



Julhälsningen 2022



God Jul & Gott Nytt År!

INNEHÅLL

JULHÄLSNINGEN 2022

UPPLANDS FORDONSHISTORIKER



Omslagsbilden:

Fullskalig leksaksbil. En klassisk Volvo Amazon fullastad med små älskade leksaksbilar. Gunnar Flodén övervakar bilskatten.

Foto: Josefin Atkinson.

Baksidesbilden:

Alla härliga leksaksbilar.

Foto: Gunnar Flodén.

Tryck:

SLU Service, Uppsala 2022.

www.upplandsfordonshistoriker.se

1	ORDFÖRANDEN HAR ORDET Jerry Dåversjö
2	SALNECKE SLOTT Jerry Dåversjö
4	100 MOPPAR OCH EN FOLKPARK Gunnar Flodén
6	EN MOTORHISTORISK DAG I ALMUNGE Gunnar Flodén
8	BILTRÄFF I FLUREN Jerry Dåversjö
10	DJURÖBRON 60 ÅR Gunnar Flodén
12	VÅGHALSIGE JOHAN Rolf Wallén
13	NYBILSKÖPET 2021 Rolf Wallén
15	PROFESSORNS FOSSILA FORDON FRÅN FORDOM Gunnar Flodén
18	GENGASHISTORIA Gunnar Eriksson
19	BYNS FÖRSTA VW Rolf Wallén
20	DYRT KÖRKORT FÖR PIPPI LÅNGSTRUMPS MAMMA! Gunnar Flodén
22	DAGLIGBILSRALLYT Jerry Dåversjö
24	NYSTART FÖR NYMANSRALLYT Gunnar Flodén
25	FUNKTIONÄRRESAN Jerry Dåversjö
26	Ö-MOPPARNA PÅ VINDÖ Gunnar Flodén
28	BARNDOMENS BALLASTE BILAR BEVARADE I ETT BERGRUM Gunnar Flodén



Ordföranden har ordet

I MIN ÅLDER tycker jag att åren blir kortare, de liksom går fortare. Året som gått har det hänt en del i klubben, Men efter år med pandemi blev det en marknad i år. Peter Sundberg med ett antal funktionärer lyckades genomföra en bra marknad med säljare och köpare. Det blev en funktionärresa för 35 personer med Eckeröfärjan

och ett gott viltbord. Ett annat stort beslut i klubben blev att UFH flyttar till ny klubblokal i Läby. Hyran i Håga blev dyrare, nu betydligt billigare. Flyttlassen har pågått i höst. Vi skall vara i Håga till den 30 november.

MHRF dagen den 6 juni var det träff 40 tal fordon på Salnecke Slott. Andra händelser är Tobbes utflykt i juli, där det blev rundvandring med

sevärdheter i Östhammar.

Dagligbilsrallyt hade familjen Bengtsson tagit hand om med start och mål på Ekhamn.

För egen del har det blivit ett antal utflykter med andra klubbar jag är medlem i och resor till Hälsingland och stugan i Vaxholm. ■

JERRY DÅVERSJÖ, ORDFÖRANDE



Salnecke slott

EN VARM OCH SKÖN sommar dag den 6 juni på Salnecke var det årets träff med utställning av fordon, nu 6 året i följd ihop med AHK och Ferrari klubben. Det var mäktigt med alla fina fordon och 30 tal Ferrari av olika årgångar körd in på slottsgården och parkerade sina bilar framför slottet för beskådning. Dagen blev en som vanligt en trevlig fest med fullt i cafét både ute och inne. ■





100 moppar och en folkpark

DET VAR EN VACKER majdag vid Heby folkpark och runt ett-hundra veteranmopeder med förväntansfulla mopedister som gasade upp sina tvåtaktsklenoder inför dagens rallyrunda i Uppland. Efter åtta mils körning på vår vackra vägar och några timmars åknjutning möter vi vid folkparken två senior-mopedister; Christer Wiklund med en röd Zündapp -63:a och kompisen

med en blå Zündapp -66:a. Tillsammans intygar de att det var bland de bästa vägarna de har åkt på med sina välputsade 60-talsmopeder.

I vimlet möter jag också Lill-Anders Sverkersson som är primusmotor för denna dags mopedmanifestation. Han berättar att Hebygropens mopedsällskap och Salaortens mopedvänner inte är en regelrätt förening utan träffas

via en Facebookgrupp. Vi har också bjudit med andra långväga mopedklubbar till denna lördagsträff.

-Det är första gången vi anordnade ett sådant här stort rally i Hebytrakten. Vi vill gärna bjuda tillbaka då vi ofta deltar i andra klubbars mopedrally, säger Lill-Anders Sverkersson. ■



Folkets park och full gas ut på vägarna.

*Lill-Andes Sverkersson håller stadigt
i sin udda gula Yamaha -76:a moped.
-En sådan hade jag som femtonåring
Den härliga gula färgen fanns bara
det året, säger Lill-Anders och myser
över detta toppskick.*



Gamla mopeder beskådas.

*Seniorer Zündapp ska de va'.
Två stolta seniormopedister
har just kommit i mål vid
Heby Folkpark.*



En motorhistorisk dag i Almunge

DE BLÅGULA FLAGGORNA smattrade i luften på Sveriges nationaldag den 6 juni. Inte minst på de gamla rullande fordonen. Vid Almunge tågstation i Uppland mötte denna dag upp transportörer med stålhjul och gummihjul. Mellan två lackblänkande veteranbilar möter vi Börje Jernheim som berättar om Motorhistoriska dagen.

-Det här är en viktig dag, säger Börje Jernheim och fortsätter att peka och berätta om de fordon som tagit plats på grus och gräsytor vid stations-

byggnaden.

Från Rotebro, norr om Stockholm, kommer 88-åriga Rickard Jonsson med sin maffiga tungt V12- laddade Lincoln Zephyr från 1938.

-Jag köpte den som skrot 1973 och renoverade den själv under fem års tid. Bilklädseln har jag också sytt, säger den genuine motorman.

Plötsligt hörs ett bekant tuffande, manifesterat med ångvissla och flaggor rullar ångtåget Thor in från 1909 vid Almungestationen. De medföljande vagnarna hyser leende passagerare

som får färdas på gammalt vis.

Invid järnvägen backar en liten engelsk öppen bil av fabrikatet Flying Standard 39:a med familjen Almlöf och en liten hund upp mellan de övriga veteranbilarna.

Laras-Åke Karlsson med kollega vänder elegant den rattlösa Volvo-rälsbilen av modell PV802 från 1938 med hjälp av en fiffig vändskiva och vid 180 grader hamnar den igen i rätt färdkurs.

Det blev en fin lyckad nationaldag i motorhistorisk anda. ■



Snart i rätt kurs igen.



Härligt ögongodis på nationaldagen.



*88-åriga Rickard Jansson med sin
V12- laddade Lincoln Zephyr från
1938.*

*Familjen Almlöf fullastad
i sin Flying Standard.*



Bilträff i Fluren

MÅNDAGEN DEN 18 JULI var det bilträff i den lilla byn Fluren långt uppe i skogen mellan Vallsta och Ljusdal i Hälsingland. Där har stockholmare Tor Wädell sitt sommarställe där han har byggt upp en hel liten by med handelsbod, bensinstation, kvarn, verkstad, gammal bostad och ett kafé. Han

har samlat på en del fina bilar och inrett lokalerna med allt tillhörande saker. Det var nog ett 70-tal fordon där. Och besökarna fick rösta på den finaste bilen och motorcykeln.

Bästa motorcykel blev Claes Pallin Söderhamn på en Indian från 20-30 talet i originalskick. Bästa bil, där kom en Ford Mustang på första plats.

Efter ett antal timmar åkte vi 1 mil norrut till Sidskogen där vi köade för inköp av en "kolbulle" bestående av mjöl, vatten, stekt fläsk i småbitar stekes i stekpannor med förlängda skafft över öppen eld som eldas med björkved, serveras med lingonsylt och lingondricka, mycket gott. ■



Tor Wädells Packard 1182 1938.



Tor Wädells "lilla" by i Fluren.



Bensinstation.



Claes Pallins Indian heter Super Scaut 1927.



Tor Wädells T-Ford Pickup 1926

Djuröbron 60 år

MED ETT STADIGT sommarregn som följeslagare under jubileumsdagen firad Djuröbron 60 år i Stockholms skärgård.

Någon timme innan bilkortegens avfärd mot bron samlades veteranbilar för allmänt beskådande. Öns föreningsliv var också representerat av bland annat idrottsklubben, kaffe- och bullstånd fanns och det blev boksläpp av en ny bok om Djurö och dess bro.

Vid en Ford Galaxie 500 XL 1963 träffar vi Peter Stockman med ett stort paraply som regnskydd.

-Tänkte inte ta med bilen i regnet, men ändrade mig. Forden köpte jag för fyra år sedan. Det sas vara en 390:a men visade sig vara en 352:a. Jag blev "luggad" på några hästkrafter, konstatera Peter snopet

De övriga veteranbilarna passade på att värma upp sig inför avgången mot Djuröbron. En bågbro byggd i betong och stål, 40 meter hög med en segelfri höjd på 19 meter. Den totala längden inklusive av- och påfartsramp är ca 500 meter med en bredd av 9 meter. Allt med två körbanor och en gång- och cykelbana. Byggstart i februari 1961, klar 26 maj 1962.

Precis klockan 14.00 ses en liten procession komma upp över bron bärandes på en svensk flagga och med tidstypiska kläder från år 1962. Karin Östman, ordförande i Djurö byalag tar till orda:

-Det här är ett tillfälle att komma tillsammans efter pandemin. Vi är stolta och glada över vår fina bro och att få fira dessa 60 år i dag. Andra aktiviteter bjuds också denna dag med en fotoutställning och en föreställning av byteatern, säger Karin Östman

och manar samtidigt till hurrarop för den vackra jubileumsbron.

Efter det rullar veteranbils-kortegen över den för dagen regntunga bron. Vi möter i brovimlet gammalt älskat ögongodis från de fossildrivna bilarna från förr. Vi hinner notera en rymlig Rolls-Royce och motsatsen, en liten röd Fiat 600. Svenska Volvo Amazon och en vit P1800 smyger med bland några amerikanska och engelska skönheter. Två klassiska gula Björknäsbussar från 1950- och 60-talet med arbetsvilliga Scania Vabis-dieselmotorer bjöd på gratisresor mellan Djurö och vinterhamnen Stavsån till passagerarnas förtjusning.

Sjöräddningen passade på att visade upp sina färdigheter nedanför bron och det erbjöds helikopterturer över den unika skärgården.

Vid en av de gamla Björknäs/Värmdöbussarna stöter vi på den lokala författaren på Djurö, Lars Åke Bäckdahl, som har skrivit flera skärgårdsböcker. Lars Åke deltog denna dag med sin Mercedes från 1950 med s.k. "kidnappardörrar". En bil med förkrigskaross från 1936 utrustad med en fyrcylindrig sidventilsmotor på blygsamma 37 hk.

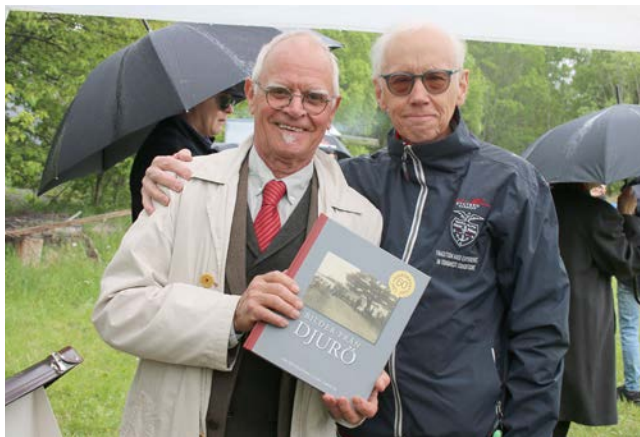
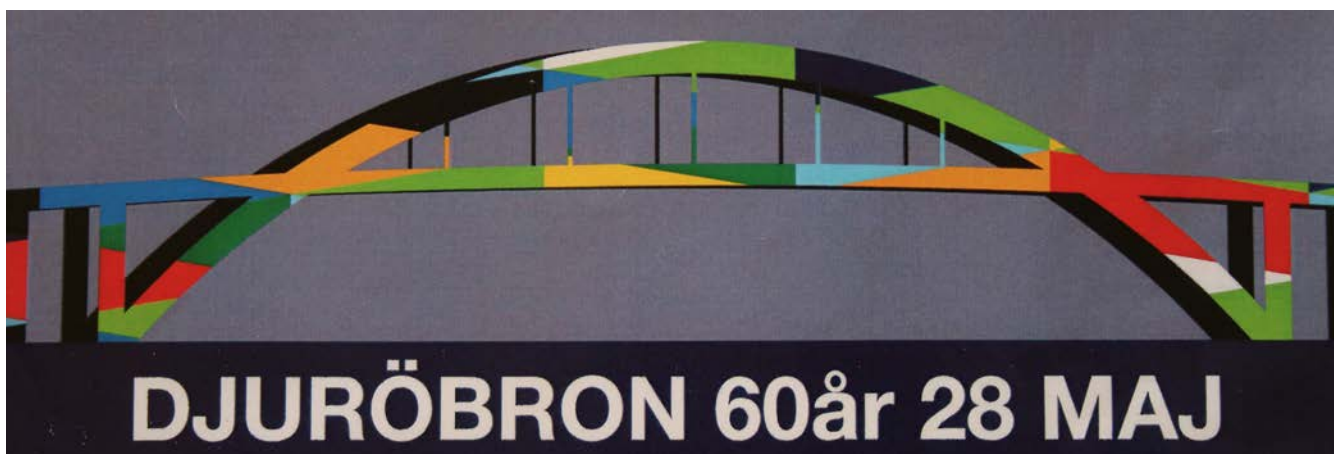
-Fast det är "starka hästar", försäkrar Lars Åke och ler nöjd. ■



En liten Fiat håller en stilig Rolls-Royce efter sig över den 60-åriga Djuröbron.



Två gamla Djuröprofiler visar upp sig. Lars Åke Bäckdahl med sin Mercedes 1950 tillsammans med en klassisk Björknäsbus från 1958 med en arbetsvillig Scania Vabis-dieselmotor som kraftkälla.



Författarna Lars Åke Bäckdahl och Lars Carpelan visar stolt sin nya bok "Bilder från Djurö".



Jubileumsparad över Djuröbron med tidstypiska 1960-tals kläder.

Våghalsige Johan

NÄR DEN LÅGT FLYGANDE helikoptern svängde in över grannens gräsvall och landade utan att trassla till el- och telefonledningarna blev jag nyfiken. Helikoptrar var ovanliga i dessa trakter. Då rotern stannat gick jag fram för att höra vad som för- anledde detta besök. Ut ur maskinen steg en man som jag genast kände igen som min gamle barndoms- kamrat Johan trots att det gått några år sedan vi senast sågs.

Johan hette Juha då han kom från Finland som "krigsbarn". Hos oss blev han Johan. Vi var skolkamrater och också lekkamrater för vi bodde inte långt från varandra. Han var den som vågade göra allt som vi andra inte vågade. I skolan var han uppkäftig mot lärarna och fick ofta kvarsittning som straff. Diplomati och medgörlighet var en bristvara hos honom. Men som kompis var han oersättlig. I dag hade han nog blivit stämplad som "bokstavs barn" men sådant var inte uppfunnet då.

Vid våra skogsexkursioner för att jaga snöskator och andra, som vi tyckte skadliga djur, var han den bäste på att klättra upp i träden och riva ner fågelbon. På "slangbella" var det ingen som slog honom, han kunde träffa en kråka som just lämnat sitt bo och med avancerade manövrer försökte klara livhanken. Ibland tog övermodet över vilket resulterade i vrickade fötter och i värsta fall ett brutet ben eller arm. Men sådant var övergående.

Vår badplats var en enkel anläggning vid ån där kvarnen låg. En liten gräsplätt i åbrinken där man kunde ligga i solen och torka efter badandet. I ån fanns en dammanläggning för att

få ett jämnt vattenflöde till drivningen av kvarnen. Denna kvarndamm var vår badanläggning. Försiktighet måste vidtas för att inte komma utanför den drygt meterbredda grunda delen intill den uppbyggda vattenbarriären. För de simkunniga var det inga problem, men för oss icke simkunniga var det kinkigare. Johan kunde inte heller simma men han tyckte att det såg lätt ut och bestämde sej för att simma över ån ändå. Han fick hämtas på halva vägen av mjölnarn som turligt nog hade en roddbåt till hands. När Johan kommit till sans igen var han redo för nytt försök men hejdades av mjölnarns fru som med bestämdhet förbjöd detta.

Efter sju år i skolan var vi färdigutbildade teoretiskt. Vi kunde läsa, skriva och räkna och hade dessutom lärt oss en del om geografi och naturlära. Johan hade fått gå ett år extra på grund av dåligt uppförande.

Johan började jobba på en mekanisk verkstad i den närliggande staden och blev mycket omtyckt för

han var inte rädd att ta i. För resorna till och från jobbet skaffade han en moped, han var ju redan 15 år så en sådan fick han köra. Mopeden, som hade kilremsdraft, trimmades naturligtvis vilket bromsar och våghållning inte var beräknat för. Dessutom slet han ut drivremmar på löpande band. Det skedde små incidenter nästan hela tiden, men en dag kom den stora olyckan. Vid hemresan från jobbet råkade han krocka med en cyklande äldre dam. Båda klarade krocken utan nämnvärda skador men polisen tillkallades för att göra en utredning. Vid förhöret framkom att Johan framfört sitt fordon på ett ansvarslost sätt och polisen ville få Johan att erkänna detta. Johans svar var följande: "Visserligen körde jag ju på fel sida av gatan men kärringdj---In hade väl kunnat se sej för"

Jag vet inte om svaret hade någon betydelse i utredningen men då ingen fått några större blessyrer lades utredningen ner.

Vi skolkamrater höll ihop tills det



En sväng efter start. Hej då!



Vy från ovan av mitt föräldrahem.

var dags för värnplikten, då skildes våra vägar eftersom vi hamnade på olika militärförband i landet.

Johans militära bana blev dock kortvarig. Han hade placerats som hundskötare på en flygflottilj och hunnit lära sej hälsa rakt fram och till höger och vänster. Dessutom kunde han marschera i takt med de övriga värnpliktiga på kaserngården. Vid vapenutbildningen på pistol, Husqvarna modell -40, hade han, när han gjorde "patron ur", råkat skjuta av ett skott nära fanjunkarns fötter. Detta renderade honom 7 dagar i "buren" och därefter blev han hemskickad för gott. Hade det handlat om ett motorfordon hade

tillägget blivit "Ej lämpad för krigstjänstgöring".

Så småningom flyttade han till



Passar idag bäst som prydnad.

Göteborg och startade ett företag som importerade japanska mobilkranar. Han blev generalagent i Norden för dessa kranar.

Han tog också flygcertifikat och skaffade en egen helikopter som han nu kom och besökte mig med.

Innan han skulle fara vidare på nya uppdrag måste han ju bjuda på en rundtur som jag av artighet måste acceptera trots viss tveksamhet. Han hade ju blivit äldre nu och förhoppningsvis försiktigare än när vi var skolpojkar. Vi gjorde en tur över vår hembygd och jag passade på och tog några foton av mitt föräldrahem. Helikoptern hette Robinson. ■

TEXT OCH FOTO: ROLF WALLÉN

Nybilsköpet 2021

NU VAR DET ÄNTLIGEN dags, vår gamla bil skulle bytas ut. I egen-skap av utsedd bilkonsult i familjen hade jag påtagit mej uppgiften att undersöka marknaden. Den senaste tiden hade jag studerat för- och nackdelar med att byta vår gamla hemmavana bil mot en ny. Nu var det dags att skrida till verket och komma till skott.

Det fanns väldigt många olika märken och modeller och det hade blivit fler och fler vartefter åren gått. En inte alltför stor bil skulle det vara, hustrun hade väldigt bestämda åsikter om detta.

Tidningarnas annonser genom-gicks noggrant men gav inte någon självklar lösning på mina problem. Till slut hade i alla fall några förslag vaskats fram och förelagts familje-rådet. Jag fick uppgiften att välja ut den mest passande av dem.



Den gamla trojänaren.

Besök företogs hos en bilfirma som hade ett lämpligt exemplar för provkörning. Det doftade nybil i den nya bilen och det lovade gott. Sittkomforten var också behaglig jämfört med vår gamla nedsuttna förarstol. Snygg instrumentbräda med många instrument men inga knappar och strömbrytare, här var det touchsystem som gällde.

Vi provkörningen fick jag en instruktör vid sidan om mej, och tur var nog det. Först letade jag förgäves efter tändningsnyckeln och rattlåset. Nyckeln har jag i fickan och startar gör motorn själv när du lägger i växeln, sa instruktören småskrattande. Det verkade lätt som en plätt. Jag la försiktigt i backen för att backa ut från parkeringen och då kom nästa överraskning. Ett pipande ljud hördes och en röd lampa tändes på instrumentbrädan, vad hade jag nu gjort för fel. Det var bara en signal som varnade för hinder framför bilen, vi stod för nära husväggen. Backningen påbörjades försiktigt och plötsligt började det plinga som en liten koskälla. Det är varning till bakomvarande att vi börjar backa, bilen går på el nu och hörs inte för de utanför bilen sa instruktören. Väl ute på gatan var dock allt lugnt och tyst och inga

varningslampor var tända. Det var en behaglig bil att åka i, lättkörd och tyst. Vi tog en runda ut ur stan för att känna på lite högre farter. Då jag skulle köra om en cyklist och väjde över gatans mittlinje kände jag ett kraftigt slag i ratten. Nu är det nog bäst att köra tillbaka till verkstan sa jag till instruktören för det är något fel på styrningen.

Du kan vara lugn, sa han, det är bara varningen för att du passerade mittlinjen.

Det var mycket att ta in under provkörningen. Jag fick beskrivet att elektroniken också kunde läsa av vägskytarna som talade om hastigheten som gällde och bilen också kunde hålla den farten automatiskt. Hade man för lite luft i däck eller punktering fick man också en varning om detta.

För att lära sig alla finesser fick man en instruktionsbok på över 100 sidor att läsa, och den var gratis.

Då jag något omtumlad kom hem och berättade om den provkörda bilen meddelade hustrun bestämt att en sådan bil vill jag inte ha. Tillbaka på ruta ett.

Tillsammans lusläste vi annonser och beskrivningar på andra bilmodeller och deras fantastiska egenskaper men vi hittade ingen

som liknade vår gamla bil.

Kanske måste vi acceptera att den tekniska utvecklingen de senaste 20 åren gått framåt. Ska vi byta bil får vi nog krypa till korset, traggla oss igenom en 100-sidors bok och försöka lära oss det nya. Vi köpte en ny bil!

När vintern kom åkte vi till fjällen med en bil med nya vinterdäck, antisladd och ABS, rustade till tändarna med andra ord.

I ett kraftigt snöoväder for vi iväg. Dåligt plogade och osandade vägar hindrade dock inte vår framfart, vi lovordade bilens förmåga att trotsa naturens makter. Vi passerade många samhällen som GPS:en talade om namnen på. Den höll reda på var vi var. Man kunde inte se på skyltarna vad samhällena hette för de var övertäckta av snön och varken vi eller bilens fartavläsarsystem kunde avslöja vilken fart som gällde, siffrorna på fartskytarna var också översnöade. Hemma hade vi fartgräns på 40 km/tim genom samhället så det tyckte jag var lagom att hålla även i samhällen i andra delar av landet.

Plötsligt dök det upp en figur mitt i vägen i snöyran. Han hade gul varseljacka som det stod polis på. Han ska nog kolla att vi är nyktra sa jag till hustrun. Vänligt men bestämt påpekade han att vi kört 40 km/tim där max-farten var 30. Det förnekade vi inte och efter att han gått en runda runt vår nya bil, för att beundra den trodde jag, tog han fram bötesblocket och sa att regskylten var översnöad och oläslig (det var ju inte så konstigt i snöstormen) det blir böter på det också. Men eftersom ni får böta för 2 förseelser samtidigt så får ni enligt lagen rabatt på totalbeloppet.

Vi tyckte nog att vi blivit orättvist behandlade men gnällde inte, det hade nog inte hjälpt heller. Regler är till för att följas!

I alla fall hade vi fått några hundra kronor i rabatt så det blev ju förtjänst på fjällresan, eller räknar jag fel nu? ■



Full fart i snöyran.

Professorns fossila fordon från fordom

MED SIN TREHJULIGA ljusbeigea Messerschmitt 55:a hårt hållandes i styret kom Göran Milbrink 1961, till Uppsala för att studera.

- Men det var inte något fordon som imponerade att ragga tjejer med, ändå toppade den 105 knutar, säger Göran och ler roat åt det idag.

Göran blev senare professor i zoоекologi i lärdomsstaden och bytte sin "oattraktiva" trehjuling mot en VW-bubbla och hoppades samtidigt på bättre tur hos det motsatta könet.

Under årens lopp har professorns fordonspark vuxit med två, tre- och fyra hjul försedda med

fossila förbränningsmotorer, långt, långt från dagens elmatade "rullande datorer". Göran vill snarare bevara och odla återbruk av gamla fordon också på äldre dagar. Det är ett intresse som följt honom genom åren.

- Jag tror att det var bilplanscher förr i veckotidningarna Allers och Hemmets Veckotidning på 1950-talet som en gång tände mitt intresse för fordonshistorik, säger Göran Milbrink.

Och nu som pensionär sedan länge har han ännu mer tid åt de ålderstigna motordrivna fordonen av olika slag.

Tillsammans går vi igenom

Görans samtliga motorfordon med två- och fyrtaktare som kraftkälla.

Professorn, nu drygt 80 år, börjar peka och berätta om de fordon han har valt att ta hand om.

Först ut är lättviktsmotorcykeln Monark från 1937 som tidigare ägts och körts av en överpostiljon i Norrköping.

- Jag köpte den på en veteranmarknad vid slottet Skokloster. Lättviktaren hängde bak på en gammal buss, det var bara ramen med Ilo-motorn som fanns kvar och hade kompression, och inte minst viktigt, det fanns identifikationspapper kvar. Men det mesta saknades såsom hjul och skärmar, tank, strålkastare, pakethållare, styre med reglage. De saknade delarna lyckades jag turligen hitta på andra marknader, bl.a. aluminiumbensintanken. Den eftertraktade och kostsamma framlyktan "Höckel" plus bakljuset infångades i Växjö, säger Göran glad över det kapet.

- När började renoveringen?

- Jag köpte lättviktaren 1985 och satte igång direkt med sökande och renoverande. De andra objekten fick då vänta på sin tur, säger Göran Milbrink.

Väl lackad och körklar bar det iväg ut på vägarna med "skallspräckaren" som lättviktarfordonet ibland fick dras med.

- För det mesta går Lättviktaren utmärkt, men kan vara lite tjurig om



Göran Milbrinks vita Volvo P1800 är en bil han gillar som han hittade i Mjölby nära hans föräldrahem.

jag stannar för länge. 98:an, som den i folkmun ibland kallas, blir då sur och vägrar att starta, konstaterar Göran lite uppgivet.

Efter det vänder vi oss mot Görans andra marknadsfynd. Också det från Skokloster, fast vid ett annat tillfälle. Därifrån blev det att frakta hem en Crescent 2000, en Nymans-produkt från 1957 ritad av den kända designern Björn Karlström.

- Det var ett hyggligt objekt. En uppskattad treväxlad Sachs-motor som var lite lätt vässad. Jag kommer nog upp till nära 50 km/tim, säger Göran utan att vara besviken över det och tillägger:

- Och lacken lyckades jag komma hyggligt nära Nymans-broschylrens färgkulör för den här mopeden.

- Gör du allt själv när du renoverar dina "fynd"? frågar jag.

- Nja, jag försöker främst att vara organisatören och ser till att rätt

personer tar sig an vad som krävs för att få det bra. Riktning, spackling och lackering gör jag däremot själv. Men när det gäller motorerna lämnar jag över det till specialisterna, säger Göran trygg över det valet.

- Hinner du lufta dina fordon?

frågar jag den årsrika professorn som fortfarande jobbar vid Uppsala universitet.

- Jodå, det gör jag regelbundet, man måste ju hålla igång, säger Göran bestämt med ett milt leende.

Vi står nu tillsammans utanför Görans Milbrinks villa i mexitegel, ett populärt byggmaterial på 1960- och 70-talet.

- Men det är helt ute nu menar ungdomarna, fast vi uppskattar det underhållsfria stenmaterialet, säger Göran.

Samtidigt börjar vi kika på den röda Henkel Trojan som Göran hittade i ett skjul utanför Uppsala

1990 och köpte av en läkare för 4 000 kronor. Den hade varit ett handikapp-fordon med diverse specialtillbehör och i mycket dåligt skick.

- Det har därför tagit mig 30 år att restaurera den från grunden till det nuvarande skicket, säger Göran.

Allt utom den fyrväxlade lådan med back har gått igenom. Hela bottenplattan byttes och Heinkel-motorn på 200 kubik som var i skräpskick helrenoverades hos en specialist utanför Enköping. Den rutiga klädseln köpte Göran från Skottland, och det förstärkta bak-däcket (nödvändigt för riktningss-stabiliteten skull) kom från Slovenien. Nya rutor i plexiglas med mera inköptes från England.

Sist ut på tur av Görans fordon väntar den vita Volvo P 1800. Bilen köpte han på Blocket sent en fredagskväll 2010. Den stod i Mjölby nära Görans föräldrahem.



Göran bredvid sin Henkel Trojan som han köpte för över trettio år sedan i ett dåligt skick och sin Crescent 2000, en treväxlad Nymansprodukt från 1957, ritad av den kände designern Björn Karlström.

- Annonsen hann vara införd i bara 10 minuter, när jag anmälde att jag ville köpa bilen. Jag var också först i kön av de 24 spekulanterna, bland annat två bilmuseer. Den var då röd och grann, men framvagnens plåt var rätt illa åtgången av rost och den tog nära två år att plårestaurera, säger Göran Milbrink och fortsätter:

- Volvon är en 67:a fast med en B20-motor. Varför vet jag inte, för den motortypen kom först 1969, säger Göran.

Han menar att det är en fantastiskt fin bil men är för lågt växlad och det är inte något Göran gillar.

- Jag tänker skicka bilen till Köping där det finns kompetent folk som kan ordna till den fyrväxlade lådan med överväxel för ett behagligare varv för bilen och mig, hoppas Göran Milbrink.

Innan jag lämnar honom och hans trevliga fordon vill han visa mig på ytterligare ett fordon – en amerikansk ALENAX på två hjul utan motor. Det är en cykel, en ovanlig tingest, så kallad ”dubbeltrampare” utrustad med två kedjor och två frihjul. Det lär vara några medicinare som ligger bakom den här konstruktionen och de menade att det var bättre och behagligare för den mänskliga kroppen att ta sig fram på det viset.

-Man får upp en hisklig fart, man bara trampar, liksom paddlar upp och ner, säger Göran Milbrink om det udda tillvägagångssättet att cykla på.

Göran Milbrinks alla fyra motorfordonen är numera i mycket fint skick och han kör dem omväxlande i olika sammanhang. Den märkliga amerikanska cykeln däremot lämnar han mestadels i fred.

-Tar du med din fru Birgitta någon gång på en åktur med dina gamla fina fordon?

- Nej, hon är inte så road, fast Volvon går det bra med. Däremot svärmor, när hon levde åkte hon gärna med mig, säger Göran Milbrink med ett glatt leende. ■



Göran stöttar sin märkliga amerikanska ”dubbeltrampare” en s.k. ALENAX-cykel.



Lättviktsmotorcykeln är en Monark från 1937 som ägts och körts av en överpostiljon i Norrköping. Nu vågar sig Göran Milbrink grensla denna ”skallspräckare” och ge sig iväg ut på vägarna med det fordonet som ibland fick dras med det epitetet.

Gengashistoria

2:A VÄRLDSKRIGET bröt ut 1 sept. 1939. I april ockuperades Danmark och Norge av tyska trupper. Dessa spärrade Nordsjön från Skagen till Norge varvid all import i stort sett upphörde.

All privat körning med motorfordon förbjöds och man började montera gengasaggregat på de fordon som var nödvändiga för folkhushållet. Med s.k. lejdbåtar kunde viss import fortsätta. All import av bränsle gick i första hand till försvaret samt till övrig viktig verksamhet, t.ex. polis, brandförsvar och ambulans. Några lastbilar som var batteridrivna syntes på gatorna, dessa hade givetvis kort körsträcka med dåtidens batterier.

Gengasaggregaten eldades med träkol eller ved i små knubbar. De personbilar som blev stående av bränslebrist blev också av med sina däck. De lastbilar som hade slitna däck fick montera en s.k. p-boggie med 8 personbilsdäck. Från 1944 kunde behövande få tillstånd att köra ett flytande bränsle med namnet trädesstillat. Några nya ej sålda DKW-bilar körde på detta bränsle. Kan jämföras med etanol och påminde om terpentin på lukten.

Gengasaggregaten orsakade att många blev förgiftade av koloxid de andades in gasen. Start av en gengasbil tillgick så att man antände aggregatet med en gengaständsticka och samtidigt startade en fläkt. Framtill på bilen kunde man öppna ett spjäll och med en tändsticka kontrollera om gasen var brännbar. Om så var fallet fort in i bilen och med ett reglage blanda in rätt gas-luft blandning.

Förgasaren var givetvis borttagen och i stället en s.k. blandare där luft

och gas blandades tills motorn startades. Ett problem med dåtidens bilar var att de flesta var utrustade med 6 volt-system vilket inte orkade få igång motorn speciellt vintertid. Ett sätt att lösa detta problem var att man skaffade ett batteri till med samma spänning och med en speciell omkopplare körde startmotorn med 12 volt. Övrig utrustning kvar på 6 volt.

Volvo gav sig in i leken och erbjöd ett aggregat med släpvagn, den fick snart namnet eftertanken. Det ryktades att en man på väg till Stockholm tappade sin gengaskärra utanför Uppsala, men märkte inte detta utan fortsatte som om ingenting hade hänt. Han stoppades senare av polis. Han

hade tydligen hamstrat bensin.

Gengasen räddade oss under kriget så att de flesta funktioner kunde hållas i gång. Som tur hade inte dieselmotorerna blivit vanliga, där fungerar inte gengasen. Det fanns en motortyp, "Hesselman" som kördes på dieselbränsle. Det var motorer av lågtryckstyp och hade tändstift. De var vanliga i bussar och lastbilar.

Kriget i Europa slutade den 8 maj 1945. Dock dröjde det ett par år innan gengasen försvann-till glädje för all bilmekaniker som skulle ändra alla fordon till bensindrift. Nu blev det till att leta på förgasarna till fordonen, samt rensa bensintankarna. ■



Denna MC körde SkåneRunt för några år sedan. Drevs med grillkol som ägaren placerat ut på ganska många ställen efter banan. Ingen uppgift finns hur mycket bränsle åtgick. Rallyt pågick i 2 dagar.

Byns första VW

DEN 14 JULI 1948 anlände till Hälsingborg, med färjan från Helsingör, fyra exemplar av en bullig liten bil tillverkad i Tyskland. Landstigningen förgylldes av solsken denna varma sommar dag. Det var de första exemplaren av en bil som skulle bli omåttligt populär inte bara i Sverige.

Intressenter av denna lilla enkla bil fick hos återförsäljare skriva kontrakt och vänta på att komma på tur för att få köpa den.

I vår by i Mellansverige fanns en jordbrukarfamilj där sönerna var tekniskt intresserade och inte rädda för att prova något nytt. Fadern däremot var av den gamla typen som tyckte att gammalt beprövat kunde duga. Den gamla Opel var av 1934 års modell, kändes föråldrad och behövde bytas ut tyckte sönerna. Efter långa överläggningar insåg fadern att det fanns vissa fördelar med en nyare bil och den var ju tysk vilket var garanti för att den skulle kunna hålla lika länge som Opel gjort.

Kontrakt blev skrivet hos bilfirman men leveransdatum kunde inte bestämmas, det var beroende på hur många bilar som kom till försäljaren och när. Dessutom var det många som var intresserade och skrev kontrakt.

Efter 7 månader kunde bilen äntligen hämtas hem till bondgården fulltankad och försedd med stänkskydd, som det stod i köpekontraktet. Färgen var brun och blänkande och det var en ny bil som alla i byn, med eller utan körkort, ville prova. Jämfört med de gamla förkrigsbilarna var det ju rena njutningen att ta sig fram på

de gropiga grusvägarna. Fartresurserna kändes också svindlande även om de första 100 milen skulle avverkas med viss försiktighet (Inkörning).

Den stod alltid parkerad på rundkörslan framför det stora herrgårdslika bostadshuset för där kunde de övriga byborna se att de skaffat en ny bil och dessutom behövdes inga krångliga parkeringsmanövrer vid ut och infart. Det var bara att köra runt den vackra planteringen framför huset.

Inkörningen de första 100 milen tog husbonden själv hand om, han vågade inte släppa lös sönerna på sådana känsliga uppdrag.

Då bilen skulle servas efter de

första 100 milens inkörning körde husbonden till bensinmacken och upp på smörjbryggan och oljebyte och smörjning utfördes av mackägaren. Då han skulle backa ner från bryggan bad han om hjälp för att skjuta ner bilen. Du förstår, sa han, på de här bilarna finns det ingen backväxel det är därför de är så billiga. Då mackägaren visade honom att det visst fanns en backväxel och instruerat hur man skulle lägga i den sken han upp och sa: "Vilken tur nu behöver vi inte vara två för att backa ut ur garaget hemma".

Vid resor till stan kunde man se att bilförsäljaren lyckats bra med lanseringen av modellen för på "Stora torgets" parkering fanns många folkvagnar. Alla hade samma bruna färg så det gällde att ha koll på vems som var vems. Vid ett tillfälle då en av sönerna hade varit på stadsbesök, för att köpa nya, stövlar märkte han på hemvägen att det stod en papperskasse märkt EPA på golvet framför passagerarstolen. Den var inte hans. Snabbt åkte han tillbaka och in på parkeringen och möttes av en barsk dam som hade kallat till sig den patrullerande polisen. Hennes bil var stulen. Hon lugnades ner då lantbrukarsonen berättade att han tagit bilen, som han trodde var hans, och att nyckeln passade både i dörren och tändningen. Vid prov, övervakat av polisen, visade det sig att hennes nyckel passade i hans bil också.

Tydligen var det så att den tyska bilfabriken köpte in billiga lås från en underleverantör och att många nycklar passade i flera lås.

På den tiden var folk ärliga som tur var. ■



Sveriges äldsta Volkswagen från 1948.



Visst blev "folkvagnen" snyggare med tiden.

Dyrt körkort för Pippi Långstrumps mamma!

”TAG GUNNAR HAN ÄR BÄST!” ropar Rasmus i filmen Rasmus på luffen. Jag som är namne med Gunnar, är bara nöjd med att få umgås med mina barn och barnbarn, bland sagodrottningens alla folkära figurer under en heldag i Småland.

I folkhavet på Astrid Lindgrens Värld i Vimmerby, stöter vi på de två skurkarna Liander och Lif från just berättelsen om ”Rasmus på luffen”. Där står de nu utan sin gamla bil med mässingfylare och vevstart. Bilen som de transporterade sitt stöldgods med. Nu ser bovarna oskyldiga ut.

–Får jag ta ett kort på er tillsammans? frågar jag.

–Bara du inte säger något till polisen, svarar tjuven Lif och ler brett mot mig.

Plötsligt kommer poliskonstaplarna Kling och Klang i full fart förbi oss på en tandemcykel men de lämnar oss i fred.

Som gammal ärrad motorman bär jag på en stor respekt för ordningsmakten, men är tveksam till det tvåhjuliga tjänstefordonets lämplighet när det gäller att infånga tjuvar.

Allas vår Astrid har lagt grunden till denna minnesfyllda värld för många. Inte minst genom alla hennes

kära barnböcker och filmer med oförglömliga miljöer, som roar alla världens barn och som roat många som nu är vuxna. De har nu tillsammans med sina barn och barnbarn tagit sig till Småland och Vimmerby där Astrid Lindgrens värld har sin uppskattade hemvist.

Astrid arbetade under en tid i slutet av 1920-talet som sekreterare på KAK, ”Kungliga Automobilklubben” i Stockholm. Där såg hon det ökande intresset för fossildrivna

fordon. Det var dock inget som hon tog med sig i någon större omfattning i sina böcker, men på ett ställe i den stora omfångsrika parkanläggningen har ändå en gammal Fergusontraktor, en så kallad ”Grälle”, från mitten av förra seklet, parkerats här. Gissa om den lockar fram alla barns glädje?! Dessa små engelska traktorer var populära för småjordbrukare på 1950–60-talet i Sverige. De var prisvärda och lätta att ta sig fram med i myllan, och det fanns bra



En klassisk Volvoikon, en PV 444 med ”gangsterkeps” möter oss redan några steg in efter entrén.

tillbehör också. Redan i förra seklet slutade man använda hästen som den viktigaste dragkraften, men det var hästen som var den viktiga och dominerande hjälpen när Astrid Lindgren växte upp i Näs i början av 1900-talet. På den tiden både plöjde, harvade, sådde och körde man hölass med häst.

Nu, långt senare, hänger och klänger barnen på traktorn i parken och låtsas köra den pensionerade "Grälle"-trotjänaren.

Bland alla besökare i Astrids värld kommer oväntat Prussiluskan med hakan i vädret och cyklar förbi på sin stålhäst. Hon menar att Pippi Långstrump inte ska bo ensam i sitt lustiga hus Villa Villerkulla, som hon flyttat in i tillsammans med sin apa Herr Nilsson och den prickiga hästen Lilla Gubben. Prussiluskan tycker att Pippi borde vara på ett barnhem, där hon skulle bli ordentligt omhändertagen. Vi skrattar hjärtligt åt det i miniföreställningen som friluftsteatern bjuder oss på.

Lite senare, intill ett "konstgjort hav", ligger Efraims, Pippi Långstrumps pappas, skepp Hoppetossan. Plötsligt hörs en kraftig kanonsmäll, med efterföljande rökmoln, från skeppet. En ny föreställning är nu i full gång.

På en annan plats vid en liten sjö finns en rödmålad lyftkran. Barnen springer ut och in i den, drar i manöverspakar och vrider frenetiskt på ratten för att leka kranförare.

Då och då kikar vi upp i luften för att se om Karlsson på taket, "en man i sina bästa år", flyger förbi med sin propeller på ryggen, men antagligen är han upptagen med att leka med kompisen Lillebror.

På ett annat ställe möter vi en liten nyfiken pojke, som tillsammans med sin mamma, undersöker vad det är för gammal bil som står parkerad i gränden mellan husen. Vi kan avslöja att det är en Opel Olympia från början av 1950-talet.

Astrid Lindgren köpte en ny svart Volvo PV 444 och tog körkort i slutet av 1954. Redan året därpå körde hon

in i en mur och slutade därefter som bilförare. "Sveriges dyraste körkort!", sa hon efter sitt korta biläventyr.

Just en sådan klassisk volvo-klenod, en svensk framgångssaga, är här representerad av en maroon-rödlackerad Volvo PV 444. Bilen är utrustad med en så kallad "gangsterkeps", ett solskydd över vindrutan. Lite skumt, hade säkert Astrids Kalle Blomqvist mästardetektiven tyckt.

Volvon, som är en tidig 50-talare, drar blickarna till sig när besökarna passerar förbi. Det äldre gardet, som håller sina barnbarn hårt i händerna, passar samtidigt på att ge dem en kort föreläsning om bilens förträfflighet. Därefter försvinner de skyndsamt in i besökshavet där en efterlängtat glasspaus väntar.

På ett ställe stöter vi på en bekant gammal BP-bensinmack från boken och filmen Lotta på Bråkmakargatan, där hennes pappa inte hade lyckats få tag på någon julgran ett år. En lastbil hade just tankat bensin vid macken och tappat en julgran när lastbilen for i väg, det räddade Lottas jul det året.

Vi lite "äldre barn" minns med glädje den gröna BP-loggan när vi som unga tankade moppen vid en sådan liten bensinpump avsedd för

mopeder. Allt detta passerade genom huvudet medan barnen "provkörde" och låtsades tanka den gamla slitna mopeden invid bensinstationen. Känslan förstärks ytterligare när vi tar några steg in i den lite trånga bensinstationen full med välkänd rekvisita från tiden då det begav sig.

Vi blir roade lite varstans där vi befinner oss i denna Astrid Lindgrens charmiga värld. Det här är en rolig resa tillbaka i tiden bland alla minnesvärda prylar av allehanda slag. Som de klassiska tunga mjölkkrukorna i plåt som man förr transporterade på en trehjulig så kallad "schascykel". På en "pirra" lastad med trälådor, invid några stadiga silltunnor, berättade trälådornas fabrikat, "Henkel", om dess innehåll: "Det självverkande tvättmedlet". Det var tider det!

Eller som när vi passerar förbi Emils Katthult och hör pappa Anton skrika "förgrömmade unge"! Då var dags igen för Emil, att efter ännu ett hyss, ta plats i snickerboa och tälja en ny träfigur.

Efter en trevlig heldag tillsammans med barn, barnbarn och Astrid Lindgrens alla sagor passar farbror Melkers citat från Vi på Saltkråkan: "Denna dagen ett liv". ■



Poliskonstaplarna Kling och Klang kommer farandes förbi på en tandemcykel och lämnar oss i fred denna dag



Lotta på Bråkmakargatans BP-Mack väcker minnen från förr. Full med härlig olje- och drivmedelsrekvisita.



En gammal Opel Olympia granskas med nyfiken blick av den lilla bilälskande pojken tillsammans med sin mamma.

Dagligbilsrallyt

ÅRETS "RALLY" den 8 oktober hade anordnats av familjen Bengtsson, förra årets vinnare. Start och mål var på Ekhamns Gård i Knivsta med en längd av cirka 10 mil. Färden gick runt Ekoln en vik av Mälaren.

Startade gjorde man hälften i en medsols och andra hälften en motsols bana. Det var många 1 x 2 frågor

efter vägarna 255 över Flottsundsbron vidare till Hammarskog, Örsundsbro, Skokloster, där man skulle avståndsbedömma hur långt det var över vattnet till en gul villa på Ekhamnsidan (1,2 km). Tillbaks ut på väg 263 och målet på Ekhamn. Nu blev det kaffe, te, bullar, dricka och goda smörgåstårter till deltagarna varefter mål-

gången var klar. Nästa års arrangör blev de som kom tvåa i stället för vinnaren, och det blev bröderna Jerresand. Tack till familjen Bengtsson för ett trevligt och kluriga frågors rally.

Vinnare i år blev Anna-Karin Åberg, Knivsta. ■



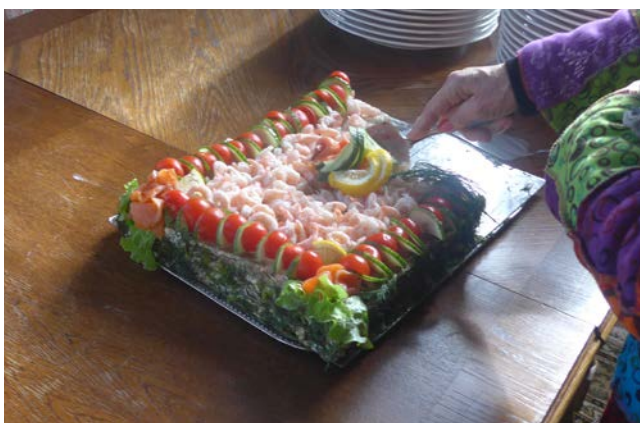
Några deltagande bilar.



Bozena Olsson, Kristina Holmberg och Lars Holmberg



Prisbordet.



En av tre smörgåstårter.



Kerstin Carlsson, Jan Mattsson, Leif Carlsson och Kjell Norberg



Pristagarna 2:an Jakob Jerresand, 1:an Anna-Karin Åberg och 3:an Anders Leijon.

Nystart för Nymansrallyt

STÄMNINGEN VAR UPPRYMD när de gamla fossila 1900-talets moppar gasades upp inför starten för årets Nymansrally i Uppsala.

Ett rally som har tvingats till coronavila i två år. Det bolmades tvåtaktsrök blandat med muntra kommentarer när de cirka 150 motorcyklarna och mopederna med startglada förare for i väg med god styrfart.

Efter en lång gemensam rallydag efter vägarna sågs bara tappra vinnare när de passerade målnöret. ■



Ett förväntansfullt gäng glada gubbar startar upp sina moppar. Här ska det åkas!



Peter Lundin från Björklinge gränsar sin Crescent 57:a med en Nymans-störtekruka rejält fastspänd på huvudet.



Vid en urläcker tvåcylindrig Victoria Bergmeister 350 från 1954 stoltserar Per-Martin "Kalix" Öhman, Knivsta strax innan start. Det är en motorcykel som han köpte på 1970-talet i lädor och sedan skruvade ihop.

Funktionärresan

TISDAGEN DEN 18 oktober blev vi på bussen (35 personer) vid ”nya” klubblokalen i Läby, för att med bussen ta oss till Grisslehamn för en tur och retur till Åland och äta ett viltbord med alla dess tillbehör. Det var väldigt mycket vilt i alla dess former, även förrätter med olika sillar och smörgåsmat. Efter ätandet var det fritt att besöka resten av båten. Taxfree var ett besöksmål. Klockan 19.30 var vi i Grisslehamn igen, och i Läby kvart i nio. Det var en trevlig resa och medåkarna var nöjda med maten och resan. ■



Ove Pettersson väntar på att få stiga ombord.



Eva Lidström, Bengt och Mona Djärv

*Efter ätandet så var
det dax att besöka
båtens övriga faciliteter*

*Alla var nöjda med
maten och resan.*



Stefan och Annette Jerresand

Ö-mopparna på Vindö

EFTER ATT HA passerat över den vackra Djuröbron försätter färden mot södra Vindö i Stockholms skärgård. Jag ska besöka en öbo som har valt tvåhjuliga fordon med motor i stället för båt. Anders Åberg heter mannen som visar mig in "sjöboden" som är full med lockande moppar och motorcyklar.

- Fast jag har faktiskt också en båt, säger Anders med ett smil.

Av att vistas på landbacken på en ö blir man åtminstone inte sjösjuk,

möjligen fartblind om man låter sig hetsas av en varvvillig upphottad förbränningsmotor placerad i attraktiva ramkonstruktioner som mopeder och motorcyklar. Det där med fartblind är nog att ta i, snarare bara hygglig styrfart som erbjuds på Vindö den dagen när jag besöker öbon Anders Åberg.

Hur kommer det sig att du har så många mopeder, frågar jag Anders?

- Ja, dom ynglar av sig liksom på något vis, som jag inte kan svara på.

Det är roligt att köpa speciella moppar som man har fastnat för, menar Anders Åberg.

En efter en krånglar han ut mopederna ur den lilla boden för att möta kvällsljuset. Anders ser ut att vara i den åldern då man gärna vill uppleva sin ungdoms moped-ålder ännu en gång. Fördelen nu är att man har bättre råd att kunna köpa sin ungdoms favorit. Nackdelen är att man kanske måste "viktkompensera" de små kraftkällorna en aning för att



Anders Åberg på Vindö vid sin samling av gamla härliga mopeder. Mopparna och Anders stortrivs tillsammans.

åtminstone komma upp i lagstadgad hastighet.

Det är sådana mopeder som står framför mig tillsammans med den kunniga ciceronen Åberg, beredd att visa och berätta om sina ”skalper”, ålderstigna glädjemaskiner i varierande skick.

Ni får här hålla till godo med kortversionen.

- Den här Monark Monarped med ”pärontank” från 1959/60 tipsade min sambo Rosemarie mig om när hon var på loppis och ringde mig och frågade om jag var intresserad av att köpa moppen för 700 kronor. Klart jag var det fast den inte var helt komplett. Jag vill behålla den i det här sköna patinerade skicket, säger Anders Åberg.

Bredvid står en finsk KTM Camping -68, 2-växlad från början.

- Men jag har satt dit en liten roligare 4-växlad Sachsmotor på 70 cc, säger Anders.

Ekipaget är en så kallad ”Slipers” som ser lite sömning ut.

- Men oj. Den går ruskigt fort!

Nästa moppe har vilat ut i ett snickeri i över fyrtio år. Det är en Crescent 64:a med Husqvarnamotor. Helt original som har kompletterats med några delar som fattats; styre, vajrar och sadel.

- Jag öppnade motorn för att renovera, men den var toppenfin. Det var bara att skruva ihop den igen., säger Anders belåtet och tilllägger:

- Den är en så kallad ”gubbmoppe” som går superbra.

Finska Solifer fanns inte i Sverige som den här ser ut. Den är tvåväxlad automat. Det är bara att gasa så växlar den till tvåan efter en stund när farten är den rätta.

- Sambon har adopterat den och kör gladeligen fem-sex mil med moppen, säger Anders.

Nästa på tur: Panter DBS, köpt utan motor. En sådan motor, en fyrväxlad fläktkyld, hade Anders redan sedan tidigare som kom väl till pass.

- Den lätta motorcykeln, Puch 125 cc 68:a blev jag kär i när jag träffade på

den på Eskilstunamarknaden för några år sedan. Den kom från ett dödsbo. Jag gick förbi den tre gånger. Tredje gången var sambon med. Tycker du om den frågade hon?

- Ja, det gör jag.

- Köp den då sa, hon.

Puchen har bara knallat 1 000 mil. Den är i princip orörd, förutom styret.

- Den går som en ”vråltrimmad” moppe. Men har inte hunnit köra så många mil med den ännu. Det ska bli fler, säger Anders Åberg bestämt.

Den grå Crescentmopeden har många år på nacken som syns och har fått sin motor utbytt mot en fyrväxlad Sachsmotor.

- Den går nu ”våldigt fort”, avslöjar Anders.

Sist ut är en Crescent flakmoppe som bott på ön i hela sitt liv. Anders kunde för några år sedan bekanta den med sina övriga moppar. Vis-a ingrepp har han tvingats göra. Bland annat är nu bakpartiet från en tvåhjulig Crescentmoped då Anders önskade sig en bättre fjädring.

En annan detalj som har yxats till är lastflaket som har minskats och försetts med ledbelysning.

Utav alla dessa motorpärlor vi mött här skulle jag vilja höra och se hur Anders Puch visar upp sina färdigheter. Sagt och gjort. Hjärmen på

och Anders tar plats på långsadeln. Först lät den död. Efter tio-femton kickar hoppar 125 kubiksmotorn snällt igång. Efter lite torr-gasande bar det iväg ut på den grusade övägen. Kanske inte full fart, men väl god styrfart.

Tack för den uppvisningen!

När jag lämnar Anders Åberg på Vindö möts jag av ännu ett trevligt motorljud. Det är ett härligt dunk, dunk från en båt med tändkulemotor ute på Kanholmsfjärden. ■



Ljuddämpare med gälar.



Moppar ligger Anders varm om hjärtat. Nytilskottet är glädjespridaren Puch 125 cc, en lätt motorcykel.

Barndomens ballaste bilar bevarade i ett bergrum

I ETT MAGISKT HÅL i berget på Skeppsholmen med Stockholms slott som närmaste granne väntar mystik. Och väl inne i bergets upplysta tunnlar bjuds man åter på barndomens älskade leksaker.

Berggångarna är fulladdade med analoga och mekaniska leksaker, många med en hundraårig historia att berätta. Allt detta attraherar både gamla som unga än idag.

I det 2 500 kvm stora museet ringlar sig gångarna långt in i berget och skapar en oväntad stämning och spänning. Samtidigt är det en perfekt inramning för alla de 40 000 föremålen, bestående av leksaker, serietidningar och mycket mer.

Stockholm Toy Museum öppnade 2017 (då med namnet Bergrummet) med en vision av att skapa en mötesplats över generationsgränserna. Här

kan t.ex. mor- och farföräldrar se sina favoritleksaker från förr, samtidigt som barnbarnen hittar lekstationer och många av de leksaker de själva känner igen.

Efter några timmar lämnar jag det magiska bergrummet, upprymd och leende, fulltankad med minnen av barndomens underbara lekupplevelser. ■





