



# *Julhälsningen* 2024



*God Jul & Gott Nytt År!*

# INNEHÅLL

JULHÄLSNINGEN 2024

UPPLANDS FORDONSHISTORIKER



Omslagsbilden: Aldrig för gamla för TREHJULING!  
Stig "Stickan" Bernström, svensk mästare för Nymans  
i tillförlitlighet utrustad med den gamla tävlings-  
hjälmen. Bert Malm styr sin trehjuliga Crescent  
packmoppe från 1970-talet ner för Hågavägen.

Foto: Gunnar Flodén

Tryck: SLU Service, Uppsala 2024.

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

- |    |                                                         |
|----|---------------------------------------------------------|
| 1  | ORDFÖRANDEN HAR ORDET<br>Jerry Dåversjö                 |
| 2  | EN MOTORMAN HAR KÖRT VIDARE...<br>Gunnar Flodén         |
| 4  | ALMUNGE JÄRNVÄGSSTATION<br>Börje Jernheim               |
| 6  | JÄRNGÄNGETS JÄRNHÄSTAR<br>Gunnar Flodén                 |
| 8  | DAGLIGBILSRALLYT 2024<br>Jerry Dåversjö                 |
| 10 | NV-RALLY-24<br>Gunnar Flodén                            |
| 11 | SPÖKHOTELLET I SKINNSKATTEBERG<br>Rolf Wallén           |
| 12 | GAMMAL TRAMPKRAFT ROAR ÄN<br>Gunnar Flodén              |
| 14 | VID VIKSTA VÄGRADE VINTERN ATT GE UPP!<br>Gunnar Flodén |
| 16 | DKW-RUNDA NR 39 9-11 AUGUSTI 2024<br>Rolf Wallén        |
| 17 | BYGDEMARKNAD I SKUTTUNGE<br>Gunnar Flodén               |
| 18 | ELDUPPHÖR VID SKJUTFÄLTET<br>Gunnar Flodén              |
| 20 | MIN MB<br>Ingemar Ejdersund                             |
| 22 | "ATTAN" PÅ ÖN<br>Gunnar och Kerstin Flodén              |
| 24 | VINTERVURPAN 2024<br>Gunnar Flodén                      |
| 26 | KLUBBENS FÖRSTA JULHÄLSNING<br>Gunnar Flodén            |
| 28 | NYÅRSRACE MED GLADA GUMMOR<br>Gunnar Flodén             |
| 30 | MIN SJÄLVKÖRANDE BIL<br>Bengt Eriksson                  |



# Ordföranden har ordet

Ännu ett år har snart passerat. Inledningen på året var vårt årsmöte i Läbyvads Bygdegård med ett 23 personer. Våren var fattig på händelser, förutom planering i marknadsgruppen om årets marknad på Ekebyboda. Som förr om åren är det en ständig jakt på medlemmar som kan hjälpa till så vi kan genomföra marknaden, det löste sig även i år. Sommaren började på klubblokalen med en från Håga återkommande träff med ”bakluckeförsäljning” av ett antal försäljare. Peter och Börje SK bjöd på hamburgare och korv med tillbehör.

Den 6 juni var den så kallade MHRF dagen med träff på Salneckeslott med c:a 70 fordon från UFH och

AHK samt 30 från Porsche klubben inräknad.

Tobbes utflykt 7 juli kl. 11.00 med start på Sjötorget i Östhammar. Träffen åkte till en samlare på Citroen bilar i Norrskedika.

Marknaden i år var en av de bättre resultatmässigt. Säljare som kom på fredagen var 75 st och sammanlagt 232, och 1700 parkerade fordon. Tack till alla medlemmar som genomförde en lyckad Ekebyboda marknad.

Den 5 oktober med start och mål vid Rö kyrka var Dagligbilsrallyt med Kjell Nordberg och medhjälparearrangörer för en trevlig resa i fint väder och fina rallyvägar med frågor, manöverprov, kaffe med dopp före

och efter målgång.

Den 9 oktober var resan till Åland med viltbord på menyn för funktionsnärer som hjälpte till på marknaden. Tyvärr prickade vi in en guppig dag på Östersjön.

Lördagen 19 oktober var MHRF:s årstämma förlagd på Arena Hotell i Uppsala. Gunnar Wiksten och jag var där för vår klubb plus 73 klubbar till av 174 st. Det blev ny ordförande och några nya i styrelsen och även ny valberedning.

Jag har även besökt andra träffar hos MHS AHK RREC och haft sköna dagar på landet. ■

JERRY DÅVERSJÖ, ORDFÖRANDE



Karlsudd-Vaxholm



# *En motorman har kört vidare...*

En genuin motorman har lämnat jordelivet 92 år gammal. Stig ”Stickan” Bernström har för många av oss i Uppsala varit en välkänd motorprofil. För 70 år sedan, 1954 blev Stickan svensk mästare i 125 cc-klassen på en NV-motorcykel. Märkeskamraten Hasse Andersson tyglade den dubbelt större 500-kubikaren för mästarvinst.

Stickan Bernström tävlade på elitnivå på motorcyklar från 1948 till

1962. Senare tog snöskotertävlingar vid fram till 1980. Senare blev det veterantävlingar på motorcyklar. Stickan var också med redan från starten 1948 i anrika Uppsala MCK veteranerna (UMCK-klubben). Största delen av Stickans levnad var det motordrivna tvåhjulingar som var hans stora passion och intresse, därtill var han en duktig mekaniker.

Stickan var under lång tid

engagerad i Nymans Vänners verksamhet och deras Fordonsmuseum. För mig var Stickan Bernström en mångårig god vän och aktiv hedersmedlem i min klubb Lättviktsentusiasterna 98 cc under hela klubbens 20-åriga existens.

Tack Stickan för alla fina motorår tillsammans på våra kära lättvikts-motorcyklar. ■



*Fullfart med Stickans DKW 1938*





Stickan Bernström vid ett kort lättviktarstopp på sin Husqvarna 1938

Officiella  
**FAKTA  
OM SEGRAR**  
i 1954 års motorcykeltävlingar\*



\*) Uppgifterna är hämtade från officiella rapporter från tävlingar, som sanktionerats av Sveriges Motorfederation (SVEMO), högsta tävlingsinstans för all motorcykelsport i landet.

1954 års svenska mästare i allidårlighet. T. h. segraren i 500 cc klassen Hans Andersson på NV 250 cc. T. v. segraren i 125 cc klassen Stig Bernström på NV 125 cc.

**NV – årets i särklass segerrikaste motorcykel!**

| SLUTRESULTAT I SVENSKA MÄSTERSKAPEN 1954 |                               |
|------------------------------------------|-------------------------------|
| 500 cc-KLASSEN                           | 125 cc-KLASSEN                |
| 1. Hans Andersson NV 250 cc              | 1. Stig Bernström NV 125 cc   |
| 2. Gunnar Johansson NV 250 cc            | 2. Evert Söderlund NV 125 cc  |
| 3. Elon Forsberg NV 250 cc               | 3. Henry Bohlin NV 125 cc     |
|                                          | 4. Gösta Gustafsson NV 125 cc |

**NV har under året deltagit i 18 tillförlitlighetstävlingar och totalsegrat i 12**

För varje tävling har segerkurvan gått allt brantare uppåt för svenskbyggda NV. Det är ingen överdrift då man säger att NV är en motorcykel i högsta världsklass. Detta bevisas genom en rad toppprestationer i knivduvskamp mot världslöften. I världens hårdeste motorcykellopp "Internationella Six-days" har NV erövrat guld fyra år i rad. Ligger man därifrån Svenska Mästerskap två år i följd så säger det allt om säkerhet och pålitlighet. Och NV blir säkrare för varje seger, ty erfarenheten från tävlingarna kommer vardagsfärderna tillgodo i form av ännu bättre, ännu starkare och ännu pålitligare konstruktioner.

**Sveriges segerrikaste motorcykel**



**Gör som tävlingsförarna - vinn på att välja NV!**  
NYMANS — UPPSALA



Stickan iklädd sin gamla tävlingshjälm och ett så kallat gristryne.



Stig Bernström som ung Mc-ryttare.



# Almunge järnvägsstation

En samlingsplats för veteraner på landsväg och järnväg.

Det började med en idé om att fira Motorhistoriska Dagen 2021, som ju råkar sammanfalla med Sveriges Nationaldag den Sjätte juni. Vi är några som är "blandmissbrukare", som trivs bland gamla tåg, bilar och annat som rullar.

Det blev en lyckad dag, med många trevliga landsvägsfordon som väl passade in vid våra rälsbussar, vagnar, diesellok och ånglok.

Arrangemanget blev mycket uppskattat både bland resenärer och folk från bygden. Vi fick hedersomnämmande och diplom från Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) för initiativet att samla olika delar av vårt rullande kulturarv.

Så fortsatte vi med möten första söndagen i månaden, juli, augusti och september.

Den sjätte juni 2022 var vi i gång igen. Nu hade Daimler Benz sektionen av Automobilhistoriska Klubben

anmält sitt intresse att fira dagen i Almunge. Så det kom ett antal Mercedesvänner i sina vagnar av detta och andra bilmärken. Det skålades i (alkoholfri) bubbel.

Lännabanans dag firades den andra juli, med många tidsenliga fordon på gräsmattan och grusplanen framför godsmagasinet. Östen Runelind körde en Tändkulemotor från Pythagoras med remdriven stenkross och en mjölkmaskin som blåste upp ballonger till barnen. En liten vacker och



Förläggningstält modell 39.

bränslesnål motor, som Östen tillverkat, stod och tuffade hela dagen. Rälsbilen, den gamla Volvon, kom och gick och förarna vände den, under publikens jubel.

Så fortsatte det första söndagen i månaden så länge tågtrafiken pågick. Det var lite olika med uppslutningen. Ibland fullsmockat, ibland lite glesare med gammelfordon. Många passade på att åka en vända med tåg eller rälsbuss medan åket stod tryggt bland likasinnade.

Järnvägskaféets personal hade fullt upp med att servera köttbullsmackor, kaffe och doppa till alla glada chaufförer och passagerare.

Under 2023 och 2024 års säsonger

har Järnvägsstation blivit en naturlig träffpunkt för vårt Rullande Kulturarv. Nationaldagen, Länabanans dag och första söndagen i månaden har många gamla fordon samlats i parken och på grusplanen mellan godsmagasinet och lastbryggan.

Militärfordonshistoriska Dagen har firats här två gånger, med tidsegenliga militärfordon. Där var en äkta Jeep från andra världskriget, Volvo”terängsugga”, en ”Valp” och en terrängbil med pansarskott. Tre jättelika terränglastbilar, en med en amfibiebil på flaket.

På gräsytorerna i ”Järnvägsparken” och grusplanen mellan godsmagasinet och lastkajen blev det fullt. Där stod

även ett förläggningstält modell 39, med kamin och eldruska, ett sjukvårdstält med rödakorsflagga, tillverkad i Tyskland 1942. Ärtsoppa serverades från fältköket av lottakåren. Civila fordon inmönstrades för tjänstgöring och fick en dekal med tre kronor. En godsvagn för trupptransport och en vagn med bensinfat stod vid lastkajen. Fälttelefon var upprättad med trafikledningen, så Tomas Larsson kunde med myndig röst meddela att ”Inryckande rekryter är på ingång”.

Vi hoppas att Almunge Järnvägsstation skall vara en naturlig träffpunkt för alla fordonshistoriker. ■



Thomas Larsson, befäl för Almunge Drift.



Marie Louise Jagusch har gott om plats i baksätet.



# Järngängets järnhästar

Det var järngänget på två ben och fyra hjul som tillsammans spände musklerna för att visa sin goda spänst. Det gjorde de med bravur en solig höstdag vid Viksta traktormuseum i Uppland.

Vid en gammal blå Fordson Major 53:a-traktor möter jag 78-årige Rolf Persson, jordbrukare sedan barnsben, som berättar att det är tredje året som museet visar upp sina traktorer med plogar för allmänheten. Några traktorer är också inbjudna från närbelägna Knivsta och Skyttorp. Tillsammans är det ett tiotal gamla ålderstigna traktorer som får chans att visa upp sig denna dag efter en natt med 32 millimeters regn som gjorde dagens plöjning tung.

Rolf berättar att han har en Raussendorf, kallad "roterplog", påkopplad bak som bara tidigare visades på maskinprovningar men som ansågs inte vara bra nog. Raussendorf är den enda som finns kvar, säger Rolf Persson som ändå kör den här i dag.

En bit bort på fältet stånkar en völdresserad stålskodd indisk arbets-elefant med stadiga larvfötter. Namnet är Bucyrus Erie. Den här dagen fick den dra en lång svårkörd plog i den regntunga svarta myllan. Denna rejäla Bucyruspjäs fick kämpa tungt ett tag innan den rätta farten och plogdjupet hittade sitt arbetsläge.

Jag passar också på att träffa dagens yngsta traktorförare, Måns

Carlén 16 år, som rattar morfars traktor som tidigare tillhört det militära och nu återställts till civilt bruk och lack. Också motorn är nyrestaurerad. Måns har fått förtroendet att hantera denna Bolinder-Munktell med råa muskler och toppar ekipaget med en svensk flagga som sällskap vartefter fälorna plöjs upp.

-Jag skulle vilja ha en egen gård framöver, säger Måns och plogar vidare med sin treskäriga plog i höst-solen bland de övriga traktorgubbarna, och tillägger:

-Jag har mycket att lära av dem! För mest är det gubbar, måste man tillstå. Trevliga och leende förare som vant hanterar dessa arbetande klenoder denna soliga traktordag på Viksta. ■



Yngsta traktorföraren, Måns Carlén 16 år, hade en svensk flagga på sin morfars Bolinder-Munktell.



Måns In Action!



*Dagens tyngsta var denna rejäla  
Bucyruspjäs på larvfötter.*



*78-årige Rolf Persson, kör en gammal  
Fordson Major 53:a-traktor med en  
så kallad "roterplog".*



*Rolf förklarar rotoplogens funktion.*



# Dagligbilsrallyt 2024

Årets ”rally” var förlagt vid Rö kyrka kl 11.00 av Kjell Nordberg och medhjälpare. Vi började med kaffe o fralla innan start i det soliga vädret och den 4,5 mil fina rallyslingan.

Det fanns ett antal kontroller, en vid starten och tre efter vägen och en vid målgång. I mål bjöds det på varmkorv med bröd och kaffe o kakor.

Efter ett tag var allt rättat och Kjell läste upp rätta svaren och vinnarna gick fram valde priser från prisbordet.

Vinnare blev Anders Leijon och Eva Strömbom. Tvåa Torsten Vesterlund och Tord Janervik. Trea Willy Andersson och Gunilla Andesson

Ett stort tack till Kjell med alla medhjälpare för en fin rallysväng. ■



*Bygdegården Röö.*



*Vinnarbil.*





*Från vänster till höger: Willy Andersson, Gunilla Andersson, Eva Strömbom, Anders Leijon, Torsten Westerlund och Thord Janervik.*



*Fikasnack innan start.*



# NV-Rally-24

Nymans vänners årliga NV-rally i Uppsala samlade i år drygt 130 åksugna mc- och mopedryttare. Soligt och varmt skvallrade om fina förutsättningar för rallydeltagarnas välputsade tvåhjuliga rariteter. Merparten denna dag var motorcyklar och gamla mopeder från 1940- till 70-talet.

Klassiska fabrikat var det gott om: Crescent, Fram, Monark, Rex, Zündapp, Puch och ett antal udda fabrikat också så klart.

Glada miner mest hela dagen då ägarna är mestadels äldre män som vill uppleva mopedåldern igen, nu på sina blanka och välputsade motordrivna tvåhjulingar.

En bland de lätt oljerykande mopederna var Pecka Karlsson på sin Puch Alabama från 1973.

-Jag brukar vara med varje år på min moped som går lika fint som alltid, säger Pecka och försvinner med i den bortflyende rallykaravanen som omfamnar det vårvackra Uppland. ■



*Familjen Gelotte startberedda på sina välskötta mopedklassiker.*



*Glada och startberedda rallydeltagare inför dagens utmaningar längs vägarna med knepiga frågor vid de utsatta stoppen.*

# Spökhotellet i Skinnskatteberg

Vid årets möte i DKW Mc-klubben i Skinnskatteberg hamnade vi av olika anledningar på Skinnskattebergs enda spökhottell. Det började med att vi sökte efter ett hotell som skulle passa oss för 2 övernattningsnätter. Vi, min fru och jag, hittade ett som passade bra och bokade in oss. Det hade ett lustigt namn och det var svårt att hitta i det lilla brukssamhället. Efter lite sightseeing hittade vi det och via ett kodlås vid porten öppnades den och vi kom in i receptionen. Där fanns inte skymten av någon personal men på disken låg ett ensamt brev adresserat till mig. Detta innehöll en nyckel med vidhängande adresslapp med rumsnumret. Hela huset verkade tomt och det var tyst som i "graven". Rummet

var prydligt, som hotellrum brukar vara, och det var lätt att bo i sig. Vi visste att våra vänner, Kristina och Stefan, skulle bo på samma hotell och vi tog en kort siesta medan vi väntade på dem. När de kom låg ett nytt brev på disken adresserat till Stefan. Hur hade det kommit dit?

Efter eftermiddagens och kvällens DKW övningar kom vi tillbaka till hotellet som fortfarande var lika tyst som tidigare och inga spöken störde heller vår nattsömn.

Frukostmatsalen låg precis utanför vår rumsdörr och där fanns en buffé uppdukad med allt som brukar finnas på ett hotell. Fortfarande inte skymten av någon personal. Kaffebryggaren var laddad, bara att trycka på startknappen.

Då vi hade proppat i oss juice, fil, yoghurt, kokta ägg, smörgåsar och kaffe var det dags för oss att lämna hotellet för dagens övningar.

Tillbaka till hotellet på sena kvällen och lika tomt och tyst som förut.

Nästa morgon var frukostbuffén välfylld igen och kaffebryggaren laddad. Efter en ordentlig frukost var det dags för oss att lämna det mystiska hotellet grubblande på hur allt detta hade gått till. Var det kanske ett spökhottell?

Vill ni ha adressen till hotellet så kan ni få den, om det nu går att hitta det igen. ■





# Gammal trampkraft roar än

Hjulet och cykeln var tidigt ute strax följt av förbränningsmotorn. Den ljudtysta kraftkällan förenklade för människan. Cykelns fascination och trampkraft lever kvar också på 2000-talet.

Veterancykelklubben Uppsala Vintage Biking gör sitt bästa för att visa upp och bevara detta enkla men ändamålsenliga och nyttiga fordon för en förtjust publik vid Ulva kvarn strax norr om Uppsala en majdag 2024.

Tätt intill, med gamla cyklar uppställa på rad, möter vi en riktig cykelguru vid namn Johan Larsson-Wass som är i högsta grad aktiv i stadens cykelförening. Johan äger ett stort antal av de tvåhjuliga klenoderna

som är representerade här.

– Det började med att farsan Stig äger en tidig svensk Scania-Vabis veteranbil och då köpte jag en gammal svensk Scaniacykel. Jag satsar på cyklar från 1800-talet, säger Johan och ler.

Johan Larsson-Wass menar att gamla cyklar i Sverige oftast är billigare än utomlands.

Intill de andra hundraåringarna med hjul möter jag två andra cykelentusiaster; Håkan Södergren och 16-åriga Mika Persson.

– Jag gick med i klubben när jag klarade av att cykla på en 28 tums-cykel, berättar Mika som dagen till ära är tidstypiskt klädd med hatt och fluga.

Bredvid Mika står den äldre Håkan Södergren och berättar:

– Farsan jobbade på Nymans verkstäder i Uppsala som under en tid var största cykelfabriken i Sverige med drygt 1 600 anställda.

Av en hängiven cykelentusiast får vi veta att; Uppsala Vintage Biking är en aktiv cykelförening som anordnar årliga träffar med sina medlemmars gamla cyklar och gärna då i tidsenlig klädsel. Man hjälps också åt med passande reservdelar och andra tillbehör.

Dagen soliga cykelvisning med de gamla älskade trampcyklarna var mycket uppskattad bland sommarklädda besökare i alla åldrar. ■



Mika Persson och Håkan Södergren vid dessa rara veterancyklar vid Ulva i Uppsala.



Cykelbelysning och ringsignal i olika utföranden genom åren.





*Johan Larsson-Wass vårdar ömt sina gamla cyklar. Här en s.k. "säkerhetscykel".*



*Magnus Hallström stöttar en orange Crescent tävlingscykel från 1948*



*Udda trampcykel med s.k. kardandrift*



*Nyttillverkad svensk højhjuling från Tomelilla med stolt reslig cyklist.*



# Vid Viksta vägrade vintern att ge upp!

Efter regn kommer sol sägs det, men vätan valde att parkera sig hela dagen på årets Vikstamarknad med ett ymnigt snöande sista lördagen i april.

Då och då under marknadsdagen ramlade det ner stora vita "lovika-vantar" från himlen på de allt mer väderfrustrerade säljarna och köparna. Men ändå var stämningen god.

En marknadsbesökare menade att pulkaåkande mellan försäljnings-stånden hade varit bättre denna dag.

Varför är du här i dag? frågar jag Arne Strömbert under sitt paraply:

–Var ska slevan vara om inte i grytan, trots vädret vill man vara tillsammans med likasinnade, säger Arne och ler återhållsamt mot mig. ■



Hans Wall bjöd ut sin gamla Ford-traktor med passande skopa.



Det överraskande snövädret minskade köplusten bland snösörjans lerpölar.





*Lite putthjälp krävdes för att ta sig fram här och där.*



*Snövädet stoppade inte helt marknadsentusiasterna på Viksta.*



*Arne Strömbert gillade marknaden med hade hoppats på något bättre väder*



# DKW-runda nr 39

## 9-11 augusti 2024

Skillnaden mellan DKW Mc-klubbens första "rally", som vi kallade det då, och årets motsvarighet märktes mest på antalet deltagare. 1985 var vi knappt 10 entusiaster som körde runt sjön Silvköparen i Sala-trakten. I år var vi 3 gånger fler, lika entusiastiska som då, men något mera gråhåriga och tunnhåriga. Några saknades från vårt första "Rally", men nya har tillkommit. De som på grund av höft- och knä-reparationer kände sig stela kom i bil liksom några som kände sig tyngda av sin årsrikedom.

I år var vi i Skinnskatteberg och det var en intressant runda som Matts Håkanssons familj och vår ordförande Micke ordnat. Vi fick lära oss mycket om Bergslagens storslagna historia och uppleva den mäktiga naturen under de 9 milen vi körde. Vi hann också med fikaraster och en ordentlig lunch innan vi gick i mål. Segrare i DKW-rundan och därmed klubbmästare 2024 blev "Rallyräven" Björn Weismann.

Det var en mycket trevlig sammankomst i dagarna 3 och jag tror att det blir minst lika trevligt nästa år på vår 40-års "Jubileumsrunda".

NV-åkare är också välkomna i klubben, räds inte av att det står DKW i klubbnamnet. Vi har plats för alla med DKW- och NV- intresse.

Med en önskan om en God Jul och ett Gott Nytt 2025. ■



*Norska medlemmar rastar på vägen.*



*Vi är med i samma klubb.*



# Bygdemarknad i Skuttunge

Tidigt på lördagsmorgonen passerar vi genom ett snörikt vykorts vackert landskap mot Skuttunge bygdegård i Uppland. Den lilla motormarknaden i bygdegården, med en liten överblick av Hot Rod och customprylar, arrangerades av entusiaster i närområdet.

En motormarknad, inte med större motordelar än vad man orkar bära in genom dörrarna. Inte heller något ”tingel och tangel” tilläts.

Vid ett av säljborden träffar jag en av marknadsfixarna Anders Claesson. Av honom får vi veta:

– Det är nu andra året här, det känns redan som en tradition. Ett 20-tal säljare och drygt 200 köpare minglar runt bland borden fulla med intressant delar, säger Anders Claesson.

Efter några marknadstimmar med god stämning och säljkommers lämnar vi bygdegården med oväntade fynd och muntra miner. ■



Välfyllt marknadsbord.



Bilgrill, passar till?



Sten Berglins bord.



Fullt med spekulanter.



# Eldupphör vid skjutfältet

Sol över Uppland och ännu mer solsken med supervärme som dröjt sig kvar denna marknadsdag vid Ekebyboda utanför Uppsala.

”Skjutförbud” stod det på skylten som för dagen hyste motorklubben Upplands Fordonshistoriker i samarbete med Börje sportklubb som stod för förtäring och städning tillsammans med Skytteunionen med underföreningar.

Vid ett av försäljningsstånden

möter jag marknadsgeneralen Peter Sundberg. Av honom får jag veta vilken toppendag det är. Solen skiner och det är riktigt varmt för att vara september. Allt har fungerat perfekt. Och alla besökare verkar nöjda och glada, säger markandsgeneralen och hastar vidare som den ”allt-i allo” han är denna marknadsdag.

Lite senare får vi också veta av Peter att han menar att det är ett vikande intresse. Det är märkbart allt

svårare att få ihop folk till marknaden, men samtidigt gillar folk som kommer hit sådan här typ av loppis med ”tingel och tangel”. Men den stora grejen är fortfarande reservdelar till veteranfordon och påbörjade sådana.

Just förbi oss kommer en man lätt böjd bärandes på ett tungt rostigt motorblock som på sikt ska hamna i något önskeobjekt som väntar på en donatormotor.

Vad var det vi sade – en toppendag! ■



*Transporthjälp när sådan behövdes.*





*En och annan amerikanare gled förbi försäljningsstånden.*



*Eldupphör.*



*Marknadsgeneralen Peter Sundberg tar en titt på utbudet.*



*A-Fordklubben visade upp sig.*



*Marknadsvimmel.*



# Min MB

Jag har tidigare berättat i fem avsnitt på vår hemsida, [www.upplandsfordons-historiker.se](http://www.upplandsfordons-historiker.se), om hur jag startade upp min då 30 år gamla Mercedes Benz efter 17 års vila.

Nu 20 år senare kan jag berätta om det något tråkiga slutet.

Under denna tid har vi tampats med bromsbekymmer och andra tråkiga besiktningsanmärkningar men också ett stort antal trevliga veteranbilsrallyn och dito träffar.

T.ex. träffade vi på Bildoktorn när vi körde Hälsingevägen 2007. Han berömde då den fantastiska motorn på min bil. Rak 6-cylindrig med dubbla överliggande kamaxlar och direktinsprutning.

Hösten 2022 började bilen hacka och gå ojämnt men eftersom det var dags för vinteruppställning tänkte jag att det tar jag hand om till våren. Det är nog bränslefiltret som behöver bytas samt tömma tanken på rostflagor etc.

Våren kom och jag fick börja med att tömma den nästan fulla tanken på bensin. Jag skruvade bort botten ventilen och bytte bränslefiltret. (Jobbigt för en 80-plussare att krypa på golvet). Tyvärr gick inte bilen bättre efter dessa åtgärder varför jag insåg att jag måste få hjälp.

Jag började då se mig om efter någon som kunde hjälpa mig och fann att ett företag på Lidingö, MBZ Classic, var specialister på mitt insprutningssystem, Bosch D-Jetronic.

Då jag tidigare fått hjälp av ett lokalt företag, Trepe Bil Ab, med bl.a. kopplingsbyte vände jag mig till dem. De är ju en licensierad Bosch Car Service bilverkstad.

I mitten på maj bogserades bilen dit för felsökning.

Ett par veckor efter detta meddelar man att bilen har något fel på bränsletillförseln. "Byt tank". Man har bytt det nyligen bytta bränslefiltret och jag får för första gången i mitt liv bogsera bilen FRÅN en bilverkstad eftersom batteriet var urladdat och man sa att det var kortslutning i batteriet. (Batteriet fungerar fortfarande).

Nu införskaffas en ny bensintank från Tyskland. För att byta tank måste man först demontera släpvagnsdraget vilket kräver att den gamla mannen åter igen får krypa på golvet. Det kräver också att man samtidigt är i bagageutrymmet och under bilen. En svår ekvation för en ensam person. Bultar borrar bort.

Nåväl tanken byts och nya bränsleslangar monteras. Tanken fylls på men motorn går inte som den ska.

Tar ånyo kontakt med 3P som nu

har fullt till efter semestern. Får tid till mitten av augusti då jag återigen bogserar bilen till 3P.

3P återkommer efter några dagar och säger att de inte har kunskap att kunna laga bilen. Man har bytt tändstift. Jag tipsar om MBZ och 3P ska ta kontakt med dem. Skickar dem ett par länkar till MBZ, "Detta om ni vill fortsätta felsökning. I annat fall får jag återigen bogsera hem bilen och hitta någon som kan fixa den".

Då jag inte har hört något av 3P besöker jag dem på plats i slutet av augusti. Får förklaringen att de inte hunnit titta på bilen då de har personalbrist men ska göra det i nästa vecka. I september får jag nu fortlöpande lägesrapporter om deras felsökning.

I början av oktober kan nu 3P berätta att bilen går men endast på 5 cylindrar. Något är fel på kallstart-



Annonsbild.



ventilen eller styrning till den. De skall nu försöka få den att gå på 6 cylindrar sedan gör de inget mer åt bilen. Efter några dagar kan jag hämta bilen som inte går på alla cylindrar men går hyfsat. Bränsletillförseln till kallstartventilen är pluggad för att bilen skall starta över huvudtaget.

Rekommenderas att byta tändkablar, fördelarlock och rotor.

Jag byter tändkablar, fördelarlock och rotor men bilen går lika illa som tidigare,

Jag testar också att byta ut ECU'n men inget resultat.

Jag besöker BEStronic i Bergsbrunna för kontrollmätning av ECU. De kan inte hjälpa mig.

Jag försöker nu få kontakt med MBZ Classic service. Jag mailar, ringer och skickar SMS under två månader utan att få kontakt.

Strax före jul får jag kontakt med MBZ som säger att vi hörs efter helgerna för att boka tid för min bil. Jag tar kontakt med MB-klubbens modellansvarige men ingen hjälp

därifrån.

Under januari och februari försöker jag vid flertal tillfällen maila, ringa och skicka SMS till MBZ men jag får ingen respons från företaget.

Jag har nu gett upp försöken att få ordning på bilen och sätter in en annons på Blocket:

”Jag har ägt denna bil i 45 år och med stor saknad ser jag mig tvingad att sälja den eftersom jag inte har kunskaper att hitta felet i Bosch D-Jetronic insprutningssystem som gör att motorn inte går alls alt. på 4-5 cylindrar. Plåt/rostrenoverades under 80-tal samt delvis 2003 när den togs i drift efter 17 års avställning.

Skavanker finns naturligtvis på denna över 50 år gamla, besiktnings- och skattefria bil.

Vid smidig affär medföljer barockhjul annars originalhjul. Realistiska bud mottages och besvaras. Sökord: Kompakt, Compact, /8, 280e”

Annonsen ger ett oväntat stort intresse då jag får över 50 svar. Kanske inte så konstigt då bilen är

ganska unik med denna motor. Endast 9125 st tillverkade totalt och mycket få kvar i trafik i Sverige.

Efter viss budgivning väljer jag att sälja till en MB-entusiast från Lycksele. Detta i slutet av mars.

Han väljer att låta bilen stå kvar i mitt garage tills han fått tag i transport för tillfällig uppställning.

I mitten av april transporteras bilen bort. Efter 45 års ägande känns det tungt att se den lämna.

I början av juni ringer en glad Lyckselebo och berättar att han under natten kört bilen ca 60 mil från Arlanda till Lycksele. ”Bilen går som en dröm”.

Han kan vidare berätta att han efter många försök lyckats få kontakt med MBZ och där fått hjälp av en pensionerad bilmekaniker som kunde byta ut en defekt tryckregulator.

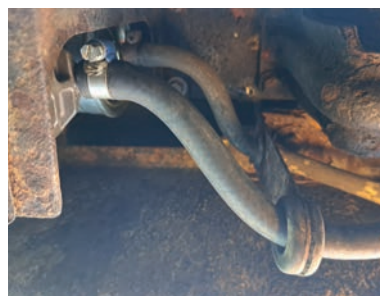
Det är roligt när man kan göra andra människor glada. ■



*Diskussion med bildoktorn.*



*Skrotad tank.*



*Nya slangar.*



*Tack och adjö!*



# "Attan" på ön

Svårfars gamla Autoped, kallad "Atta" är nu sjuttio år gammal. Siwert, som svårfar hette var gotlänningen som hamnade i Nynäshamn som målare i mitten av förra seklet. Den enkla späda "Attan" fick dagligen tjäna som transporthjälp åt Siwert där han drog fram längs vägen med sin röda remdrivna moppe fylld med målarburkar hängandes på styret och paket-hållaren.

Efter många års strävsam körtjänst

i målaryrket, hamnande Autopeden, tillverkad på Nymans Verkstäder 1954, på Gotland i ett gistet fallfärdigt hus med läckande spåntak. Långt senare till min glädje välkomnade jag den till mina övriga tvåhjuliga gammelfordon.

Som sann motorvän och ägare till den gamla trotjänaren åker vi årligen tillsammans ut till skärgårdsvattnet fast utan tunga färgburkar på styret.

"Attan" Still going strong!

Kortfakta: År 1952, när mopeden

släpptes "fri", var Nymanbolaget med från början och tillverkade mopeder. Autopeden eller "Attan", som den kallades i folkmun, såg då dagens ljus. Den lilla 31/40 cc-motorn blev snabbt populär för sin smidighet och drift-säkerhet. Autopeden var på 31 cc och drevs till en början med kedja och sedan kilrem för att senare gå tillbaka till kedja. Kubikantalet ökades en smula på de senare modellerna till 40 cc. ■



*Gunnar Flodén sitter upp i sadeln på den 70 år gamla "Attan" vid Vindövikens.*





*Autopeden från 1954 ägdes först av hans svärfar Siwert.*



*Den remdrivna Attan bestyckades med en 31 cc-motor; vackert inkapslad i en omiskännelig motorkåpa å la Crescent.*



*En reklamaffisch för Crescent Autoped anno 1956.*



# Vintervurpan 2024

Vintervurpan ett populärt stadslopp i Uppsala

Mestadels har Sverige i år begåvats med kyla och snö. Till årets Vintervurpa, ett stadslopp på mopeder i Uppsala, bjöd kung Bore fortfarande på den vita nederbörden på stadens gator, ett par grader kallt och ett härligt solsken.

Drygt ett sjuttital moppar med påpälsade förare hördes smattra fram på sina tvåtaktsmopeder med god styrfart ett arrangemang av AHK-mopedsektion.

Vid de utstakade stoppställena pratades glatt om de gamla mopparnas

dagsform och uthållighet. Förarna passade också på att slå en åkarbrasa innan det var dags igen för fortsatt färd.

Stora delar av den svenska gamla mopedflottan var representerad denna februarilördag, originalmoppar från 1950-, 60- och 70-talet och några modifierade hembyggen.

En av prispokalerna kallas just för "Vintervurpan". I år kammade Kent Hägglov på sin Compactmoppe från 1971 hem just det priset som den enda i år som vurpade.

– Jag tvingades till en plötslig inbromsning där det var halt.

Moppen lade sig och jag följde med, konstaterade Kent inte allt för skrädd över det.

Innan sista stoppet uppe vid Uppsala slott möter jag två glada nöjda moppegubbar. Per-Martin "Kalix" Öhman på sin fina blanka Victoria -59 och Torsten Vesterlund med en orörd Fram från 1956.

– Det har varit en fin resa idag, inga större missöden. Nu satsar vi fullt mot slutmålet, log de två och försvann följda av den karakteristiska tvåtaktsröken. ■



*Vintervurpan's stadslopp på gamla mopeder gladda åskådarna efter färdvägen.*





*Återhämtning uppe vid Uppsala slott och mopedsnack mellan förarna.*



*Vintervurpamopedisten Per-Martin "Kalix" Öhman på sin fina blanka Victoria -59.*



*Två glada moppegubbar, Sten Berglind och Bengt Gelotte pustar ut.*



# Klubbens första Julhälsning

Tiden går fort, mycket fort kan man kallt konstatera. För över 40 år sedan, 1982 gick jag med i motorklubben UPPLANDS FORDONSHISTORIKER med medlemsnumret 63. Tre år senare tyckte jag att klubben borde bjuda medlemmarna på en (H)julahälsning. Med knappa medel

knåpade jag ihop detta första julnummer 1985 på en enkel kopiator och handhäftade tidningen. Året därpå, ytterligare en utgåva från mig.

Året efter, tog den nu salige mångårige medlemmen Gunnar Eriksson över, under en tid.

De senaste åren har Leif Carlsson

förtjänstfullt lyft julahälsningen ytterligare ett snäpp, med hjälp av föreningens duktiga skribenter, till toppklass!

Hälsar Gunnar Flodén, fortfarande verksam med motorpublikationer och böcker. ■



*Julahälsningar då och nu.*



Viksta,  
stod  
tade  
tt-



- Viksta,  
stod  
tade  
tt-



# Nyårsrace med glada gummor

Som brukligt, sedan nu drygt trettio år tillbaka, samlas åksugna trehjuls-ekipage för det årliga nyårsracet på en nyplogad snöklädd kurvig åkerbana i Uppland.

Ett uppskattat tävlingspar är Rasbo Raider med sin uppskrämda Norsjö-

Shopper med en het Zündapp-motor som farthållare. Varje år byter ekipagets besättning, Dan Ahlgren och Roland Esevik utstyrsel, i år som två gamla charmiga gummor till publikens munterhet.

– Härligt väder och snö, ropar en

av gummorna som agerar ”burkslav”, strax innan start.

Tävlingsträffen avslutas med ett så kallat rövarheat. Rasbogummorna klarade det så fin i mål. ■



*En lätt ekivok psykning innan start.*





*Publiken applåderade och skrattade åt ekipagets tuffa framfart.*

*Dan Ahlgren och Roland Esevik, två charmiga gummor i full fart på sin vässade Norsjö-Shopper.*



*Ibland behövdes starthjälp.*



# Min självkörande bil

**Här är ett roligt minne från min ungdom!**

På tal om det nya, nu självkörande bilar! Inget nytt under solen, en sådan hade jag redan i slutet av 1950-talet. Bilen ifråga var en Ford 46:a med 100hkrs sidventils V8. Jag köpte den av en arbetskamrat för 100 kronor och det var billigt redan då. Inget fel på bilen, den gick alldeles utmärkt. Men den var så himla åldersstigen, skillnaden på en 40-talsbil och en 50-tals bil var enorm då.

Året 1959 låg jag i lumpen vid Sörentorp, Solna och bilen var uppställd utanför Uppsala, hos mina föräldrar som hade en bondgård på landet. Dit åkte jag när jag hade permission.

Att en bil som stått länge kan vara svår att starta vet alla, men det löstes

med en slurk bensin direkt i förgasaren, varav bilen startade med ett ryck.

Problemet var bara det att jag tagit en flaska med bensin och ställt den utan kork på golvet i bak och naturligtvis ramlade den omkull när bilen startade! Här gällde det att handla snabbt för att inte få bilen dränkt med bensin.

Bilen var en 2-dörrars så jag öppnade, tog tag i ratten med ena handen och hängde ut genom dörren för att nå flaskan där bak med den andra handen. Man var vig på den tiden, trodde jag. Jag tappade greppet om ratten och ramlade ut på backen! Varvid bilen, med en rivstart för iväg! Här gällde det att handla snabbt. Från gården går en väg ut till stora landsvägen, nu upp på benen och springa

ifatt bilen innan den skulle hamna i diket på andra sidan av landsvägen.

Jag hann med några meters marginal. Nu vet jag inte om bilen ville spela mig ett spratt som hämnd för att den fått stå alldeles övergiven under lång tid!

Min hämnd blev att, när jag muckade från lumpen så tog jag en yxa och slog sönder den, en helt felfri bil. Vilket jag idag ångrar många gånger, så det där med självstyrande bilar imponerar inte på mig.

PS Efter lumpen kom jag på bättre tankar och köpte min första Studebaker!! En Champion 1953, som ansågs som en av USAs snyggaste bilar. Det tycker jag även i dag. ■

**Bengt Eriksson, Storvreta  
Silver Hawk 1957**

