylldt startfält och mycket publik.*



*Segraren i Slottsrallyt; Kennet Lundgren och Ove Krammel. De åkte i en Saab Sport årsmodell 1963.*

DÄR FANNS veteranbilar från sent 20-tal till 70-tals bilar. Den äldsta bilen var en Chevrolet National Coach årsmodell 1928, med Tomas Jansson bakom ratten och med pappa Åke som "kartis". Bilen har Månkarbo som hemvist.

Ett antal bilar från 30-talet fanns representerade. Björn Hedlund från Iggesund är en trogen gäst i sin Porsche 356, årsmodell 1959. Minsta bilen var en Fiat 500, årsmodell 1964, ägare Leif Eriksson. En Ford Ranchera 1974 var dagens

ungsta fordon. Rallyt var ca 6 mil långt. Vägarna bestod av både grus och asfalt.

I rallyt ingick både praktiska och teoretiska prov. Deltagarna bjöds på varma och kalla drycker med tilltugg före start och efter målgång. I väntan på prisutdelningen var det gott om marknadsstånd att besöka.

Så här års stod det Uppländska landskapet i full blomsterprakt. Åkrarna grönskade med inslag av gula rapsfält. Vid gamla torp och längs vägkanterna

blommade vita syrener. En perfekt roadbook och pilning gjorde det lätt för "kartisen".

Hur frågor och prov lyckades för vår del skall vi tala tyst om. Dagens segrare var Kennet Lundgren med kartläsare Olle Krammel. De åkte i Kennets pigga Saab Sport, årsmodell -63. Kennet vann Örbyhusrallyt även 2012 med kartläsare Lars Helmén. Helmén var under många år kartläsare till Björn Waldegård ■





# EN OVANLIG MOTORCYKEL FRÅN UPPSALA

TEXT: GUNNAR ERIKSSON

**PÅ EN LITEN VERKSTAD** i Uppsala tillverkades år 1926 en motorcykel med namnet AE. Namnet beror på att mannen som byggde motorcykeln hette Emil Andersson och han drev en mindre mekanisk verkstad. För att namnge maskinen vände han på initialerna till AE. Maskinen har en JAP-motor, 350cc och toppventiler. Nuvarande ägare heter Solveig Johansson, boende ett par mil utanför Uppsala. Hon har ärvt den efter sin far som var den senaste ägaren som använde maskinen.

Emil Andersson var tydligen en händig man, förutom motor, växellåda och lykta tycks det mesta vara hemgjort. Motorcykeln ställdes av 1952. Renovering har påbörjats av Solveigs man och närmar nu sig fullbordan. Till våren 2016 bör den vara körklar och registrerad. Man slås onekligen av att man då kunde bygga sig en mc och få den registrerad. Idag skulle man antagligen få vissa problem med Transportstyrelsen. Före Solveig har motorcykeln sedan 1926 haft 3 ägare.

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

## Blårök och skyfall

*Huddunge By är en ort som är belägen mellan Heby och Östervåla. Den är utrustad med begivenheter och service som många större samhällen saknar idag. Här finns en välsorterad diverse handel. Här "härskar" en pigg och vital 85 årig kassörska. En bensinmack finns och även en ambulans. För att tillgodose de andliga intressena finns även en kyrka och ett missionshus. För nykterhetens befrämjande finns en nyrenoverad IOGT-lokal. Här hittar vi även en livaktig hembygdsförening med diverse aktiviteter under sommarhalvåret.*

2015 var en av aktiviteterna en veteranfordonsträff. Den blev så populär att man bestämde sig för att även ha en 2016. Veckan efter midsommar var det dags för årets veteranträff. Förutom veteranfordon var det mannekänguppvisning och från scenen uppträdde flera sång- och musikgrupper. Det var talrik publik på plats och alla trivdes som fiskarna i vattnet.

I Tärnsjö finns det gamla stationshuset bevarat, som ett minne från svunna tider. En förening som heter TÅG Tärnsjö har lagt ny räls på den gamla bangården – två spår med en längd av ca 100 meter är på plats. Ett antal gamla personvagnar har inköpts. Dessa har byggts om till övernattningsbilar för turister.

En restaurangvagn finns i tågsetet liksom ett stort ånglok.

På lördagsmorgonen samlades ett 50 tal mopeder vid TÅG Tärnsjö. Dagens program var en utflykt till hembygdsgården i Huddunge. Det var mopedåkare från Tärnsjö med omnejd som deltog. Blåröken låg som en dimma vid starten. Inga haverier uppstod under resan och alla anlände till hembygdsgården utan problem. Under dagen var det stora serveringstältet välbesökt av "kaffetörstiga" besökare och när alla mopedåkare var på plats fanns inte en ledig stol. Stämningen var god och det var en strykande åtgång på smörgåsar, varmkorv, hembakt kaffebröd och kaffe. Folk slog sig ner på gräset och passade på att förbättra solbrännan

i det vackra sommarvädret. Helt plötsligt blev det stor aktivitet i mopedgänget och alla startade och åkte iväg efterlämnande ett stort rökmoln. Orsaken till detta hastiga uppbrott var ett annalkande åskväder som tornade upp sig över trakten. Det blev ett riktigt skyfall med hård åska. Stora serveringstältet klarade sig med nöd och näppe från att blåsa bort. Sämre gick det för de med försäljningsstånden. De blev mer eller mindre dränkta av det kraftiga skyfallet. Synd att en så trevlig tillställning bokstavligen regnade bort. Hur gick det då för de bortflyende mopedåkarna. Enligt uppgift lyckades de köra ifrån ovädret och kom torrskodda hem. ■



En del av mopedgänget med sina "ådon".



*”KyrkKalle” från Enåker kom till träffen med en av sina T-Fordar. Kalle är numera Kyrkvaktmästare i Enåkers kyrka.*



*Den här Chevrolet 39:an har gått som taxibil i Stockholm, ägare Karl-Gustav Nyholm, bilen har använts av honom i hans taxivörrelse. Bilen finns numera i Huddinge där Helge Larsson varit ”fodervärd” åt bilen i 15 år. Taxametern och övrig taxiutrustning finns bevarade. Bilen är aldrig renoverad, bara erforderliga reparationer har utförts under årens lopp, originalmotorn sitter under huven.*

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

# Chevrolet dominerade

*Söndagen den 8 augusti var det dags för Svärdsjörallyt. Det har blivit tradition att besöka Svärdsjö en gång varje sommar och där delta i Svärdsjös veteranrally. Undertecknad har tillsammans med min hustru och familjen Leonardsson från Gävle deltagit i detta rally årskilliga gånger i deras Rover årsmodell 1951.*

I ÅRETS RALLY startade jag och min hustru ensamma då familjen Leonardsson avstod på grund av hälsoskäl. Vi ville hålla traditionen vid liv.

Rallysingorna under årens lopp har alltid bjudit på fina vägar och vacker natur. Vår herre har bjudit på strålande sommarväder i flera veckor så även denna söndag.

Vi startade från Tärnsjö i arla morgonstund för att i tid anlända till startplatsen vid Svärdsjö Bilmuseum. Det fanns gott om tid till att inha en macka och en kopp kaffe innan det obligatoriska förarsammanträdet klockan 09.30. Här var det färdvägar med mera som stod "på tapeten". Bilmärken och modeller varierade stort. Här fanns K-G Ljungs lilla Austin mini och Anders Tysks 4,5 Bentley från 1928. Om det varit en tävling i märkeslag så hade Chevrolet vunnit överlägset. De lyckade inha 1:a, 2: dra och 14:e plats.

Första start var klockan 10.00. Vid starten från Tärnsjö var det lite kyligt med nattdagg men när solen klättrade över trädkronorna flödade solljuset från en blå himmel.

Starten började med ett praktiskt prov och när det var klart var det dags att "inta" rallysträckan med sina nio kontroller som bestod av både praktiska och teoretiska prov. Rallyt gick till Österkvarn där andra kontrollen var belägen. Sedan vidare till Böle-Linghed-Hökviken och åter till museet i Svärdsjö där vi genomförde ett praktiskt prov.

Efter en koppkaffe var det dags att åka den andra etappen av rallyt. Den

gick till Toftby-Enviken-Linghed och åter till Svärdsjö och målgång. Jag vill påstå att landskapet i Svärdsjö med omnejd är en sevärdhet som gläder både ögon och sinne. Mitt på dagen blev det ren tropisk värme i Opel, men med svalkande dryck ur kylväskan hölls kroppsvärmen på behaglig nivå. Vi kunde dock

inte motstå att stanna vid en kiosk och inhandla varsin stor gräddglass – riktigt läskande och gott i värmen.

Efter målgång var det gott om tid att besöka museet under tiden som resultatet räknades fram. Där fanns en stor samling av veteranbilar, modellbilar och annat kuriosita att beskåda. ■

- |    |                  |                         |
|----|------------------|-------------------------|
| 1. | Sam Anderson     | Chevrolet Impala, 1965. |
| 2. | Mikael Söderlund | Chevrolet, 1964.        |
| 3. | Karl-Åke Dalgren | Rolls Royce.            |

*Den tredje Chevroleten som kom på 14:e plats rattades av Bernt Orrborn.*



*Segraren i rallyt, Sam Andersson vid prisbordet.*



*Här sitter "frugan" Gunnel och samlar krafter för att sköta "navigeringen" när andra etappen av rallyt skall avverkas.*



*Gunnar Andersson från Svärdsjö hittade denna Opel Cabriocoach årsmodell 1955 ute i Furusund. Bilen har bara en tidigare ägare, men när Gunnar hittade den var den näst intill ett "skogsvrak". En stor del av karosseriplåten behövde bytas ut, mycket nytt är på plats men det återstår en hel del arbete. Fotot är taget inne på bilmuseet där "vraket" visades för besökarna under sommaren 2016.*

# En äkta rallyklassiker

*Den 27 augusti kördes Upplandsrundan med start och mål vid Folketshuset i Hargshamn.*

*Åke Andersson från Hargshamn var årets rallybas i detta jubileumsrally. UHF firar ju 40 år.*

*Det är sjätte året som Åke arrangerar detta rally.*

RALLYT RÄKNAS numera som en rallyklassiker i veterankretsar där ett 70-tal deltagare fanns på plats. Det var en mycket stor blandning av fordonsmodeller.

Berne Holm med "spätta" på bön-pallen var ensam i MC klassen. De åkte på en BMW R75 S av 1973 års modell.

Vid starten fick varje deltagande ekipage en beskrivning bestående av både karta och roadbook. Som gräddes på moset var hela slingan perfekt pilad. Banans längd var ca 7 mil på mycket fina rallyvägar i Roslagslandskapet. Åke hade införskaffat nya pilar till detta rally. Pilarna var röda och syntes mycket bra.

Från starten i Hargshamn gick färden till Harg. Där kontroll ett var belägen. Vi fick full pott så rallyt började bra. Övriga kontroller var inte lika lyckosamma

men vi var lika nöjda och glada ändå. Vi njöt av det vackra vädret och det vackra landskapet som Roslagen bjöd på.

Färden fortsatte till Östhammar och vidare till Valö. Där var det en halvtimmes matuppehåll vid Valös församlingshem. Här var det ett skiljeprov inlagt. Man skulle gissa vikten på en gammal enskärig traktorplog. Den uppskattade plogvikten varierade från låga 45 till 380 kilo.

Med plundrad lunchkorg och skilje-frågan avklarad var det dags att avverka andra halvan av rallyt. Färden gick nu till Lundäng och vidare till Ytter Nuttö. Här bestod provet av en öppen vägbom. Där skulle man stanna till så nära bommen som möjligt. En funktionär stängde bommen som nu skulle vara så nära

fronten som möjligt. Ett mycket knepigt prov där de flesta nollade.

Nästa kontroll var vid Löhamra. Här var det den obligatoriska "hemliga lådan" med Åke Bjärkelöv som "frågemakare".

Den sista kontrollen var belägen vid Hargsbruk och sedan gick färden vidare mot målet. Efter inlämnandet av startkortet bjöds alla deltagare på soppa och smörgås under väntan på resultatet.

Segrare i detta jubileumsrally blev Stefan Lundberg från Norrskedika. Kjell Nordberg från Rimbo blev tvåa på samma poäng. Han förlorade dock på en utslagsfråga. Rallygeneralen Åke Andersson med medhjälpare skall ha en stor eloge för ett mycket trevligt och välarrangerat veteranrally. ■



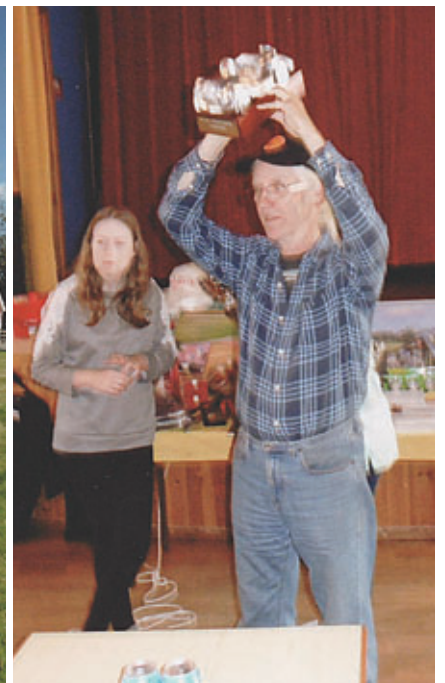
*Ett antal rallybilar uppställda efter målgång. Närmast kameran tre 30-tals Fordar och en Buick Century Eight av 1939 års modell.*



*Undertecknads Opel med Jubileumsrallyskylten.*



*Vid Valö var det lunchupphåll och då kom lunchkorgarna med godsaker väl till pass.*



*Segraren Stefan Lundberg från Norrskedika. Han rattade en Mercedes 450 SL, 1971.*

TEXT OCH FOTO: STIG LARSSON

# Rally och jubileum

*Dagen firades med rally på morgonen. Första start klockan 09.00.*

*Klockan 17.00 var det dags för klubbens medlemmars jubileumsmiddag*

LÖRDAGEN den 15 oktober gick det sedvanliga Dagligbilsrallyt av stapeln med start och mål vid Vattholma IOGT lokal. Detta rally får köras av vardagsbilar och rallybilar. Vädret var molnigt och temperaturen 6–10 grader. Drygt 40-talet ekipage kom till start. Det fanns några gamla godingar som deltog; tre A-Fordrar en Volvo PV, 1939 och en Saab ”trubb-nos” med ettrigt avgasljud.

Före start bjöds deltagarna på smörgås och dryck. Rallysträckan var 6,5 mil

på asfaltsvägar. Orter som passerades var bl. a Österbybruk, Dannemora och Films kyrkby. När deltagarna kommit i mål och startkortet var inlämnat var det bara att vänta på resultat och prisutdelning. Under tiden serverades varmkorv, smörgåsar och drycker. Dagens rally kommitté bestod av familjen Palm med Sören som rallygeneral med sina duktiga medhjälpare som bestod av hustru och barn med respektive. Allt gick som ”smort” Det var det femte Dagligbilsrallyt

som familjen Palm arrangerat. Vinnaren av rallyt får som pris att arrangera nästa års Dagligbilsrally. Det är lätt att räkna ut att Sören och Eva Palm vunnit detta rally fem gånger. Det var en bra roadbook och rallysträckan var föredömligt pilat. En trevlig utflykt i det Uppländska landskapet med höstens alla färger. Synd att inte solen tittade fram och lyste upp det vackra landskapet. Dagens segrare blev Anita Mattsson från Bälinge. Hon hade imponerande 13 poäng av 15 möjliga.

Den här lördagen var inte avslutad i och med dagligbilsrallyts målgång och därpå följande prisutdelning. Klockan 17.00 var det åter samlings i IOGT-lokalen för att fira klubbens 40-års jubileum.

Många medlemmar kom för att delta i jubileumet. Rallyåkarna hade varit hemma och ”borstat av sig dammet” innan de dök upp till middagen. Familjen Palm skötte serveringen under kvällen stora kalas med mat och dryck av ”yppersta” kvalitet. Familjen måste haft en jättegig dag men klarade allt med bravur.

Jerry Doversjö, UFH:s mångåriga ordförande hade lyckats med att knyta Arne ”Rosen” Kwick till kvällens underhållare med sitt band. Det var mycket populärt och ”Rosen” lurade flera av oss medlemmar att ställa oss upp och sjunga. Han berättade även ett stort antal roliga historier. På det provisoriska dansgolvet var det flera par som passade på att ta en svängom. Alla som deltog i festligheterna fick en minnespresent.

Stort tack till alla inblandade som gjorde lördagen till en mycket trevlig lördag som sent skall glömmas. ■

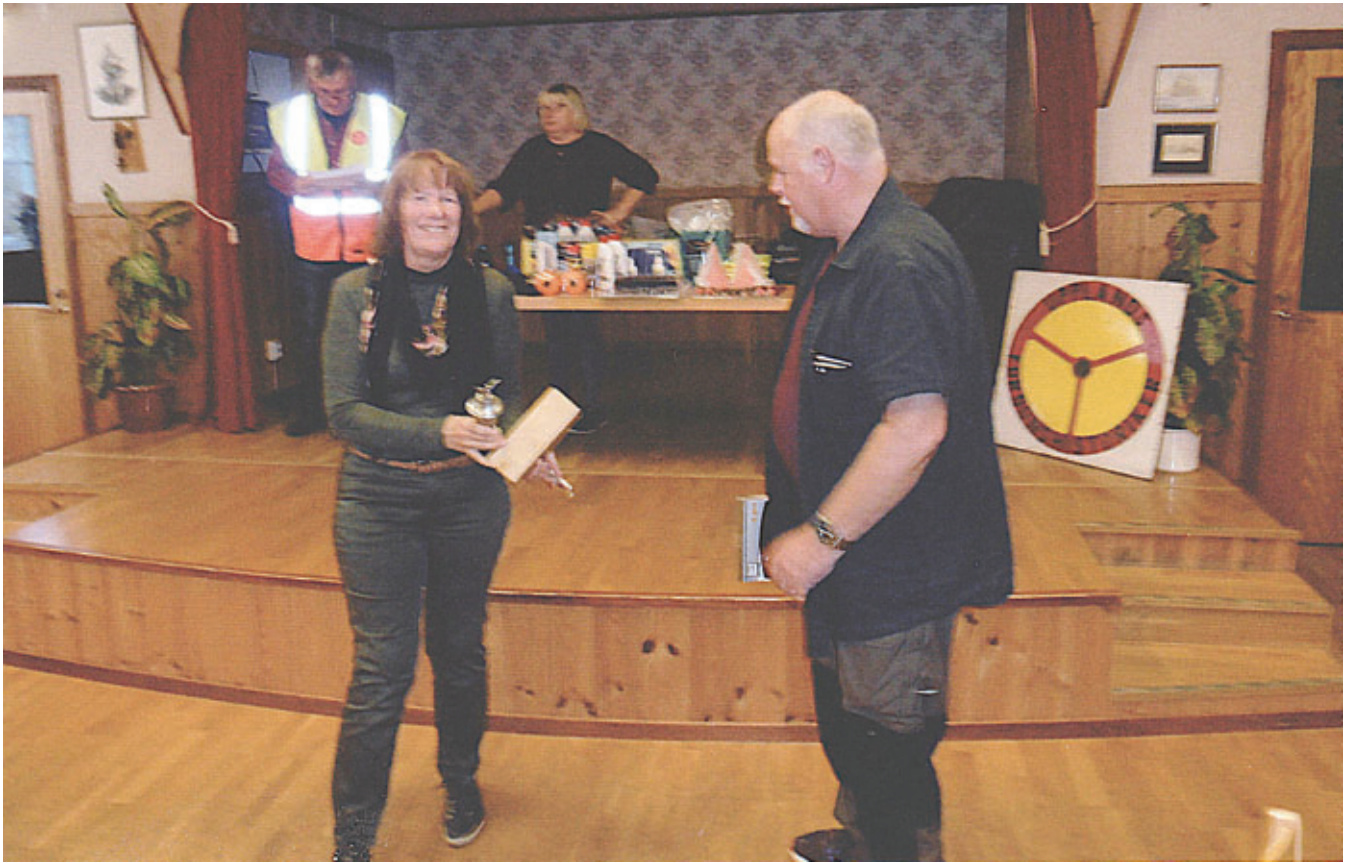


## 1976 BILDADES UPPLANDS FORDONS HISTORIKER.

En klubb för alla med veteranfordon som hobby. Här finns både bilar av olika märken, traktorer, mopeder och motorcyklar. Vissa fordon är riktiga rariteter från när seklet var ungt. Från en blygsam start har medlemsantalet stigit till som mest drygt 500 medlemmar.

Idag är det omkring 370 medlemmar.





*Segraren i Dagligbilsrallyt Anita Mattsson med vandringspris och segerpokal i famnen.*



*Här låter sig maten väl smaka med gästerna samlade vid matborden. Kvällens "Hovmästare" Sören Palm står mitt i festsalen och övervakar "kalaset".*

# Dos Gringos åsna på ”Fårmonzabanan”

*Nyårsracets häftigaste på Fårmonzabanan i Uppland var i år Mexicanerna ”Dos Gringos”.*

Danne Ahlgren och Roland Esevik från Rasbo deltar varje år med sin ”Rasbo Riders” kallad ”Dräparen”, en moped med sidvagn. Ekipaget uppskrämda kraftkälla, en över 40 år gammal Zündappmotor gör sitt bästa för att hålla förare

och burkslav på gott åkhumör. Men mexikanerna var inte helt nöjda i år och menade att ”Dräparen” mest var som en åsna trots att den var matad med uppiggad ”Sierra”. ■



# En sån hade jag också!



Från stenkulor till Game Boy  
**AV GUNNAR FLODÉN**

Förlag Edition GUJ

## Ny bok!

**En sån hade jag också! Från stenkulor till Game Boy.**

*Upplands Fordonshistoriskaklubbens mångåriga medlem och f.d. ordförande Gunnar Flodén har utkommit med en ny bok. Den här gången handlar det om gamla analoga leksaker från 1900-talet. Finns att köpa hos väl sorterade bokhandlare.*

En sån hade jag också!



En leksaksnostalgisk bok  
av Gunnar Flodén



## Some Volkswagen owners look down on other Volkswagen owners.

When you graduate from a Volkswagen Sedan to a Volkswagen Station Wagon, you really step up in the world.

The Station Wagon stands a good foot taller than other cars.

And it holds more than the biggest conventional wagon you can find.

But the VW Wagon isn't only tall.

It's also short.

We saved 4 feet of hood in front by putting the engine in back.

Big as it is inside, it's only 9 inches longer than the Volkswagen Sedan.

So people who move up to the high-slung model still feel very much at home.

They park in the same little spots.

They still don't worry about freezing or boiling; the engine is air-cooled.

They still go a long way on a gallon of gas (about 24 miles) and a very long way on a set of tires (about 30,000 miles).

And it just tickles them to drive one Volkswagen and look down on a million others.