

På 1:a plats och som segrare ropades Mikael Norlin från Mora i team Norlin-Döss upp. Han tog även över vandringspriset som ursprungligen skänkts av Mikael själv.

På 2:a plats kom Kjell Nygårds från Rälta. Han blev även DAK:s klubbmästare 2017.

På 3:e plats kom Rita Palmenäs Borlänge som tillsammans med undertecknad fick vara med på pallplats.

Ett stort tack till arrangörer och funktionärer som på ett trevligt sätt avslutar DAK:s rallysång.



Per Eriksson,
Falun, Cadillac
Fleetwood 1951



Christel Melin,
Mora, VW 1950



Roger Andersson, Stockholm,
Ford TT last



Segrare i Morarallyt Mikael Norlin



Klubbmästare 2017 Kjell Nygårds



Text & foto: Sven-Erik Björklund

Ovanlig SAAB 95

Vid Slussträffen i Trollhättan dök det upp en unik SAAB combi. Det var en av 40 st tillverkade 1959, chassinr. 8, förmodligen en av två kvarvarande. Saab 95 presenterades 1959 och var en kombivariant av Saab 93





Medlemsblad för **Dalarnes Automobil Klubb**

DAK



Goodwood Revival



Lugnetmarknaden



Leif-Ivans Bilmuseum

Siljansrallyt **2017**

Campingveteranerna



Campingveteranerna, klubben som främjar camping på gammalt vis. Här några bilder från den årliga träffen på Götecamping, Kungälv, 18-19-20 augusti.

Det var 28 st ekipage av skilda modeller. Ett flertal DAK:are har även hittat till den landsomspännande klubben.

Träffen är välbesökt av både deltagare och intresserade besökare.

På fredagskvällen dukade man upp långbord och intog både mat och dryck!



I främsta raden, Ford 57 och Airstreamer. Till höger, Constructam Condor



Constructam Comet



Cadillac som dragbil och MKP-husvagn



Hopfällbar husvagn av fabrikatet Falter



MKP Grand Royal, Top of the Line på MKP-fabriken

Dalarnes Automobil Klubb

**Klubblokal och klubbens adress:
Linslagarvägen 4, 791 61 Falun.**

Klubblokalen hålls öppen tisdagar kl. 17.00 - 20.00 september t.o.m. april.

Vill ni besöka lokalen under andra tider, kontakta någon i styrelsen.

Klubbens org. nr: 883201 - 7712

Klubbens MHRF-medlemsnr: 9007

Tel: 023 - 71 19 88.

E-post: lokalen@d-a-k.se (klubblokalen)

eller atideback@gmail.com (medlemsärenden)

Hemsida: d-a-k.se • Bankgiro för medlemsavgift: 5759-9763 (Ange medlemsnr)

Styrelse



**Ordförande:
Bengt Abrahamsson,
070-206 06 60**



**Vice ordförande
Johan Matz
0248 - 143 63**



**Sekreterare
Åke Jansson
0248 - 517 43**



**Medlemsregistrator
Anders Tidebäck
0248 - 205 00**



**DAK-Bladet
Peo Westlund
0243 - 802 64**



**Kassör
Lars Sundvall
023-501 72**



**Web-ansvarig
Leif Palmenäs
070-2175290**



**Ledamot 1
Per-Olov Lundin
023 - 300 56**



**Ledamot 2
Klubbmästare 2
Bo Eriksson
0243 - 22 35 44**



**Ledamot 3
Klubbmästare 1
Svante Tysell
076-8017506**



**Klubbmästare 3
Anders Nyström
070-5661788**

Övriga klubbfunktionärer

**Styrelsesuppleanter
Åke Jones
076-135 69 26**

**Revisorssuppleanter
Fredrik Lundin
070-770 11 51**

**Miljöansvarig
Bengt Abrahamsson
0248 - 79 89 29**

**Dalarnas Förs.bolags
försäkringar
Kjell Brunström
0225 - 404 96**

**Lasse Modh
070-300 24 00**

**Göran Wendelin
0248 - 512 97**

**MHRF-Försäkringar
Mats Berglind
070 - 316 60 36**

**Bo Eriksson
0243 - 22 35 44**

**Revisorer
Jan Ordéus
023 - 605 51**

**Arkivarie
Olle Ridelius
073-061 66 84**

**Göran Henriksson
073 - 183 29 77**

**Olle Gruvrís
070 - 677 14 41**

**Börje Sundell
0680 - 210 43**

**Biblioteket
Svante Tysell
076-8017506**

**Arne Lindqvist
0250 - 137 29**

**Mopedförsäkring
Christer Karlsson
023 - 410 86**

**Bo Elwing
070 - 655 25 13**

INNEHÅLL

☀ Siljansrallyt ☀



☀ TSV Blårök ☀



☀ Hedemora GP 1956 ☀



☀ Marknad ☀



☀ Beaulieu ☀



Med mera...

ORDFÖRÄNDENS

funderingar

FÖRHATLIG FROST

Så är den här, frosten den så förhatliga med glatta vägbanor och rutskrapning under tidiga morgnar, inget som jag gillar, burr och fyvyy...

Ställde av husbilen och kollade samtidigt vägmätarställningen, 743 körda mil under "sommaren" vilket framkallar härliga minnesbilder på besökta platser. Vår första resa gick till vårt grannland i väster, där Geiranger och Trollstigen intogs, trots ljudliga protester från hustrun genom hårnålskurvorna. Färden gick sedan norrut mot Trondheim och den fantastiska Atlantvejen med de spektakulära broarna. Under hösten ställdes husbilnosen söderut mot Danmark, Tyskland och Holland. Passade på att fira min födelsedag i Hamburg med bilköp, en MGF och modelltågsutställningsbesök, Wonderland, ett fantastiskt ställe. Målet med resan var sedan "Ringens", den så mytomspunna för historisk racing. Under resans gång fick vi ett tips om ett museum i Haag som måste besökas. Sagt och gjort så hemresan blev lite längre än tänkt. Museet heter LOUWMAN MUSEUM (Nationaal Automobiel Museum) ett museum i världsklass väl värt besöket. Varför skriver jag om denna resa, jo precis detta kan ni göra med erat gammelfordon om lite god vilja finns.



Årets Kulturreisa blev snabbt fulltecknad, vilket tyder på att många vill förgylla en helg i glada vänners lag och Anders Nyström får kred för nerlagt arbete. TREVLIGT !

En annan trevlighet är att det kommer in anmälningar till "Årets renoverare", visste inte att det var så mycket på g.. i garagen, så fortsatt så !!!

Som vanligt blir det öppet hus i klubblokalen under julmarknaden vid Falu Gruva den 2:a advent och som vanligt bjuds det på glögg, lussebulle med fika. Naturligtvis blir det också det så omtalade musikkryzzet, i år under ledning av Bosse Eriksson.

För egen del blir det inget öppet hus eftersom vår familj besöker yngsta dottern i Sidney under december, så jag hoppas på mycket skön värme i stället för det vita täcket som ni andra antagligen blir drabbade av. Till sist vill jag önska er alla en skön senhöst en God Jul och ett Gott Nytt År

Eder ordförande
Bengt Abrahamsson

Omslagsbilden...

Siljansrallyt

Siljansrallyt firade 50 år. Ebba Sandström, Märsta, förbereder 2CV:n med startnummer. I bakgrunden Roine Sördén, Knivsta, med sin A-Ford

Foto: Peo W

Insticksbilderna...

Goodwood Revival

Ett stort antal DAK:are styrde kosan till England och det fantastiska Goodwood Revival

Foto: Peo W

Lugnetmarknaden

En kö av säljare på väg in på Lugnet K-Å Dahlgren välkomnar

Foto: Börje Nyström

Leif-Ivans museum

Ett besök hos TV-kändisen

Foto: Åke Jones

Semesterresa med gammelmobil

I samband med en semestertrip under juli till Trondheim med gammelmobil, fick vi uppleva en hel del. Allt från höstrusk i Idre till medelhavsvärme i Trondheim, men även renbesök på vägen. Även om jag

trodde det var två rullskidåkare på långt håll. I Röros stötte vi på ett gäng Austin Healeys på utflykt, givetvis i spöregn. Men de såg lyckliga ut i sina skinnhuvor, så det var nog vana med lite blöta.



De två rullskidåkarna visade sig vara renar på nära håll



Äldre moped utanför kyrkan i Röros. En Trygg med Sachs-motor

HOT RODS I HEDEMORA

Med risk för att bli totalt utfryst, så visar jag lite bilder från sommarens Hot Rod-träff i Hedemora Folkets Park. Det var den lokala klubben Pandraggers som stod för värdskapet. Bilar från hela Norden hade kommit och sågs efter vägarna runt samhället under det rally, som genomfördes. Parken är perfekt för denna typ av träff, allt finns där och lokalerna är inte gigantiska.

Kvaliteten på bilarna är genomgående extremt hög och det är ju "silverryggarna" som dominerar även inom den här delen av hobbyen. Ser man någon yngre så är det troligen publik.



Siljansrallyt

50
år

Ett av Sveriges äldsta veteranbilsrallyn firade sitt 50-års jubileum den 8-9 juli 2017

Under förberedelserna inför årets upplaga av Siljansrallyt hade funktionärerna tvivel om väderutsikterna. Vid planeringen av färdvägar och kontrollplatser var det så kallt att man helst inte ville gå ur bilen.

Jubileumsrally och 10 grader varmt, verkar inte vara nån bra kombination.

-Blir det några deltagare alls, med gamla bilar? Och vi som bjudit till med bensinbidrag för bilar före 1942...

Hur blev det då? De lovade regnskurarna och den låga temperaturen hade tagit semester. Solen däremot var på sitt bästa humör då fredags-gästerna gled in på Moskogen. Några regndroppar var det enda. Och det kom betydligt fler bilar av förkrigsmodell än vi är vana vid. Jättekul för oss som arrangörer, så Siljansrallyt kan vara det rally som har störst bredd på årsmodeller. Tänk vad kul om vi fick alla att vara tidsenligt klädda också!

I år hade vi även ett engelskt par med, det var Anders Tysks vänner, Simon Rycroft med fru och Porsche 356.

Lördagsmorgonen bjöd på ett underbart väder och trad-jazzbandet som spelade vid starten kunde inte ha haft det



Frostbrunns-sextetten från Borlänge med Peugeot-fantasten Bo Alvmemark i spetsen underhöll vid starten. Är det jubileum, så är det

”-Blir det några deltagare alls, med gamla bilar?”



Lod och piltavla inledde rallyt den här gången. Johan Matz och Märta Kallur med MG M-type 1930 fick godkänt



Pricksskytte på skogen innan fikat

bättre. Det är klart att det ska vara musik vid ett "50-års kalas".

Rallyt går på mindre vägar upp mot Rättvik, med kontroller av skilda slag, såsom pricksskytte, stövelkastning, ordkonstruktioner, Volvo-kunskap m.m. Återigen, efter ett par års uppehåll, var det fika i Norr Lindbergs bystuga.

Färden går upp till Utby, söder om Rättvik, till Utby Rallares klubbhus. Där blev det både kontroll och modelljärnvägs-studie innan det bar iväg mot Leksand igen.



Henrik Andersson med sin A-Ford vid Utby

Återigen ett studiebesök, hos The Beer Factory, där man fick grunderna i microbryggeriets tillverkning.

Slutkontrollen för dagen, på Moskogen, gick i samma riktning - öl. Här var det frågan om att smaka och namnge tre



Lennart Wiman med Buick 1924



Ölidentifiering som slutprov

olika ölsorter. Man fick 4 olika namn+dess karaktäristiska drag att välja på, och som så ofta blev den starkaste placerad som lättöl av flera deltagare.

Efter jubileumssupén, där bl.a. etappsegraren Monika Björklund, avslöjades var det dags för lottdragning och musikquiz.

Söndagen började som vanligt



Man kan använda dessa pinnar till mycket. Köra bilens längd är ett sätt

med manöverprov. Återigen en variant med VP-rör och måttstock. Utefter vägen mot Djura och Hedby dök det bland annat upp prov med specifika bokstäver, där det gällde att skapa ett så långt ord som möjligt och längder på olika vardags saker efter det, innan det var dags för slutprov och lunch. Slutprovet var svensk melodifestivalhistoria. Inte lätt för de engelska deltagarna, men de hade inte sämst på det provet heller, trots A Tysks krav att någon annan skulle få göra provet å dom. Märkligt att de fick samma poäng som Anders ändå!

Årets söndagsetapp var något kortare än vanligt, vilket var tur, då det efter att prisutdelningen var klar och alla var på väg hem, kom en åskskur av det mer kraftfulla slaget.



Årtal och melodifestivalvinnare



1:a Monica Björklund, 2:a Kjell Nygårds samt 3:a Mats Månsson

Hedemora Grand Prix för motorcyklar 1956

Ur Dalabygden 13/7 1956

En trädgårdskamrat gav mig en bunt Dalabygden utifrån notiser om fruktodling och verksamheter vid Vassbo lantmannaskola. Men visst höjde vi bägge på ögonbrynen, när jag läste högt en textrubrik: "160 poliser svarar för ordningen vid Hedemora GP i veckoskiftet (12-13 juli)". Och här har ni texten med annons. Hur avlöpte det hela? Jo, om vi börjar med en betraktelse i M:s MOTOR (nr 29) kan man tro att det är MHF, då den börjar med skinnknuttarnas sprit-konsumtion och hur man borde organisera deras verksamhet socialt. Inte ett ord om tävlingarna och artikeln avslutas med en fundering om trial utifrån den nyutkomna boken "ALLT OM TRIAL" med denna slutkläm: "Det låter så fint att man trots allt inte gärna vill sluta tro på ungdomen".

160 poliser svarar för ordningen vid Hedemora GP i veckoskiftet

Vad tror ni det kostar att göra en stortävling modell Hedemora, och vilka problem tror ni arrangörerna ställs inför dagarna för att inte säga årsvis före startsignalen. När man skall göra ett Hedemorolopp, kommer man in på snart sagt alla områden inom det moderna samhället, man smuddar vid socialvården i form av konvalcenter och invalider som måste beredas plats vid banan, trafik, telefon, hotell och affärsverksamhet i stort. För att inte tala om en nöjes-skatt på drygt 80.000 kronor som kommer stad och kommun till del.

Hundkojor är snart sagt det enda som arrangörerna inte kan åta sig att hålla. Det har "drämlt" av hussar och mattor som kommer med sina fyrfota älskningar, men ingen slipper genom spärren i år. Så tag hundkoja med själv när ni åker till GP-loppet, eller lämna lycken hemma.

I december i fjol satte man igång på allvar berättar Mas-Harry Larsson. Han har också varit utomlands och fiskat förare och senaste halvåret knutit ihop alla fabriks- och andra kontakter. 650.000 kronor går hela kalaset på till det 10:e Hedemoroloppet, som alltså firar sitt första jubileum. Och man är särskilt glad att Norton-AJS och Matchless-stallen nu möter de övriga europeiska fabrikkerna utanför Englands banor.

22 sektioner har man utmed banan och 15 män i varje som svarar för ordningen inom sitt område. Sammanlagt jobbar emellertid 1.500 personer i hela tävlingsapparaten. Ungefär 6 gånger så många som innevararna i Sveriges minsta stad . . .

Drygt 20-talet livsmedelsaffärer håller öppet in på halva natten och vid tällågrät brukar man ha mellan 1000—1500 tält under GP-veckan. Säkerhetstjänsten har fullt pådrag med 160 poliser för att klara den första stora publiksamlingen efter sprintens frisläppande. Det är meningen att hålla tillbaka alla "överslag". Räddningsskären har också fullt på-

drag från första träningsdagen till sista man lämnat tävlingsområdet på söndag kväll. Sex läkare och fyra ambulanser förutom sjukvårdspersonal.

Inkvarteringsbasen har ordnat ca 400 rum men hur många tusen som bor hos släktingarna runt banan kan man inte kontrollera. Att det är åtskilliga förstärkar man av alla biljett-rekviritionerna. I Borlänge, Säter o. Falun har man massor med GP-resenärer inkvarterade, de flesta återkommande år efter år.

Signal och rapportsystemet kräver sitt försvarliga jobb. Egen telefonväxel med ett 20-tal ledningar, telefon och radio mellan depåer o. sektionsschefer ständigt kontakt med tävlingsledning och statspolis, allt måste klaffa perfekt. Och skulle det trots allt liksom häromåret bli ett bixtmedlag som raserar hela växeln straxt före start har man en lika omfattande radioanläggning ut till reserv. Från Inf-skjutskolan kommer ett 30-tal signalister som i stället för att på lördagsmorgonen åka till sina hem på permission föredrar att ta vägen över Hedemora till Gästeborg och Skåne. 15 män från Dalregementet och ytterligare 15 från Falun om Rosersbergarna av någon anledning blir fördröjda, ligger i beredskap.

Ett återbud har man fått då Geoff Duke inte får sin 350-maskin klar. Nu koncentrerar han sig på 500-klassen med sin Gilera . . .

35.000 program skall man försöka sälja och nära ett ton biljetter representerande ett värde av 1,5 milj. 4,5 ton väger programmen, dvs. en mer än fullt lastad stor lastbil. 40 kg. färg över, en papperstapel i ofalsat skick mäter 20 meter.

På förekommen anledning ber arrangörerna få meddela att lördags-tävlingen börjar kl. 16.00. På söndagen blir det fältgudstjänst kl. 10.30 då komminister Sigurd Gustavsson predikar. Första start kl. 13.00.

Sveriges GRAND PRIX

för motorcyklar

Lördagen den 14 juli kl. 16.00

Söndagen den 15 juli kl. 13.00

OFFICIELL TRÄNING den 12 och 13 JULI kl. 17

Världseliten startar. Fabriksförare från de ledande märkesfabrikerna. 12 nationer på startlinjen.

Arrangör: **SMK:s Hedemoraavdelning**

BILJETTPRISER

Lördag kr. 7:—

Söndag kr. 10:—

Tvådagarsbiljetter

kr. 14:— säljes

vid spårrarna.

Träningskörningen,

torsd. o. fred.

kr. 3:—



Officiellt program



SVERIGES GRAND PRIX
HEDEMORA 14-15 JULI

Arrangör:

SMK:s Hedemora-avdelning

Pris 2:— kr.

I TEKNIKENS VÄRLD (nr 15) säger ingressen att årets Grand Prix för motor-cyklar i Hedemora hade åtskilliga sensationer att bjuda på, både ur sportslig och teknisk synpunkt. Det var väl Folke Mannerstedt, som i TEKNIK för ALLA (nr 16) svarade för den mest tekniska analysen och det var bl.a. Ducatis 125:a, som väckte hans intresse och beundran. Vad det sportsliga anbelangar så lyckades den italienske föraren Giovanni Degli Anthoni, sedan Varg-Olle (Gilera) utgått, varva samtliga sina motståndare, trots att tävlingen endast gick över 15 varv. Bengt Svensson och Åke Östblom körde också den modell, som såldes till privatförare = Ducati Grand Prix, och blev tvåa respektive trea. I 125 juniorer blev Ingemar Eriksson, Falkenberg, etta också på Gilera.

KARTA
över tävlingsområdet
Banans längd 7265 m.

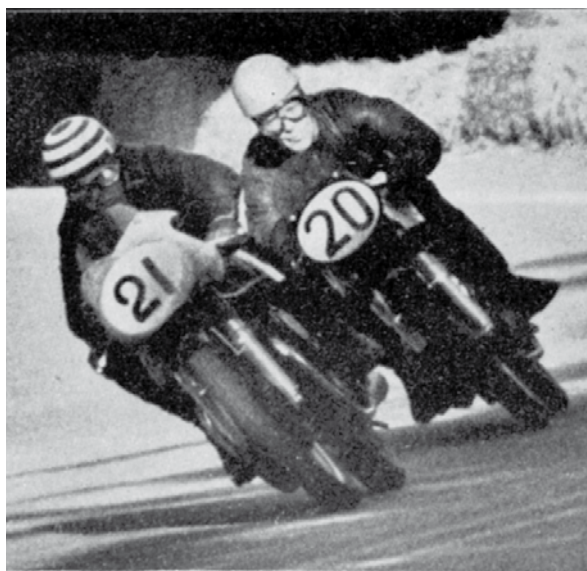
endast **SHELL** har både
högoktan och **ACI**

— den största bensinhyeten i 34 år

... och så kör ni naturligtvis **SHELL X-100** även i **Multigrade 10W/30** som täcker på Sveriges mest sålda premiumolja flera SAE-nummers arbetsområden

SHELL DEPÅ

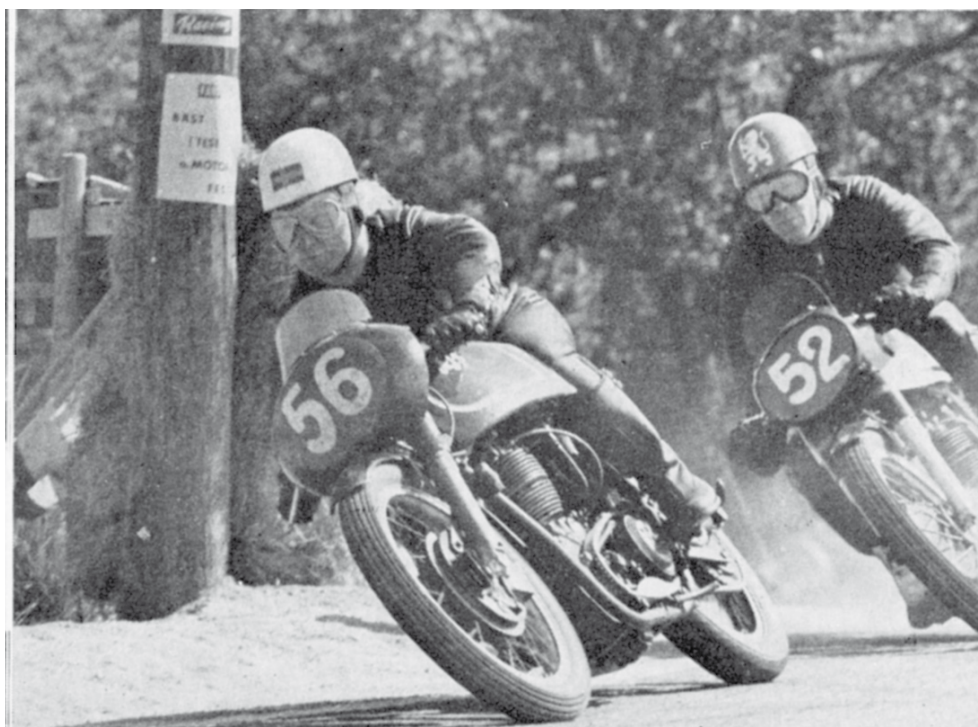
Slutligen kan vi berätta att Leif Smedh blev två på den Montesa, som Mannerstedt också beundrade. Samt att Geoff Duke tog kurvorna i behärskad världsmästarstil. Den fyrcylindriga Gilera-maskinen gick som en dröm och Duke vann med lätthet 500cc-klassen. På backkrönet före Matsbokurvan stegrade sig maskinen nästan varje varv och lyfte framhjulet en dryg halvmeter.



Varg-Olle Nygren före Ulf Gate



Varg-Olle Nygren får ett ord på vägen av den välkände tävlingsföraren Robban Lindholm



Kuno Johansson i 350-klassen jagas av Ulf Gate

P.S. DAK:s arkiv har program för 1956 resp. 1957 till salu eller byte. Vi söker program från 1933 och 1934.



MOPEDERNAS '17 Sjuttonde upplagan

WOODSTOCK

En hektisk helg för mopedisterna

För sjuttonde gången bjöd TSV Blårök in till moped-helg, 10-12 augusti, i Mellstaparken. Redan på torsdag kväll öppnade inregistreringen och kön var lång av långväga gäster. Vädret var efter flera dagars regnande helt perfekt, svag bris och sol.

Likt tidigare år var programmet digert. Mopeddoktorn Jim, utflykter i grannskapet med bl.a. en renodlad damutflykt till Sahlins struts, mopedkryzz, Sveriges Mopedmästare, lotterier m.m.

Ungefär 650 mopeder registrerades och till det kommer säkert ett 50-tal "snikare", som bara flyter med.

Ett stort jobb av ett fåtal personer som ger både Borlänge och mopederna ett lyft bland både svenska och utländska gäster.

Klubben hinner lagom avsluta träffen, när det är dags att förbereda och planera nästa.



Peter Sundell delar ut "träffkassar"



Classic Motors dr Jim hjälper Lennart Klarnäs



Vid stugorna var det proppfullt med mopeder



Mopederna samlas vid "bommen" inför "Damturen"



Många av mopederna är rena fantasiskapelser. Ovan ser vi en 50-tals raceinspirerad version och till höger en av de som lyckats bäst

Som tagen ur serien "Harley and the Davidsons", 10-tals inspirerad både till utseende på föraren och fordonet



Samling inför kortegen till stan, 750 - 800 mopeder räknades in när man nådde centralbron i Borlänge



Först åkte Jan Zidén, Peter och Hugo Sundell och Kalle Zidén. Sen följde Barnens Dag föreningens T-Ford 1921, körd av Osacr Andersson innan den stora klungan av mopeder

Text & foto: Peo W

Gammelmgården i regnväder

Det var inte alltid solsken under onsdagsträffarna på Gammelmgården. Den 9:e augusti regnade det hela dagen, men trots det kom ett hyggligt antal bilar. Tyvärr var det även en av kvällarna då några av husen var öppna med guide från våra värdar.



GOODWOOD REVIVAL

En personlig betraktelse

Helgen efter vår (DAK:s) höstmarknad hålls traditionsmässigt Goodwood Revival.

Evenemanget pågår fredag till söndag och består av en massa tävlingar för olika klassiska bilar och motorcyklar upp till 1966 års modell. Dessutom finns det nästan 500 olika företag som ställer ut, säljer bilar, mat och dryck, biltillbehör, kläder m.m. Nästan uteslutande inom hobbyn. Publiken uppgår till ca 160.000, de flesta "upplädda". För herrar är det vanligast med uniform eller tweed, damerna har ofta mer fantasirika kreationer.

Jag fick i år möjligheten att medfölja Gunnar Wikman, Bengt Abrahamsson samt Peter Ollas. Det var åtminstone två gäng till som åkte denna höst så vi blev säkert ett dussin DAK-are som var där. Resan startade för min del med att Bengt och Peter hämtade upp mig jättetidigt på torsdagsmorgon för vidare

färd mot Arlanda. Vi valde att åka med Norwegian därför att då landar man på Gatwick som ligger söder om London. Goodwood Racecourse ligger på den engelska sydkusten, strax norr om Chichester, cirka 100 km från London. Eftersom vi valde att flyga till Gatwick är man på rätt sida London och slipper ta sig runt jättestaden.

Efter uthämtning av hyrbil bar det iväg mot Southampton där vi skulle bo i fyra nätter. Vi åkte mest på mindre vägar och hann även med ett besök på ett "estate" där Bengt hade en bekant från Rättvik! Vi hann bese ägorna samt dricka te med kex innan färden fortsatte.

Resan från vårt boende till Goodwoodtogmellanenoch två timmar (60 km) beroende på köernas omfattningar. Väl framme på Goodwood finns det jättestora parkeringar där man blir anvisad plats. Skall nu försökageminegenbeskrivning

av helgen. Banan är drygt fyra kilometer och varvrekordet är 1.20.4. Det blir en snittfart på 180. Det innehas av Jim Clark samt Jackie Stewart.

Fredag:

Ankom till banan vid tiotiden och vädret var väl så där. Parkeringen är fantastisk, man kan gå där hela dagen och bara titta. Bengt hade lovat mig att få se tusen E-typer, detta blev klart till lunch dag ett! På fredagen är det ingen tävling förutom ett kvällslopp, så man har god tid att besöka över 500 olika utställare, försäljare, restauranter, uppvisningar m.m. som är i gång hela dagen. Hur man än försöker, hinner man ej med så många man vill, utan missar massor. På eftermiddagen satte vi oss på en läktare och kollade in träningen. Favoriterna för dagen blev Austin A40 Futura samt Frazer Nash.

Lämnade området vid sextiden



Gunnar är "kattvakt"



Ett antal Ford Zephyr



Buss av fabrikatet Fogden



Austin servicebil



"Baksmällesjukhuset" hade inte många patienter



Morris varuvagn

för färd mot Southampton och sen kvällsmat, grillade revben.

Lördag:

Efter frukost tog det oss drygt två timmar att komma fram till banan. Vädret var fint, regnet kom ej förrän vid femtiden på eftermiddagen. Detta möjliggjorde att de kunde flyga morgonpatrull (Spitfire Mk9) över området och konstatera att läget var lugnt. Detta gjordes varje dag. Förutom morgonpatrull bjöd man på två flyguppvisningar varje dag. Deltagande plan var Spitfire Mk1 samt Mk9, P 40 Warhawk, P51 Mustang, P38 Lightning samt Fought Corsair. Dessutom fanns massor av civila veteranplan att beskåda.

Denna dag hade vi ej tillgång till alla läktare, utan gick runt och såg så mycket racing vi bara orkade. Man blir till slut titttrött och då ges möjligheten att besöka någon depå eller

dansuppvisning med något storband eller rockband. Denna eftermiddag kom regnet rätt sent, så det blev en repris på föregående kväll, dock italiensk mat denna kväll.

Söndag:

Vi skulle ej hinna få frukost förrän vid åttatiden, så vi inköpte mat på Coop alldeles där vi bodde och bestämde oss för att äta i bilen när vi stod i kö. Solen sken och denna dag kom inget regn förrän vid fyratiden.



Jaguar XK120 och ett antal C-types Ecuire Eccose



Bristol 141

Det blev ingen kö, utan vi var framme på 50 minuter och fick äta frukost under "morgonpatrullen". Eftersom Bengt är lite rörelsehindrad och Goodwood har ett stort antal fordon som kör dessa, så dröjde det inte länge förrän en gentleman dök upp och erbjöd att köra oss dit vi ville. Gunnar fram hos föraren och vi övriga bak. Vi ville ända upp till Lavent-corner vilket ombesörjdes med bravur. "Vår" gentleman var van vid svenskar då han föregående år kört kungen (CG). Lavent corner är nog det bästa stället att vara på eftersom man ser över halva banan.

Tävlingarna:

Varje dag kördes åtta lopp på mellan 20 minuter och en timme. Detta program är i princip lika för bägge dagarna. Så om du missar ena dagen kan du återkomma nästa. Förarna är inga amatörer, utan det vimlar av gamla F1-förare och liknande. Även Mc-racen begåvas med ytterst kompetenta förare. Bl.a. Peter Linden.

Fordon:

Har fått sett tolv Ford GT 40 på en gång. Lola, McLaren, Lister, Maserati, Ferrari, Alfa Romeo, Lotus, Cooper, Vanwall, Jaguar, Mercedes, AC Cobra, Bugatti,

Allard, Austin, Brm samt Era, bara för att nämna några. På Mc-sidan dominerar Norton Manx, men man kunde även njuta av Matchless, Honda, BMW, Aermacci, MV Agusta med flera.

Bilarna är indelade i olika tidsklasser ex. 1930 -1939, 1960 - 1966 osv. Det innebär att exempelvis en MB 300SL inte har en chans mot en Lister Jaguar. Publikfavoriter är nog standardvagnarna där man får se Studebaker, Jaguar Mk1 kriga mot Austin A40, Alfa Romeo Ford Zephyr m.fl. Roligast var att se dessa småbilar åka ifrån bilar med flera gånger så många hästkrafter.

Ecuire Eccose (team Skottland)

Ecuire Eccose var och är ett skotskt privatteam som bildades av en vinhandlare och revisor vid namn David Murrey 1952. Tre privatägda Jaguar Xk 120 ingick i stallet och framgångarna lät ej vänta på sig. Via C-type gick man över till D-type och då kom de stora framgångarna.

Man vann Le Mans 1956 samt 1957 som privatteam och detta firades med anledning av att det var sextio år sedan. Som kuriosum kan nämnas att vinnarbilen från -57 såldes nyligen på auktion i USA för 20,8 miljoner US-dollar. En gång varje dag visade teamet upp sig genom att åka ett par varv med sina drygt 20 bilar. Hedergäst i en av bilarna var skotske gentlemanen Sir Jackie Stewart.

Earls Court:

Inne på området har man byggt en kopia av utställningshallen i London. Originalen byggdes 1937, kopian är mindre (c:a 2000 kvm) men liknar originalet. Detta års huvudtema var bilar av märket TVR. 14 olika utställda. Som gräddes på



A40 Futura, en av favoriterna



MV Agusta



Ferrari 555 Super Squalo



Ford Cosworth



McLaren Ford M1 B

moset premiärvisade man nya TVR Griffith. Dessutom var Maserati, Aston Martin, Ford samt Jaguar representerade med egna montrar. Perfekt för ett besök när det regnar lite.

Fiat 500

För sextio år sedan skapades den första Fiat 500 och detta firades med en parad runt banan varje dag. 150 fordon av varierande modeller deltog. Jättekul.

Vid tretiden kom regnet, så vi drog oss till parkeringen efter diverse inköp. På kvällen blev det thailändskt.

Måndag:

Efter frukost lämnade vi Southampton för färd mot Gatwick. Vi valde småvägar, tog en tepaus på ett värdshus, åkte vidare. Passerade ett antal småstäder som alla kunde varit med i ex. "Morden i Midsummer". Åt lunch på en kanonfin pub i Petworth, vidare till flygplatsen, lämnade in vår

skitiga bil och reste hem. Hemresan är en helt annan resa.

Tips:

Om du själv vill besöka Goowood går det alldeles utmärkt. Det finns ett flertal företag/personer som ordnar resor dit. Biljetterna tar slut rätt fort, än värre är det med hotel. Se till att boka i tid! Det

är en fördel att prata engelska men inget hinder för att inte åka. Man hinner inte se och uppleva allt, för det är liksom för mycket av allt. Mat, dryck och toaletter finns massor av. Priserna är väl som hemma, biljetterna ganska dyra, men, räkna med drygt 10.000:- för det hela.

PS. Det tillkom en "ny" favorit under dagarna. Jaguar D-type.



Fiat 500 i 60 års-parad

Filip

-Egen husvagn på 400 timmar

1957 började min morbror, Erik Walter Eriksson, bygga en husvagn vid föräldrahemmet i Yttermalung. Erik utgick från en släpvagn med torsionsfjädring för att sedan bygga upp en trästomme, vilken i sin tur kläddes med aluminium utåt och 4 mm masonit inåt. Aluminiumplåtarna spikades med spik i samma material och som isolering användes frigolit, vilket då var det moderna alternativet till lösullen.



Nutid. Här ser man den uträttade tak och golvlinjen, vilket innebär betydligt större utrymmen inne i vagnen



På väg till besiktning med morfars Chevrolet-54 som dragbil. Dörren givetvis på vänster sida då det var vänstertrafik ytterligare nio år framåt

Efter några år moderniserades vagnen en aning och försågs med större fönster både fram och baktill. I samband med detta rätades vinklarna ut och vagnen fick ett mer lådliknande utseende, vilket också gav ett betydligt rymligare innområde.

Husvagnen döptes på ett tidigt skede till Filip, varför vet jag inte. Jag har själv, som barn, varit ute och fiskecampat vid sjöar i Malungstrakten med vagnen och den fungerade utmärkt.

Nu är morbror borta, men husvagnen finns kvar. Den har faktiskt stått inomhus sen 1972, och är helt intakt. Det är helt upp till mig att se till att den kommer ut igen.



Framdragen ur ladan för plåtning, sommaren 1958



Framänden med det lilla ursprungliga fönstret. Jag kommer ihåg att Erik berättade att man inte kunde köpa fönster hos ex SMW-fabriken om man inte ägde en sån husvagn. Vilket hade underlättat en hel del konstruktionsmässigt

BYNX VIPPEPORTAR
 Mobiltelefon 59 - Tel. 2084 50
GÖTEBORGS BYGGNADSVAROR AB
 TEMPERATURMÄTARE REPARERAS
 Fem pris kr. 10 per st. - Garanti 1 år
ALLASS MEKANISKA, HJUNNESTAD
 BILTILLBEHÖR,
 senaste NYHETER, Katalog med avse på
AB DURAK, Malmd 5.

BOSCH
 tändstift

med rätt elektrodravstånd - utvalt enligt BOSCH rekommendations-tabell - ger bästa effekten



För stort elektrodravstånd förväntas starten och belastar tändsystemet onormalt. För litet elektrodravstånd förväntas smogning och acceleration. Kontrollera tändstiftens regelbundet och byt när så behövs till en ny sats

BOSCH

Egen HUSVAGN på 400 timmar

— Det behövs inte dyra specialverktyg för att bygga en egen husvagn. Det fördras bara en smula företagsamhet och energi, säger Erik Eriksson i Yttermalung. Han har nämligen på ett veckas tid byggt en egen husvagn så han vet vad han talar om. Sammanlagt har Eriksson lagt ned ca 400 timmars arbete och 2 000 kr i materialkostnad och inredning. — För den som vill köpa ett färdigt underred med tvättstuga, fortsätter han. Priset är 700—800 kr vilket varken är billigt. Men det är väl underligt att placera en transport på. Men låt oss se närmare på

ar med plats för släpkålar, diskbänk och hood är klädda med perstoppplatta och de tillhör även som extra släpkålar.

Byggnadsstift
 är följande: träramen som är klädd med aluminiumplåt 0,3 mm, tvärvägg 4 mm plywood. Den fjärdelstas isoleringen, glasrutor, som använts isolerar fem gånger bättre än den som är vanlig för husvagnar. Golv är av 1" virke och överst på detta har limats en 8 mm tjock plywoodplatta, vilket ger önskad stabilitet. Däcken är 6,00 x 9".

Materialåtgång
 Följande material har gått åt: 30 kvn aluminiumplåt, 6 500 aluminiumspik, 25 kvn plywood, 2 000 träskruv och omkring 60 m läkt. Och på bilderna ser ni resultatet av mödan. I nästa nummer presenterar vi fler hembyggda husvagnar.

E. F.—g



För en kostnad av 2 000 kronor har Erik Eriksson i Yttermalung byggt denna husvagn av aluminiumplåt och plywood. Husvagnens längd är 2,13 m, bredd 1,85 m, höjd 1,82 m och tjänstevikt 410 kg.



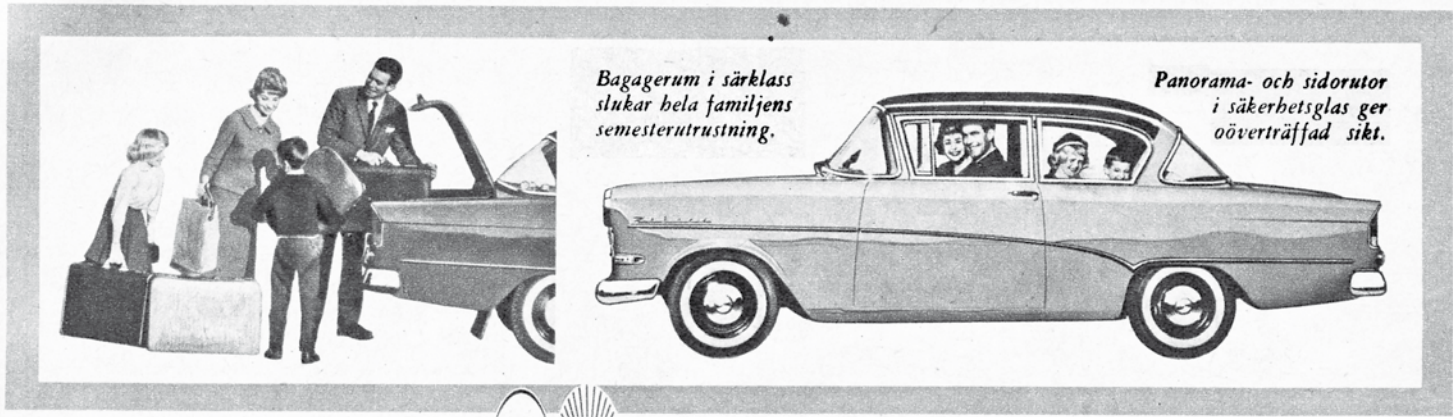
Vagnen rymmer två släpplåsar, diskbänk och hood. Den drivs av en extra släpkålar.

Reportage i Motor 1958, med frun Maud i husvagnens soffgrupp

Reg. nr W 2537	Kort nr	S	vagn med 1 st axlar	Fabrikat, typ, årsmodell	Släpkärra, 1958	Identiferingens tillverkningsår	42
Bostadsvagn							
Effektiv bromsordn.	xx	Nej					
Asfaltvärd	430	cm	bredd	175	cm		
Fordonets längd	160	cm	överb.	160	cm		
bredd	187	cm	Antal pass.	-	st		
Av tillverknings värd på kopplordn.	25	kg	Av totalvärdet vilar på kopplordn.	40	kg		
framaxel	kg	framaxel	kg	10	ton		
bakaxel	385	kg	bakaxel	530	kg		
hjulaxel	kg	hjulaxel	kg				
Ans. *) Boggieryck = sammanlagda trycket på två axlar på mindre inbördes avstånd än 2,0 m							
Dupl. utf. den 15/8. 1958.							
Ant. dag	Ägarens namn, yrke, postadress (ad-est)		Fordonets hemort		Asteckn. och anmärkn.		
1958	Eriksson, Abbor Lars		Malungs s:n				
19/8	Algot, Chaufför, Box 52, Yttermalung, /tel. 21031/ 782 00 Malung		947 025-1655				
VvV Vv 206 • Länsstyrelsen							

Filip

Materialåtgång:
 30 m² aluminiumplåt
 6 500 aluminiumspik
 25 m² plywood
 2000 träskruv
 60 meter läkt



Bagagerum i särklass slukar hela familjens semesterutrustning.

Panorama- och sidorutor i säkerhetsglas ger oöverträffad sikt.

GENERAL MOTORS
 MODERNISERAR BILISMEN



OPEL — MARKNADENS MEST PRISVÄRDA BILSERIE
 OLYMPIA • REKORD • CARAVAN • KAPITÄN • KAPITÄN de Luxe

Ännu en välbesökt höstmarknad

2017 års höstmarknad på Lugnet inleddes som vanligt, ett tiotal säljfordon på vänteparkeringen utanför området redan på onsdag kväll. Ett par dygn innan insläppet.

Jag har många gånger funderat över varför så många kommer i så god tid. Är det för att vara säker på att få säljplats (ingen har någonsin blivit utan) eller bara för att umgås?

Vid tolvtiden på fredagen kunde funktionärerna konstatera att tillströmningen av säljare var ovanligt dålig till båda vänteparkeringarna.

Fredag kväll, ovanligt glest på marknadsområdet och samma sak på lördag morgon. Inte heller någon kö vid insläppet

som öppnade kl. 05:00. Funktionärerna började bli oroliga. Vad skulle dagen ge?

Full fart i gryningen

Plötsligt hände det. Säljare strömmade till och funktionärerna fick jobba på ordentligt för att inte kön skulle bli alltför lång. Trots det så var det tidvis kö från Skuggarvsvägen upp till insläppet och kassan. Marknadsområdet fylldes snabbt och kom att se ut som under tidigare år - med andra ord välfyllt.

Besökarna började anlända och från våra grannländer kom ett tiotal bussar. Precis som vanligt...

Kommersen var mycket god under dagen, många av säljarna/besökarna sade sig vara mycket nöjda.

Finbilspareringarna var välfyllda och för många fordonsbesättningar blev det lite grann av "Åkdon & termos" i det härliga septembervädret.

Försäljning av mat och dryck sköttes som vanligt perfekt av Envikens IF. Minst 15.000 personer besökte marknaden.

Få ordningsproblem

De inhyrda ordningsvakter upplevde marknaden som städad, även om några ingripande fick göras både under fredagen och lördagen.



Skönt att koppla av ett tag tyckte det här gänget från Kungsgården. Ford Mustang '66



Som vanligt fanns Dala Krom och Metallsliperi från Borlänge på plats. Micke Landström, kromexpert på företaget, hade fullt upp under dagen



DAK:arna Anders Sundberg och Anders Lindgren var några av dem som såg till att marknadsområdet blev städad

Vår kassör, Lars Sundvall, rapporterar att antalet sålda platser var i stort sett lika många som under de senaste åren. Något som bådär gott för framtiden och DAK-marknadens överlevnad. Visst säljs det mycket via "nätet", men det kan inte ersätta våra marknader.

Framtiden

DAK:s höstmarknad fyller snart 50 år och räknas fortfarande som en av de allra populäraste i landet.

Ett besök på DAK-marknaden dränerar inte plånboken -ingen entréavgift, ingen parkeringsavgift för entusiastbilar och en mycket låg parkeringsavgift för bruksbilar.

Nästa DAK-marknad är 7 april i Lugnethallen. I kommande utskick finns det en affisch i Bulletinen. Se till att sätta upp den på lämpligt ställe, så vi får lite fart även på den här marknaden.

Givetvis ser vi er gärna som säljare och får uppleva en trevlig dag med andra likasinnade.

DAK-MARKNADEN®

LUGNET, FALUN

7 april 2018 • KL.8:30-15

BIL•MC•MOPED

NOSTALGI



Entré:

20:-

Kom och fynda!

Kaffeservering

Anmälan endast via BANKGIRO 5406-7111 (DAK)

Pris per ruta, storlek: ca 3 x 3m= 300:-
Anmälan i god tid, före 20/2 för att säkra plats!
Vid överbokn. sker återbetalning

Ange: Namn, adress, tel.nr, org.nr/pers.nr, antal rutor samt vad du säljer!
Ofullständiga uppgifter=återbetalning

Skriv tydligt! Endast nostalgiprylar med direkt anknytning till veteranfordons hobby!
Bekr. på anmälan erhålles ca 1 vecka före marknaden. Ingen utkörning före 15.00.
Ingen övernattnig i lokalen.

Fordon inne endast efter överenskommelse med DAK • Införsel av gastuber förbjudet!
Insläpp säljare: Fred. 18-21 • Lörd 6-8:30
Upplysningar: 070-535 54 13

Text & foto: Peo Westlund

Efterdyning av marknaden

En lite märklig detalj under marknaden var försäljningen av min Vespa 50cc. Har haft med mopeden på inomhusmarknaden och även på TSV Blåröks moppeträff. Inget större intresse har infunnit sig, så jag tänkte att det inte var någon idé att ta med den på höstmarknaden, den tar trots allt upp en stor plats på pick-up flaket.

Efter några timmar på marknaden kommer en kompis och säger att han träffat en tysk som hade en skylt på bröstet "Vespa

köpes", så han hade tipsat honom om min. Mycket riktigt så kom tysken förbi ståndet och ville titta på den. Så vi gjorde upp om en tid i Borlänge på söndagen och på minuten kommer en stor Transitbuss in på gården.

Han berättar att han tillsammans med fru och dotter hade varit i Finland och köpt två stycken Vespor och försökte få tag på någon mer innan de skulle avsluta semestern, så det här hade passat som hand i handske.

Affären avslutades och Bernard Wieser från Altfraunhofen var nöjd. Jag fick ett visitkort där man ser hans samling av Vespor och han var tydligen en stor samlare av de italienska getingarna.



Bernhard Wieser, en nöjd Vespasamlare

BEAULIEU INTERNATIONAL AUTOJUMBLE

BEAULIEU INTERNATIONAL AUTOJUMBLE

Även detta år krockade tyvärr DAK:s marknad på Lugnet med marknaden i New Forest strax sydväst om Southampton i England. Denna marknad startade 1967 då Lord Montagu upplät sina marker runt sitt slott i Beaulieu för vad som skulle bli den största marknaden för historiska fordon på denna sida av Atlanten.

Utöver den stora marknaden som tar två dagar i anspråk att gå igenom, finns auktionsfirman Bonhams på plats. Vidare måste man hinna göra en runda på the National Motor Museum. Dag två är det stor bakluckeloppis i anslutning till marknadsområdet.



Pontiacmannen klart imponerad av engelskt hantverk

Första gången jag besökte 1950. Marknaden hade då inte Beaulieu var 1968. Då färdades hunnit bli så stor som idag jag i min MG TD av årsmodell med sina över 2000 stånd



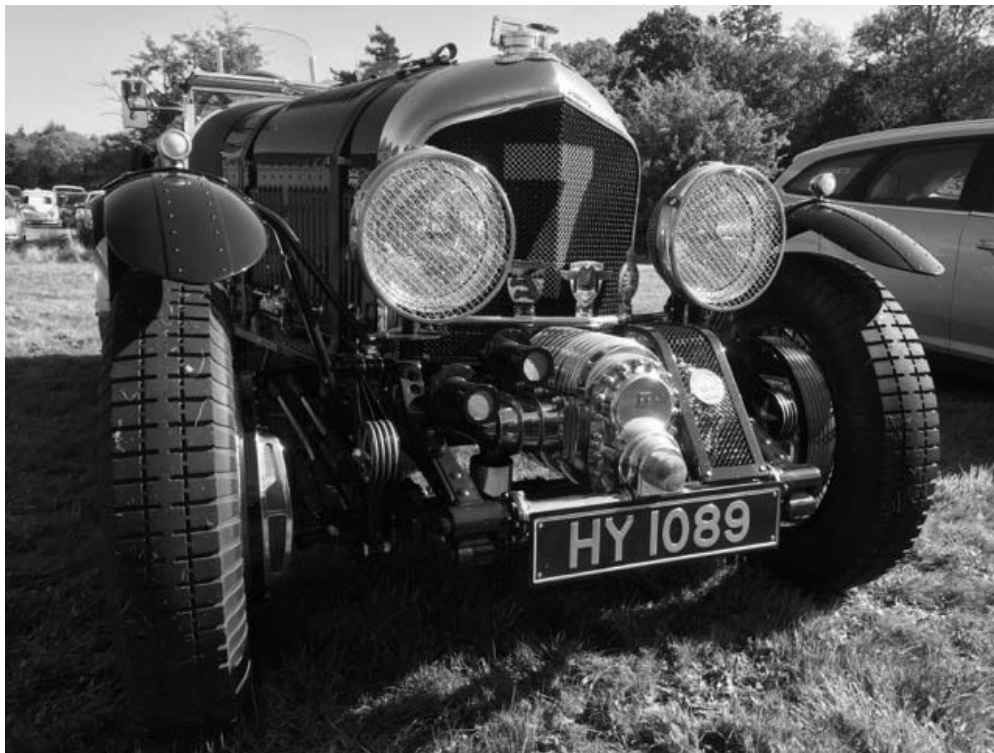
Amilcar Saloon 1935, såld för 55.000 SEK



Ford Estate 1956, såld för 68.000 SEK



Jag påpekade för gentlemanen att se men inte röra och fick till svar att bilen var hans. Såldes för 400.000 SEK. Packard 1929



Ett fordon tillhörande en av marknadsbesökarna

men kvaliteten var god. Lord Montagus bilmuseum inrymdes på den tiden i en gammal militärbarack och Lorden drygade ut kassan genom att personligen guida runt i slottet. Jag minns att jag upplevde det som lite pinsamt när han även släppte in oss i hans privata sovrum och ursäktade sig över att det var obäddat.

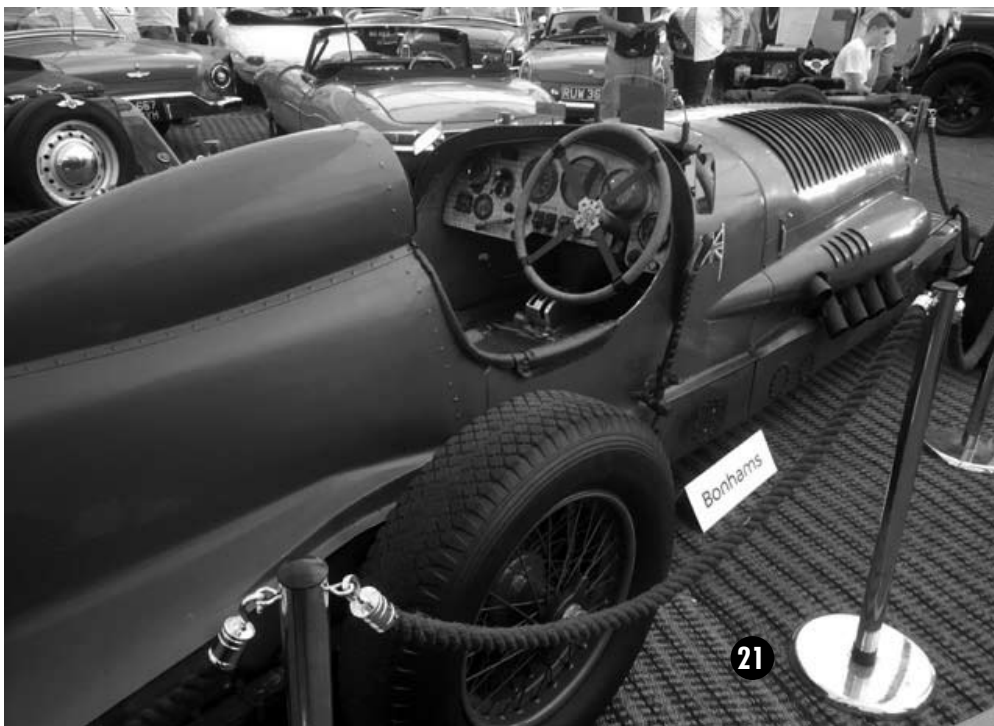
I år hade jag det stora nöjet att introducera England och denna marknad för en gammal vän och motorentusiast med siktet inriktat på äldre fordon från främst USA och då speciellt av



Phaeton tror jag det heter



Bonhams auktionstält, den vänsterstyrda T-birden från 1957 gick för 416.000 SEK



märket Pontiac. Denna gode vän var bara 1 år när jag första gången besökte Beaulieu så han hade mycket att hämta in.

Det är fullt att jämföra, men jag kan inte låta bli att peka på att denna marknad, till skillnad från våra, sponsras av det lokala bryggeriet och då pratar jag inte om lemonaddrycker. Jag och min medresenär höll oss till

Hyllning till Napier "Blue Bird" 1921. Sålades för 2.859.000 SEK. Omskriven i tidningen Octagon



1936 Hermon, aluminiumkaross, dohc, enda ex som byggdes trots framgångar på Brooklands 1937, men det kom ju annat emellan. Såld för 360.000 SEK



Två fullblod med överläggande kam, MG J2 1933 och M.G. PA 1934

tea, annars hade vi inte orkat distansen ut.

Väl hemkomna till vår lilla bylängs 301:an träffade jag min resväns

hustru på bygatan. Hon suckade över de vanor hennes man fått efter några dagars vistelse i förenade kungariket. Till frukost kräver han numera två stekta

ägg, sunny side up, några skivor bacon, en skiva blodpudding, stekta champinjoner, ugnstekta tomater och vita bönor.

Musik under bilturen - utan radio!



Skaksäker

Autofon är absolut skaksäker. Ni kan lyssna på Er favoritmusik på den knaggligaste skogsstig.

Perfekt ljud

Samtliga band är studioinspelade, och ljudet är bevisligen överlägset varje annan teknik.

Driftsäker

Konstruktionen är lika enkel som genial — Autofon är lättskött och tålig.

Tryck på knappen

Tryck på fjärrväljaren som monteras på instrumentbrädan — och Ni tar in vilken melodi Ni önskar.

En verklig nyhet för Er som inte har radio i bilen. - Nu kan Ni ändå lyssna till musik medan Ni kör, tack vare den nya Tefi Autofon med transistorförstärkare! Med denna strömsnåla bandgrammofon kan även Ni höra Era egna favoritmelodier under bilturen!

För alla Er som redan är belåtna Tefifon-ägare har vi också ett glädjebudskap: i vår kommer nya band med populär svensk musik, inspelade av välkända svenska artister.

Tefifon finns också för hemmabruk, och med en vibratoromformare kan även väskmodellen med mellanvågsradio användas i bilen. Autofon tillverkas såväl för anslutning till bilradio som med transistorförstärkare för direktspelning. Se vår monter på Svenska Mässan i vår!

I alla välsorterade radioaffärer samt i alla Philipsons filialer.

Generalagent: **STEFI AB**

Andra Långgatan 21 • GÖTEBORG C
Tel. 14 92 06, 14 92 07 (växel)

Motorfordonsbestånd och registrerings skyltar

– en personlig betraktelse

Utan att ha kollat omslagsbildtexten "felköper" jag ett exemplar av tidningen MOTOR, men bläddrar givetvis genom tidningen vid köksbordet. Ett referat om mopedens julstart 1952 lämnar jag till en samlare av påhängsmotorer och artikeln "Speedwaykarusell i rötmanadstider" skickar jag till Falköpings motor-museum. I uppställningen av motorfordonsbeståndet i Sverige den 1 januari 1952 noterar jag att Kopparbergs län är sjuva vad beträffar personbilar (= 29388) och femte när det gäller mc (=13450).

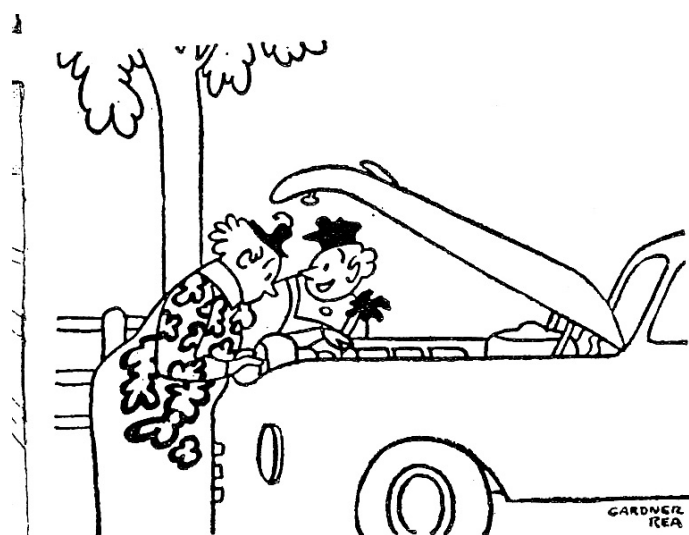
1966 var jag elev hos trädgårdsikonen Sven Gréen i Norrköping och rattade en O-registrerad VW 1961 med soltak, som jag tyvärr måste avyttra efter ett tag, sedan det uppdagats att den hade en bränd ventil. Och detta trots att min maskinlärare, som åkte land och rike runt med en folkabuss, menade att 1000 kronor var 1 krona per mil om jag körde ytterligare 1000 mil. När jag 1969 såg hur min granne tog ur sina motorer och bytte ventiler vid den lilla bänken i källaren, undrade jag för mig själv, varför vi inte gjorde detta i trädgårdsskolans maskinhall. Där jag faktiskt 1985, som anställd vid skolan, utförde vissa arbeten på mina s.k. veteranmotorcyklar. 1966 var året då flera län fick tilläggsbokstav, t.ex. OA, fast vi sen tidigare hade AC i Västerbotten och BD i Norrbotten. Göteborgshumorn diktade snabbt att "om vi tidigare hade förtroendet att köra O-märkta, kommer vi snart att OB-märkta trängas med alla s.k. PA-respektive PB-bönder". Under vistelsen i Norrköping kom det sig att jag lade märke till en ny röd VW-bubbla med registreringsnummer EA 1966 och under sommarlovet gjorde jag följande iakttagelse i

Göteborg. Jag var ombedd att färdigställa en liten trädgård efter fastighetens tillbyggnad och en dag tog jag en paus och vandrade runt (sic!) i kvarteret, som var triangelformat, vid vars spets låg ett vackert hus, ritat av en känd arkitekt, i jugendstil med en prunkande trädgård. Sven Gréen hade uppmanat oss att under sommaren ge akt på vit rallarros när han undervisade i ärftlighetslära, men han hade nog inte tänkt sig att vi skulle hitta den i en trädgård i Örgryte. Men här fanns ett redigt bestånd och det skulle dröja till 1970 innan jag fann på denna variant i en vägslänt i Trysil, där jag ägnade mig åt grässådd. När jag besökte akuten i Oslo, berättade läkaren att han hade feriehytte i Trysil och "spurte om dere hade frö av rallarros vid sången?"

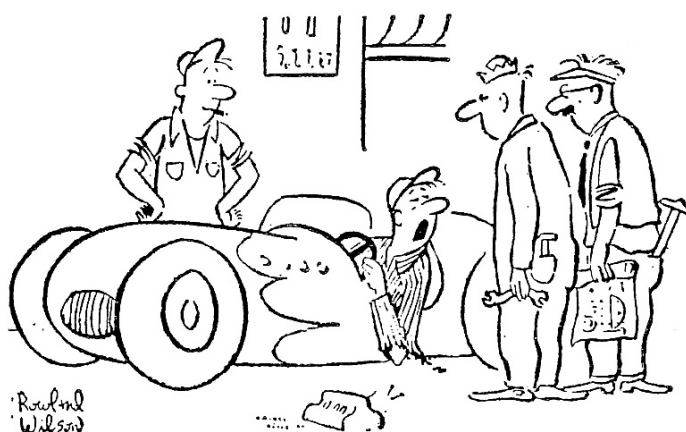
När jag så fortsatte i kvarterets andra triangelben, var det strax dags att träda in till min arbetsplats och jag finner att det står en röd VW parkerad mitt emot med reg.nummer, just det, EA 1966. Jag blev så paff att jag inte kom mig för att knacka på och fråga och det hörde till saken att min uppdragsgivares föräldrar bodde i Norrköping. Men de var på landet så jag kunde inte fråga dem heller. Det var en road Sven Gréen som åhörde min berättelse när jag fick tillfälle att redogöra för detta vid en botaniklektion.

När de nya skyltarna kom 1973, hade jag rullat ett år med den renoverade Volvon (=PV 56 1939) med ett WA-nummer.


Epilog. Då jag efter att ha skrivit detta träffade en kollega och lade märke till att hans nya Nissan hade bokstäverna ADA i reg-numret,



– Hör du knackljudet, jag undrar om inte motorn försöker säga oss något?



– Jag kan omöjligen komma på vad det är men i vänsterbøjarna luktar det bränt.



World of classics

Museum & Sales

Vid ett stockholmsbesök i våras beslöt vi oss för att besöka Leif-Ivan Karlssons bilmuseum "World of classics".



I ett industriområde en bit utanför Tumba kom vi slutligen fram till en trevåningsbyggnad. Den första och andra våningen var fylld av mestadels 50-80-tals USA-bilar. På den tredje våningen fanns ett café, nostalgiprylar, scen för uppträdande m.m. Säg vad man vill om denna super-entreprenör som han kallar sig själv, men plocka russin ur den amerikanska bilkakan kan han!

Väl värt ett besök tycker vi.



Pontiac Bonneville 1958



Cadillac 1959



Corvette av den andra generationen



Chevrolet Bel Air Convertible 1957 med fuel injection • En ikon inom USA-bilshobbyn

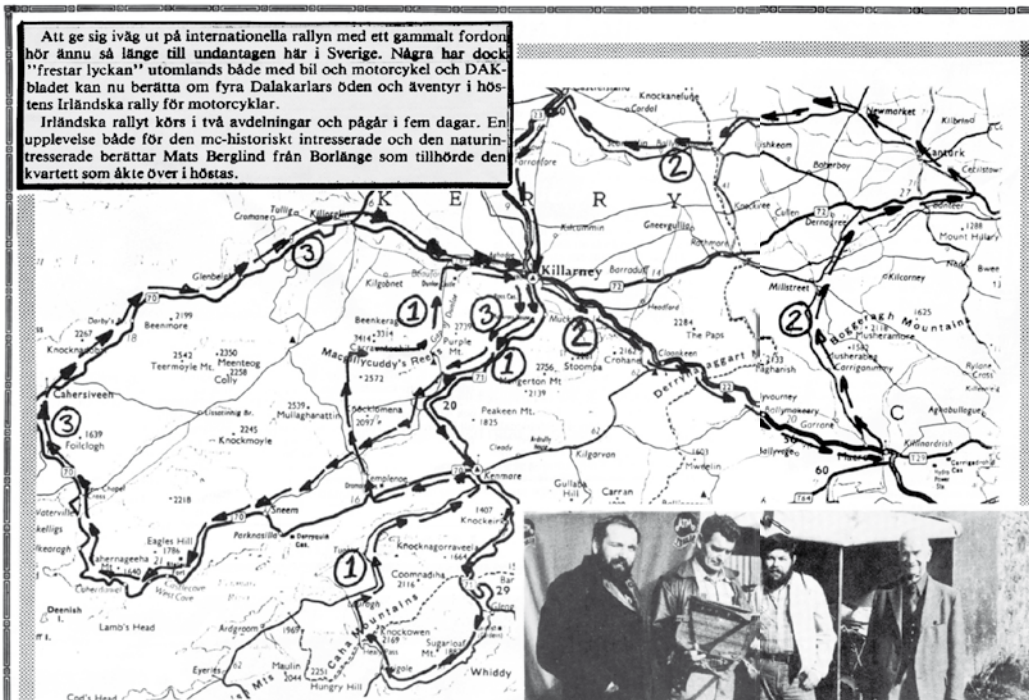
Text & foto: Mats Berglind

Det har gått 36 år sedan...

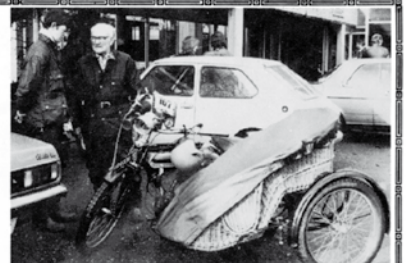
Mats Berglind skrev om de fyra Dalakarlarna som åkte till Irland för att delta i Irländska rallyt för motorcyklar

Att ge sig iväg ut på internationella rallyn med ett gammalt fordon hör ännu så länge till undantagen här i Sverige. Några har dock "frestat lyckan" utomlands både med bil och motorcykel och DAK-bladet kan nu berätta om fyra Dalakarlaris öden och äventyr i hostens Irländska rallyt för motorcyklar.

Irländska rallyt körs i två avdelningar och pågår i fem dagar. En upplevelse både för den mc-historiskt intresserade och den naturintresserade berättar Mats Berglind från Borlänge som tillhörde den kvartett som åkte över i höstas.



Ett rally med fint kamratskap och undersköna naturscenerier



Rallyts äldste deltagare Alex Tarrant, 83 år, i samtal med en yngre deltagare. Alexs cykel är en Triumph 1919 med sidovagn av flätad korg.



Ivan Rhodes reparerar sin AJS 1930 med kedjedriven överliggande kam.



På besök hos John Ellis Dublin. John har mycket fin samling med både bilar och motorcyklar, de flesta från före 1930. Fr v Bo Ingenars, Stig Segelström, Mats Berglind och John Ellis, med fynden framför fötterna, Stig med en pathållare till HD och Mats med en P&M motor från ca 1917.



Mary O Donovan, puben där alla rallydeltagare samlas vid ankomsten till Cork. Här har just den äldsta cykeln i rallyt kommit fram en 1910 års Triumph ägare Don Stringer som fick skjuta sin cykel dom sista kilometrarna sedan han kört slut på bensinen.

Besök i Urbans garage

Klubbaftonen i slutet av september var förlagd till Urbans garage i Vikarbyn. Efter korv med bröd och kaffe med bullar, var det dags för inspektion av av bilar. Intresset föll på en Roadrunner 1969 1/2, 440 med sixpac, en bil som tillverkades som street racer med 4.10 utväxling, Dana 60, manuell växellåda, plasthuv utan gångjärn bara hoodpins, dessutom litet batteri (lätt vikt) och inga navkapslar. Det luktade race.

I ett annat rum stod en Amazon GT som beställdes av en man som jobbade i Tunisien. Vid flytt till Sverige tog han hem bilen full med sand, rostig och i stort behov av reovering.

En del utrustning var speciellt för GT:n, bl.a. varvräknare, extraljus och växelströmgenerator. Vilket hopplöck av Volvo! Sockerbitar, skarvhylsor och säkringsdosor, allt ganska amatörmässigt. Ett stycke unik historia.

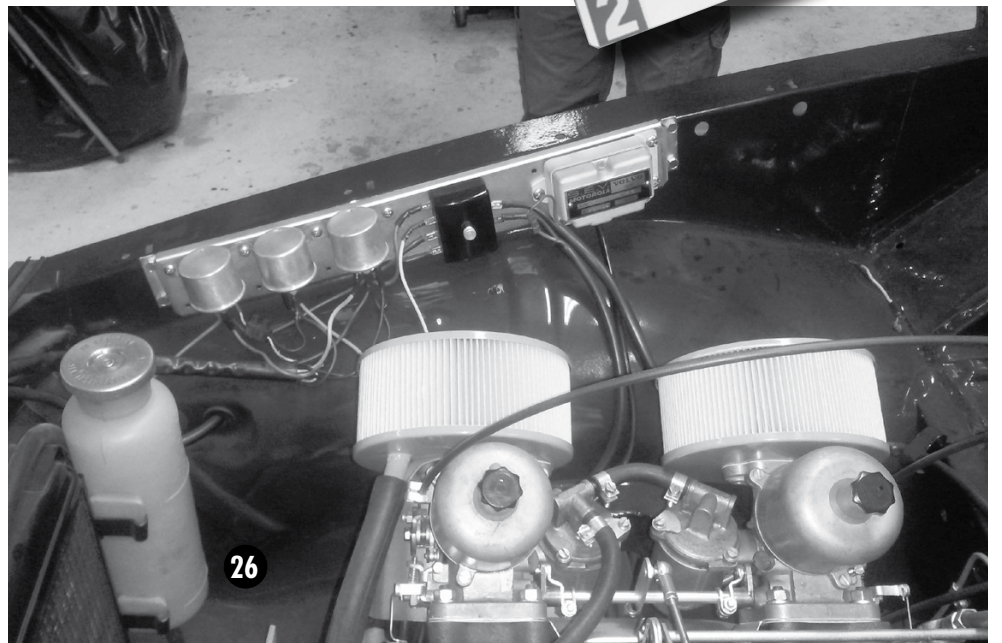
Vi kollade också på en del motorer, Mopar hemi big block, Chev small block med höga insug.

En trevlig kväll i ett "hi perf garage". Synd att inte fler hittade dit.



Plymouth Roadrunner 1969 och en halv

Den unika relä-banken för GT:n och importskylten



Mora- / Klubbbrallyt 2017

Regnet öste ner kl. 09,00 som var tiden för samling inför 2017:års klubbbrally och som i år var samordnat med DAK:s yngsta aktivitet, Morarallyt. När vi kom in till restaurangen erbjöds vi en fenomenal frukostbuffé och regnet var redan bortglömt.

Vi fick ut startlistor och kartor där kontrollerna var uppmärkta och rekommenderad färdväg var uttryckt. Klockan 10.00 släppte Göran iväg oss med 1,5 min intervall.

Det var totalt 4 kontroller och en rallysträcka på drygt 3,5 mil, lite kort kanske en del tycker men för de som åkte i dom äldsta fordonen passade det perfekt.

Regnet hade i princip upphört när vi kom till 1:a kontrollen där det gällde att kasta 3 bollar av olika storlek i en hink.

Vid kontroll 2 kom gamla skolkunskaper till användning. Hur många kubik rymmer skåpet på en lastbil med släp?

Kontroll 3 skapade säkert en hel del huvudbry, para ihop emblem med rätt bilmärke är inte så enkelt som man kan tro.

Slutligen kontroll fyra, där man skulle följa en bana med en käpp, men man gjorde det baklänges genom att titta i en spegel. Riktigt klurigt. Den här kontrollen låg i Nusnäs vid dalahästtillverkningen och det fanns tid över för ett studiebesök till mångas glädje.

Väl tillbaka till Moraparken så serverades vi lunch och det var dags för prisutdelning.



Samling med frukostbuffé



Anders Tysk, Falun,
T-Ford paketvagn 1923



Anders Nyström, Sollerön,
Saab V4



Norlin-Döss, Mora,
Volvo Amazon 1970



Lasse Modh, Sollerön,
Ford Taunus 20M 1965