

Team Leander från Grycksbo "Årets renoverare 2018"

Text & foto: Börje Nyström



För andra året har "Årets renoverare" utsetts. Priset utdelades i samband med DAK:s årsmöte i Falun i februari i år.

En glad Gunvor Leander från Grycksbo och ägare till en mycket välrenoverad Volvo P1800 S från 1965, tog emot den välförtjänta plaketten.

Gunvor har tillsammans med maken Ove och sonen Ingemar renoverat bilen, som under åren haft 9 tidigare ägare.

Då bilen köptes i slutet av 2003 var det mesta förpackat i lådor, så kallad "byggsats". Bilen hade då varit avställd sedan sommaren 1979.

Bilen hade under en längre tid stått parkerad på en åker, något som minsann inte underlättade renoveringen. Hela golvet rejält

murket. Samtliga skärmar hade bytts ut av någon tidigare ägare, men Ove, som tidigare varit bilplåtslagare vid Falu Bilplåt på Bondegatan i Falun var inte nöjd med skicket, varför arbetet gjordes om. Eftersom ett skärmbbyte på en Volvo P 1800 innebär mycket svetsning, så är konsten att kunna tennspackla en klar fördel för att uppnå ett perfekt resultat. Ove har visat att han kan konsten.

Många nya delar

-Vi har inte haft några större problem med att skaffa nya delar, berättar Ingemar. Det finns ett par företag i Sverige som säljer nya delar till äldre Volvo. Dessutom har Volvoklubbarna sitt SVIS-lager med mängder av delar.

Vi hade egentligen bara två problem med detaljer. Vi behövde en ventil till värmepaketet, den finns inte att köpa ny och svår att hitta begagnad.

Som tur var lyckades vi "hitta" en i Göteborg.

Den så kallade "bandyklubban", kromlisten på dörrarna finns inte heller att köpa ny, så det blev till att fixa de två som fanns med vid köpet.

Våren 2018 var renoveringen klar, då bilen också besiktades utan anmärkning.

Vi har hållit på med renoveringen i femton år, säger Ove, men vi har under tiden renoverat flera Volvobilar och ytterligare några väntar i garaget. Senaste förvärvet är en gul Triumph Spitfire 4 MK 3 som behöver en översyn.

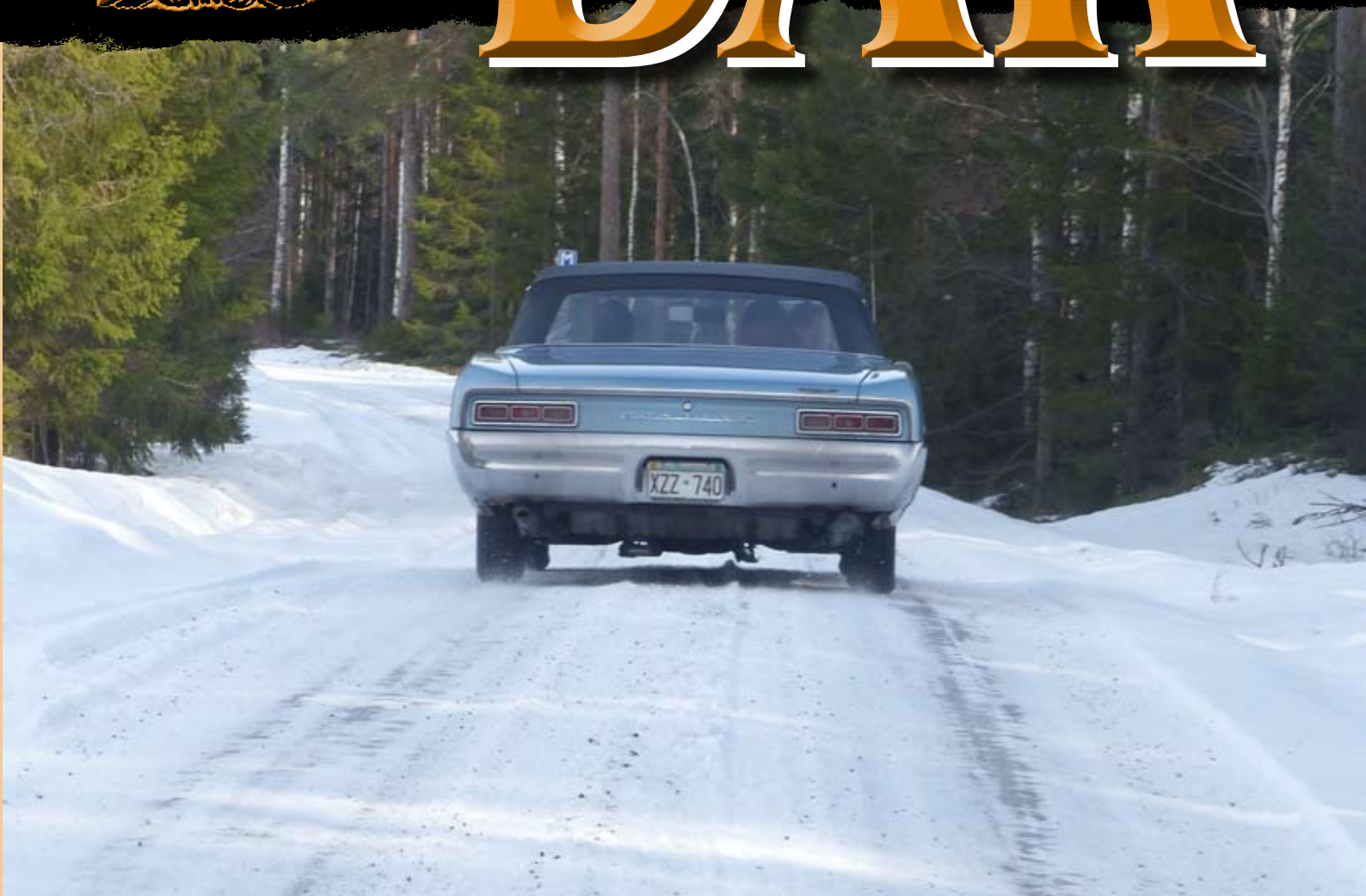
Vi säger GRATTIS till familjen Leander och lycka till med de övriga objekten!





Medlemsblad för Dalarnes Automobil Klubb

DAK



60 år med Volkswagen



Talwajot #46



Banracing Impala '61

Långkalsongen

20219

Det är vissa som får saker ur händerna...

I förra numret skev jag om Henrik Andersson, Borlänge, som renoverade en A-fords EPA och i den vevan tog över en gammal släpvagn av mig, som annars hade gått på tippen.

Helt plötsligt kommer ett mail med bilder på hela ekipaget. Snyggt jobbat!



Text & foto: Börje Nyström

Långkalsongrallyt 30 år



Klubbens första Långkalsongrally kördes 1989 med start och mål vid dåvarande Ohlsons Bilar i Buskåker, Borlänge. Efter flera dagars töväder var vägarna rejält kladdiga och snöfria, varken snökedjor eller långkalsonger behövdes...

Rallysträckan gick via Torsång- Vika- Gustafs tillbaka till Buskåker där lunch intogs i bilhallen.

Vid några tillfällen har Långkalsongrallyt ställts in på grund av alldeles för mycket vinter.

Jubileumsrallyt i år startade även det i Buskåker, men vid Gästgifvargården. Läs om årets Långkalsongrally, längre fram i bladet

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: 079-341 29 48

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

eller bjorn_nerli@hotmail.com (medlemsärenden)

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

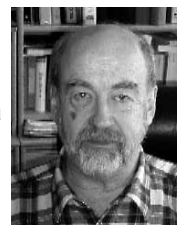
Styrelse



**Ordförande:
Johan Matz
070-395 41 14**



**Vice ordförande
Bengt Abrahamsson
070-206 06 60**



**Sekreterare
Åke Jansson
0248 - 517 43**



**Medlemsregistrator
Björn Nerli
070 - 973 46 15**



**DAK-Bladet
Peo Westlund
070-237 70 96**



**Kassör
Lars Sundvall
070-203 33 26**



**Web-ansvarig
Leif Palmenäs
070-217 52 90**



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



**Ledamot 2
Klubbmästare 2
Bo Eriksson
070-746 50 50**



**Ledamot 3
Klubbmästare 1
Svante Tysell
076-801 75 06**



**Klubbmästare 3
Anders Nyström
070-566 17 88**

Övriga klubbfunktionärer

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

**Lasse Modh
070 - 300 24 00**

**Peter Ollas
070 - 324 59 06**

**Bengt Wadell
070 - 300 62 31**

**Hasse Gudmunds
070 - 687 54 58**

**Revisorer
Jan Ordéus
023 - 605 51**

**Börje Sundell
0680 - 210 43**

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

**Göran Wendelin
0248 - 512 97**

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

**Biblioteket
Svante Tysell
076 - 801 75 06**

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

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

**Göran Henriksson
073 - 183 29 77**

**Arne Lindqvist
0250 - 137 29**

**Bo Elwing
070 - 655 25 13**

**Dalarnas Förs.bolags
försäkringar**

**Bo Eriksson
0243 - 22 35 44**

**Olle Gruvris
070 - 677 14 41**

**Mopedförsäkring
Christer Karlsson
023 - 410 86**

INNEHÅLL

☀ Pythagoras ☀



☀ VW-Rustas ☀



☀ Volvo ☀



☀ Talwajot XLVI ☀



Med mera...

ORDFÖRANDENS funderingar



Med glädje kan jag konstatera att klubbens vårmässa på Lugnet kunde räkna in ökat antal av både besökare och säljare. Marknadskommittén kan suga i sig. Kanske hade vi lite draghjälp av den snö som föll. Om det hade varit barmark och sol så kanske några av marknadsbesökarna tvingats att stanna hemma och hjälpa till med att ställa fram trädgårdsmöblerna och lyfta ut grillen. Där jag kommer ifrån har vi ett namn på det väder som rådde denna helg, nämligen lådingsniding. Lådingen betyder våren och niding vet ni vad det betyder. Vidare säger man här i byn att det blir sommar först efter två lådingsnidingar och en guckudämp. Guckudämpen kommer lite längre fram när göken anlånt. Men det är inte klart med detta, vi skall gå igenom järnnätterna i början av juni också.

Vårens aktiviteter trotsar ovanstående naturfenomen och den 28 april är det dags för Moskogen Moped Competition tätt, följt av onsdagsträffarna på Gammelgården med start den 1 maj. Tänker man positivt brukar det för det mesta gå bra.

Sedan rullar barmarkssäsongen igång och det är bara att gå in på klubbens hemsida och kryssa för de aktiviteter som står på tur. Självt ser jag fram emot att träffa er medlemmar på klubbens aktiviteter för att inte bara diskutera tändningsföljden på en rak 8, utan även hur vi skall jobba vidare med klubbens visioner och målsättningar. Förnyelsearbete är nödvändigt för undvikande av stagnation men det skall balanseras med tradition och beprövad erfarenhet.

/ Johan Matz

Omslagsbilden...

Långkalsongen

I ett strålande vinterväder kördes årets Långkalsongrally. DAK:aren Lars Bryngelsson från Nora med sin Pontiac Le Mans 1967

Foto: Peo Westlund

Insticksbilderna...

60 år med VW

Läs om Gösta Rustas Volkswagenliv

Foto: Privat

Talwajot XLVI

Följ ordföranden på finskt vinterrally

Foto: Johan Matz

Banracing Impala

Dan Gurneys otroliga historia om '61 Impalan och dess öde

Foto: Peo Westlund

LÅNGKALSONGRALLYT 2019



”Och inte visste vi var vi var”

Lördag morgon, 6 grader varmt och molnfritt, vilket kan betyda en perfekt dag för årets långkalsongrally.

Backar ut A30:an ur garaget, kollar att spolarmotorn fungerar. Den tog största delen av fredagskvällen att byta ut . Från mekanisk pump till en el d:o, men givetvis bröt jag av en ingång i pumpen, så det blev till att besöka den lokala tillbehörsfirman innan de stängde. Ingen funktion ändå, det visade sig att pumpen inte orkade öppna backventilerna på bef. slangar. Varför ska det gå lätt?

Allt löste sig, men det skulle visa sig att den skulle ställa till oväntat bekymmer senare under dagen.

Hämtar upp co-drivern Bo Elwing och beger oss ut till starten vid anrika Buskåkers Gästgifveri strax söder om Tuna kyrka.

Välsmakande macka med kaffe, satt fint innan start. Färdbeskrivning med noter kopplat till vägmätarställning var väl ingen match, eftersom vi var bekanta med omgivningen tyckte vi.



Göran Jonsson från Mora med DKW Junior 800 De Luxe 1962. Fick kanske lite idéer till sitt eget ”Morarally” i augusti



Fantastiskt fin Ford Taunus 1959 med Åke Nordlund, Falun, vid ratten



Roger Andersson från Stockholm brukar vi normalt se i en T-ford last



Rallyansvariga hälsar välkommen. Fr.v. Svante Tysell, Leif Palmenäs och Angus Smith

Lite allmänbildande frågor direkt i starten gav väl en lite bitter smak, vilket inte blev bättre då jag inte kom ihåg bilnumret vid nästa kontroll. Kontroll efter kontroll avklarades och vi blev mer och mer kaffesugna. Men

vi visste att vid kontrollen hos Pärlan i Gustafs fanns det fika och det var väl i samband med den vetskapen, vi kom på att det hade nog varit bra om vi hade haft lite bättre koll på kilometrarna. Men vi dammade på i godan ro och väntade på att



Glada pojkar i Packard 1955, Charlie Swordson, Anders Liljecrantz och Björn Fahlén. De glada minerna kanske försvann efter manöverprovet?



Peter Ollas med 190D 1963, med säkert över 100.000 mil på mätaren

Kjell Perers från Falun inväntar dagens manöverprov, att med förbundna ögon köra en viss sträcka

en avtagsväg till Nyhyttan skulle dyka upp. Vi åkte och åkte, vände och åkte och åkte, vände igen då det slog oss att vi hade mött en bil som hade lortat ner rutan och jag fick prova den eminenta spolaren och de inte fullt så eminenta torkarna. Villt kommenterande funktionen av dessa gjorde att vi hade blåst förbi avtagsvägen utan att märka det. Det är ibland svårt att tygla alla hästkrafterna i Austin-motorn. Och inte visste vi var vi var, men till slut kom vi på rätt väg igen och fikakoppen närmade sig.



Hos kassör Sundvall skulle det svaras på varumärken. Han påstod senare att DAK:arna var bra på klädmärken men icke på bilfabrikat.



Att Dala Airport bl.a. hade haft charterflyg så tidigt som på 60-talet fick vi lära oss hos Svante, som stod på nyss nämnda plats

Mycket riktigt så var vi sist till Pärlan-kontrollen, så vi skyndade oss att fika så någon annan blev sist därifrån, i alla fall. Kontrollen, ja, det var att med ögat storleksbestämna i mm ett antal bultskallar.

Efter slutkontrollen vid Dala Airport så fick deltagarna en trevlig lunch på det gamla gästgifveriet, vilket också hade skänkt bl.a. luncher och julbord som lottades ut bland de startande.

Stort tack till arrangörerna och funktionärerna som ställde upp för oss andra.



Bland de äldsta bilarna återfanns delar av styrelsen. Fr.v. Bosse Erikssons PV-57, Johan Matzs Jaguar 1951 samt min A30 1955



Resultaten: "Sist-dekal" Kennet Ingesson, 2:a Roger Andersson, 1:a Johan Matz, 3:a Kjell Ståhlenberg

Brunos Jawa är original från lack till däck

Om ni ser en man som smyger fram i lugn takt på en Jawa Californian 250 kubik, så lyft på hatten där ni står vid vägkanten, ty det är Bruno Hansson, som tar en tur med sin mc.

Den tillverkades 1968 och Bruno kallar den brukshoj, ty visst har den brukats. Först av en okänd ägare i Borlänge och sedan av Brunos bror, som använde den till jobbet och sommarstugan. Och nu av Bruno mellan maj och älgjakten.

Det mesta är originaldelar och motorn renoverades med delar från Tjeckoslovakien.

Reportaget publicerades först Ludvika Tidning 17/4 1990 och därefter i MCHK:s Med Motorcykel och nu hoppas vi att ni gillar det i DAK-bladet.



Text & foto: Peo Westlund

Udda fordon på Goodwood Revival 2018



Holden Wyvern 1955

Holden Ute, eller Utility Vehicle, tillverkades mellan 1952 och 1957. Det var i december 1952 som GM:s Holden lanserade modellerna Wyvern och Velox i Australien. Både som coupé och tourer.

Karosserna var modifierade Vauxhall-modeller och anpassade för Bedford-chassin. Den ena, en variant med nedfällbart tak och sidostycken, Vagabond tourer, överlevde fram till 1955. De övriga fram till 1957.

Marknadsfunktionärer mot hemligt mål

eller hemlig resa i fyra akter

Klubbmedlemmar som tjänstgjort som funktionärer vid både vår- och höstmarknaden under samma år ges möjlighet att under en dag delta i en "liten kulturresa".

Målet för 2018 års resa hölls hemligt in i det sista och i inbjudan stod att deltagarna måste räkna med en lång dag på resande fot.

I gryningen söndagen den 28 oktober samlades, vid klubblokalen, 25 förväntansfulla medlemmar för att gå ombord på bussen, som denna dag, på ett föredömligt sätt rattades av vår medlem Kåge Ljung.

Det bar av österut och ett kort stopp gjordes hos Jarmo Halttu i Hofors. Jarmo har blivit något av en rikskändis genom sina intressanta och annorlunda

samlingar. Under de senaste åren har han byggt upp bl.a. en amerikansk bensinstation och bilskrot.

Strax söder om Gävle var det dags för fika som intogs i bussen, under det att snön vräkte ner utanför.

Under fortsatt färd längs den nyplogade E 4:an hörde jag någon nämna Norrtälje, något som fick mig att tänka på Maskinfabriken Pythagoras, som jag både läst och hört talas om, men aldrig besökt. Var den möjligen dagens mål? Och si, så var det!

Stiftelse räddade samlingarna

Efter en intressant inledning utomhus, i snålblåsten, var det dags att gå innanför fabriksdörrarna.



Känn historiens vingslag



Presentation i snålblåsten

Bussfika, fr.v. Bo Elwing, Anders Tysk och Bengt Abrahamsson



Revolversvarv



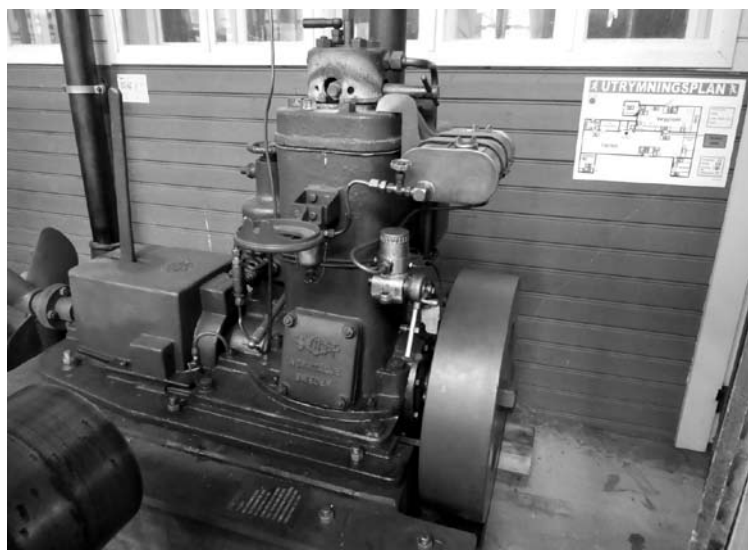
Maskinfabriken Pythagoras tillverkade tändkulemotorer från 1898 fram till slutet av 1970-talet och direkt innanför dörren hade vår guide just förvämt en av fabriken motorer.

Den obligatoriska blåslampan, något modifierad för enkelhetens skull, hade precis släckts.

"Kula va rö" och maskinen startade direkt och gick med mycket låga varv och typiskt "fiskebåtsdunk". Vilket härligt ljud och underbar gång!



Revolversvarv, som används vid visning för barn



Drott 15 hk. tillverkad 1962. Motorn blev aldrig såld

Drott motorvinsch 8 hk. tillverkad 1935



Pythagoras motorer levererades världen över och användes i många olika sammanhang. Motorena kunde drivas med "allt som brann i en stekpanna". Användbara bränslen var bl.a. fiskleverolja (usch säger vi fyrtyotalister om den), jordnötsolja och väl använd motorolja.

Miljödiesel skulle funka perfekt, men den var ju inte aktuell då det begav sig...

Ett tämligen omfattande reservdelslager finns kvar från tiden då produktionen var igång, men inget säljs från detta, men det är fullt möjligt att tillverka kopior.

Tack vare Stiftelsen Motorfabriken Pythagoras Vänner finns allt detta bevarat.

Barnens Pythagoras

I det som en gång var provkörnings- och packhall, Varggropen, finn nu Barnens Pythagoras, en särskild avdelning för barn och ungdomar. De maskiner som inte godkändes för leverans kallades för vargar, därav namnet Varggropen. Inte så dramatiskt som man skulle kunna tro.

Museet satsar mycket på program för barn och ungdomar, ett utmärkt initiativ.

Pedagogiska program finns för alla årskurser, från förskolan till och med gymnasiet och ett särskilt program för särskolan.

Nattligt besök

Hur var ett kassaskåp konstruerat då fabriken var igång? Svaret fick vi då vi kom in på dåvarande direktörens kontor.

En morgon då direktören kom till sin arbetsplats möttes han av en mycket otrevlig syn. Under natten hade fabriken haft ovälkommet besök, någon eller några hade skurit upp kassaskåpet med skärbrännare. Bytet blev dock magert, ett mindre summa kontanter försvann, men skadorna på skåpet blev omfattande. Inte ett öre betalades

Före detta kassaskåp



ut från försäkringsbolaget...

Mot flera, hemliga mål

Efter det givande besöket på museet var det dags för lunch som intogs i centrala Norrtälje. Vår ordförande Bengt A utlovade kaffepaus "någonstans" på hemvägen.

Mörkret började lägga sig över Uppland och på smala, krokiga och delvis snöiga vägar tog Kåge oss till Nostalgimuseum som ligger cirka 11 kilometer norr om Tierp. Detta mycket omfattande och intressanta museum drivs sedan många år tillbaka av Margareta och Bosse Forsberg. Bosse drev under sitt yrkesverksamma liv en billackering i Valbo och vi är



Stora vagnhallen. Volvo 833, 1953 i förgrunden



Ford Trader 1963, fortfarande i trafik



Ratten på rätt sida



Chevrolet GT "Skvader", 1948 för 8 passagerare. Har rullat i Vidsele



Opel Admiral Cabriolet 6 cyl 1938



Vauxhall Velox Saloon 1955



Lagens långa arm och Austin A40 Somerset 1954



Radioavdelningen



Dodge 1939, uppländsk brandbil



Austin A40 Somerset 1954

många som träffat Bosse under träffarna hos "Byman i Storvik". Trots den sena söndagseftermiddagen togs vi emot av Bosse och Margareta som guidade oss runt i museets olika avdelningar. Kaffe med suverän macka avnjöts innan det var dags att åka hemåt.

Det fjärde och sista stoppet gjordes hos vår medlem Anders Näslund i Sälgsjönäs, som ligger mellan Storvik och Hofors. Detta sista stopp var så hemligt att Anders själv knappt kände till det...

Anders, med förflutet som åkare, har under många år samlat åkerirelaterade föremål både i stort och litet format.

I samlingarna finns bl.a. ett par T-Fordar, ett flertal Scania Vabis och en Volvo LV lastbil från 1946.



Många ungdomars dröm under 1960-talet

Vid pass klockan 21:30 var vi tillbaka till klubblokalen. Visst, det blev som utlovats, en lång dags färd mot natt.

Men jag tyckte mig märka att alla var överens om att dagen varit mycket givande.

Vart går nästa resa? De som tjänstgör på både vår- och höstmarknaden 2019 får veta.



Scania Vabis 1929

Anders Näslund nr. 4 från vänster i berättartagen



60 år med Volkswagen

*Gösta Rustas berättar om sitt liv och
Per-Olof Ersson skrev.*



Gösta Rustas är född i Skävi (Stora Skedvi) 1935-06-27 och bor nu i Enviken. Redan från 2 års ålder "cirkulerade det bensin i hans ådror", se foto med Gösta i sidovagn i knä på mamma Ellen. Vid styret far Karl, på 4-ventilad, 4-växlad Rudge årsmodell 1929.



Karl, Gösta 2 år och Ellen Rustas på Rudge 1929 med 4-ventilmotor med 4 växlar

Så börjar skolan, 7 år i Stora Skedvi, följd av obligatorisk skolköksutbildning. Första jobbet (år 1949) blev i en snickerifabrik, som bl. a. tillverkade hönsburar. Där jobbade Gösta en kort tid. 1949 – 1958 var Gösta med på Hedemora TT, först som funktionär, sedan som flaggvakt.

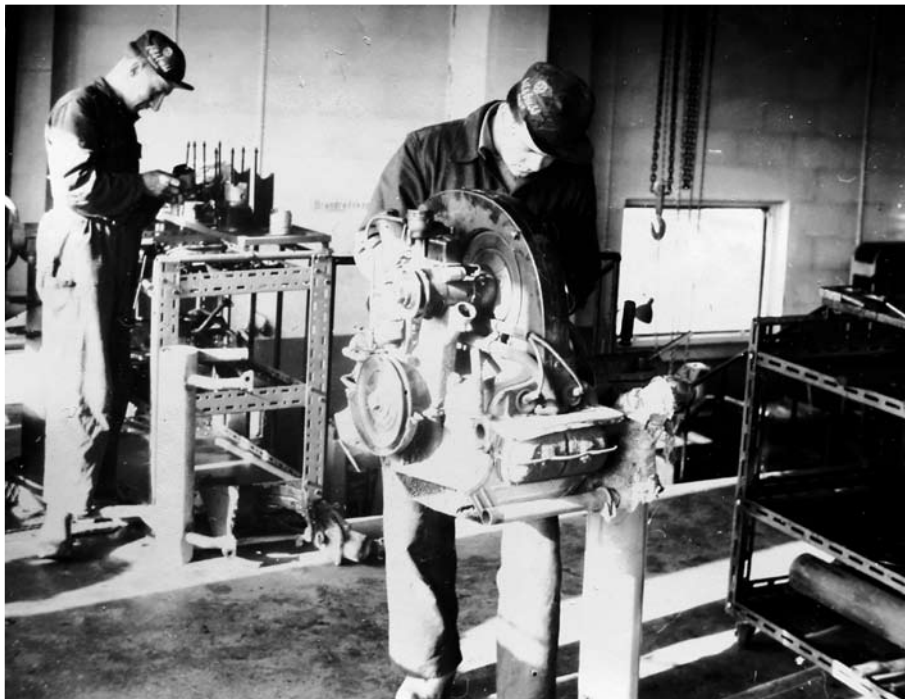
Som 15-åring 1951 började han arbeta hos Selemarks Bilverkstad i Hedemora. Arne "Knutte" Sundell, verkmästare på Selemarks, lärde honom mycket om grunden i bilar och dess reparation. Det var bilar inom ANA-koncernen som var generalagent för t. ex. Chrysler, Plymouth, Skoda, Triumph och Fargos mindre lastbilar. Gösta jobbade där i 3½år.

Det var officiell invigning av Bil & Buss i Falun 1954, och då besökte Gösta den av ren



Gösta som sektionschef under Hedemora TT 1956

nyfikenhet. Lennart Löves, bilförsäljare kände igen Gösta Rustas och släpade upp honom en trappa till Fred Moberg, verkstadschef. Moberg var sysselsatt med att visa film om det stora bygget. Moberg stod i "mörkrummet" och visade film på stor bildskärm ner i lokalen. Gösta blev vid detta tillfälle anställd av Moberg, med ena benet i mörkrummet. Disponent var då Gösta Stålkvist.



Arbete med VW-motorer, Gösta närmast

Bilmärkena som fanns på Bil & Buss verstad var: VW, Scania, Villys Overland. Elving Karlsson var verkmästare. (senare slutet av 50-talet, kom Fredriksson som verkstadschef). Bland jobbarkompisarna fanns Bertil Salander, Stig Vestberg och Lasse Persson. Vid den tiden kunde kunderna önska den serviceman de ville ha till sin bil. En pensionerad SJ-man, Johansson, sopade golvet hela dagen, samt våttorkade det. Golvet var uppvärmt med ingjutna värmeslingor. Det rena och fina golvet uppskattades av personal och kunderna. Tage Ljung var fastighetsskötare och allt i allo. Som nyanställd fick Gösta 10 dagars grundkurs i Sundsvall över dubbelhelgen. Erik Olausson kunde engelska och tyska. Han fick tolka vad den tyska VW-kursledaren sade. Kursen var klar 11 nov 1954. Utbildning fortsatte 1961 – 1977.



Deltagarbevis. Herr Gösta Rustas född 27/6 1935 har från 2/11 till 11/11 1954 deltagit i en reparationslärokurs hos VW-Kundtjänstskola. Wolfsburg 11/11 1954 Volkswagen-Werk GMBH på uppdrag: 2 oläsliga underskrifter.

Timmpenning var då ca 3 kronor. År 1954 kostade det kunden 18 kronor, enligt VW:s prislista, att ta ur och sätta i VW-motor. Tidåtgången för detta var 18 perioder dvs. 6 min x 18 perioder = 1,8 timmar lika med 1 tim 48 min. Senare, 1960 kostade det 19 kronor, endast 1 krona ökade kostnaden på 6 år.

Teknikern, översättaren m.m. Sören Kjerruds uttryck "Ogynnsamt-sammanfallandetoleranser", användes vid svåra VW-problem. Kjerrud (som Gösta var personligt bekant med) medverkade vid tyska tester i norra Sverige.



En nöjd Gösta vinnare av Hedemors SMK tillförlitlighetstävling år 1958 med VW

1958 vann Gösta SMK Hedemoras klubbävling i tillförlitlighet i en

VW. Gösta drev eget, VW-kontraktswerkstad, i Enviken 1962 – 1997. Sedan dess har Gösta sysslat med kulturarbete (hobby) med luftkylda VW personbilar och Formel-Vee racerbilar samt Porsche, T-Ford och motorcyklar.

Första egna VW-bil

Gösta köpte år 1955 en svart VW 1950 bruksbil W18206. 1959 inköptes för 6000:- den hittills enda fabriksnya VW som bruksbil.



VW årsmodell 1950

T-Fordrenovering – Gösta berättar vidare

Intresset för veteranbilar började 1963 med T-Ford. Gösta besiktigade sin T-Ford, årsmodell 1921, i maj 1968. Den fick W1374, i väntan på sitt permanenta registreringsnummer W13135, efter 1972 CRT865.

Renoveringen skedde med tips och hjälp av Jan Tysk under 7 år. Bilen förvärvades i delar från många Fordbilar av årsmodell 1921. Motorn hade drivit ett tröskverk i Marnäs.



Gösta och Britt-Marie med ny VW årsmodell 1959

Rallyn och mera renoveringar.

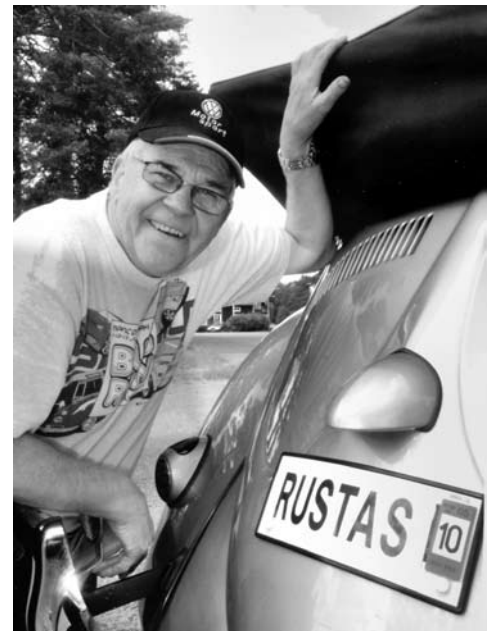
1976 köptes, i Uppsala, en 1950 cab för renovering, klar 1982. Här krävdes helrenovering. Numera ägs den av sonen Torbjörn. Bilen var till Wolfsburg på egna hjul 1988 vid ett VW-jubileum. Gösta fick pris för längsta körsträcka. 1977 fick Britt-Marie egen bil, en 1972 cabriolet jubileumsmodell som bruksbil. En VW årsmodell 1967 köptes och byggdes om till Baja-Bug, den var klar 1983. I stort sett innebar ombyggnaden att skärmar togs bort. Motorn som monterades var en 1500 S.



VW 1955 cabriolet köptes 1986.



VW Cab årsmodell 1950



OBS! Regskylten



Fam. Rustas med VW cab; Torbjörn med -50:a, Gösta med-55:a & Britt-Marie med -72:an



Baja-Bug

Den blev klar 1989. Den är Irisblå, och har hittills varit till Tyskland tre gånger: Rehn, Moseldalen, Wolfsburg. Bilen var ett mycket bra påbörjat objekt med bra inredning.

Sedan köptes en VW med Smeknamn "Zwitter" årsmodell 1952 med delad bakruta. Smeknamnet "Zwitter" kom av en modell tillverkad endast från oktober 1952 till mars 1953, det var alltså en hybrid av föregående ochkommandeårsmodell. Göstas har soltak av canvas-tyg. Motorn är 1954 Porschemotor 1300A. Motormodellen tillverkades i endast 218 exemplar.



Zwitter årsmodell 1952

Formel-Vee

Tidigare, 1994, började intresset för Formel-Vee för Gösta. Delar fanns och nya införskaffades. Klassen introducerades av Svenska Volkswagen. Klassen kallades för fattigmansracer. Det var Yard Johansson och Yngve Back som var involverade i det. De jobbade på VW, och tog hem tre bilar "Beach-Car" från USA en kördes av Leif Hansen, en annan av Kurt Johansson. Kurt blev riksmästare 1966.

Det byggdes bilar och växte till ett stort intresse bland förare i Sverige och utomlands. Många klev in i bilracing i Formel Vee-klassen, bland annat Keke Rosberg, Niki Lauda, Gunnar Nilsson, Esso Gunnarsson, Kurt Johansson. Leif Hansen var en av förarna på de tre bilarna som Volkswagen introducerade. Nu körs Formel-Vee som historisk racing. Sedermera blev Formel-Vee Göstas hobby efter pensioneringen.

1995 samarbetade Gösta med



Nybyggd trimmad VW-motor

Mats Lundvall som hade en Jens Hansens Formel-Vee årsmodell 1968. Gösta servade och renoverade samt byggde motor. Han var med som teammedlem på alla tävlingar. Det var på Brands Hatch, SPA, Assen och Zandvoort, Nürburgring i Tyskland, samt Finland och Norge. Det var mest med Kurt Johansson, Björklinge, men också med Svenna Hedman



Johan Lund med vinnarbilen och pokaler

Sandviken, Bosse Pettersson, Uppsala. Numera med Johan Lund, Orresta.

2001 köpte Gösta Formel-Vee av fabrikat RPB, årsmodell 1967. Den såldes ca 2003. Den blev aldrig klar.

2005 köpte Gösta Formel-Vee GMS 3, chassinr. 2. År 2005 – 2006 renoverades bilen samt byggdes motor. Den kördes av Lasse Johnsson på Mantorp 2006 – 2009 med framgång. Det blev seger på Kinnekulle 2007. Bilen såldes 2009 till Yard Johansson, och sedermera till Johan Lund, Orresta. Johan vann Danska cup 2011, Formel-Vee Sverige Serien samt Racerhistoriska klubben 2011.

Motorn är byggd av Gösta efter 2006 års Formel-Vee reglemente.



Formel-Vee av fabrikat VEE-MAX



Lastning i Enviken för transport till Scania-museet och 50-årsjubileet i Södertälje,

Under perioden 1997-2012 byggde Gösta 21 motorer. Formel Vee-motorer för leverans till kunder i Finland, Norge och Sverige.

År 2011 köpte Gösta en Formel Vee av fabrikat VEE-MAX, med chassinummer 68020 av 1968 årsmodell av Max Johansson i Finland. Max har tillverkat 80 byggsatser under år 1965 – 1980. Bl. a. till Keke Rosberg år 1970. VEE-MAX-bilen ägs fortfarande av Gösta.



Marcus Wallenberghallen i Södertälje där Sv VW VD Åke Norrman sitter i Göstas bil, Vid sidan Inf-chef Rickard Fagerlund

VW 50-års jubileum i Sverige

1998 fick Gösta uppdrag från VW att låna ut sin 1950 Cab. Dessutom delar till 1948 VW som var under renovering av VW i Södertälje. Gösta bidrog också med kunskap som behövdes. Bilen visades upp i Globen vid Jubileumsmiddagen. På scenen fanns också sångartisten Carola och en Beetle som var en helt ny modell 1998. Beetle:n sänktes ner från taket i Globen.

VW-Buss

Redan 1988 skaffades VW lyxbuss årsmodell 1957. VW-bussen introducerades ny som taxi och skolbuss med högerstyrning i vänstertrafiken i Sverige.

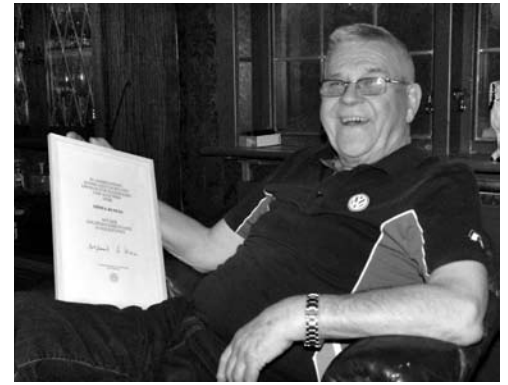


Det var en 23-fönsters lyxbuss. Gösta fick besök, vid ett tillfälle, av bröderna Forsberg, Gävle, och de ville köpa bussen 2006. Men bussen var ej till salu men ni kan hjälpa till och renovera plåten i bussen, sa Gösta. Vi hör av oss, sa bröderna och efter två veckor kom de och hämtade bussen. 2007 var de klara. Den var lackad våren 2008 och klar för montering av alla delar. Bussen besiktades våren 2009.

VW-lyxbuss årsmodell 1957. Kristoffer Nordling, Gösta och lyxbussen med 23 fönster



Här är det besök. Kristoffer från dagiset kollar in Göstas buss



Diplom: Som erkännande för utförd prestation och framgång för Volkswagen och Audi tilldelas Herr Gösta Rustas utmärkelsen "Den gyllene Hedersnålen" (Mottaget år 1982)



Prissamling

VW-bussen var det sista renoveringsobjektet Gösta gjorde. Den var klar 2010. Året efter fick Gösta 4:e pris vid Classic Car Week. År 2015 var tävlingen uppdelad i europeiska bilar och amerikanska bilar, då blev det 1:a pris.

Prissamling

Prissamling och diplom från VW-verksamheten 1954 – 1997. Efter pensionering har Gösta bidragit med reservdelar samt teknisk rådgivning till många som reparerar Volkswagen och Formel-Vee.

Bilder ur en tysk VW-broschyr



DAN GURNEYS FULLBLODS IMPALA

1961 hade den amerikanske Grand Prix-föraren Dan Gurney en vision om att ta sig till Storbritannien och ge engelsmännen en match i loppet för standardbilar (British Saloon Car Championship), vilka dominerades av Jaguars 3,8 liters MKII.

Dan köpte en tidig Impala 1961 med 409 cu.in. motor, utrustad enligt polisspecifikationer med styvare fjädring, krängningshämmare och större trumbromsar. Han lade till krängningshämmare från Corvetten på bakaxeln, raka rör och lite extra kylning till frambromsarna. Allt för att få den 1600 kg tunga bilen mer konkurrenskraftig mot de lättare Jaguarerna. Däremot behöll han helsoffan, radion och mattorna.

Första provturen, på Riverside-banan, slogs varvrekord. Nu började amerikansk press få upp ögonen för Impalan och genast hånades brittena om att en amerikansk familjebil skulle sopa banorna med de engelska sportvagnarna.

Väl framme i England och redo för det trettonde "Trophy Meet" 6 maj 1961. Första träningsloppet gav en sjunde placering, men dagen därpå kördes loppet över en sekund snabbare än den snabbaste Jaguar framförd av Graham Hill.

Nu var det dags för tävlingen och brittena skakade inför det amerikanska hotet. Graham Hill med sin skivbromsförsedda Jaguar och den trumbromsförsedda Impalan låg i täten varv efter varv tills det var två varv kvar. Då brakade vänster bakhjul ihop på Impalan, d.v.s. fälgen, och den dagen var förstörd. De båda tätförarna hann båda med att slå varvrekord med över 150 km/tim.

Kraftigare Nascar-fälgar beställdes och monterades inför "The Empire Trophy" på Silverstone den 8 juli. Det är nu allt rasar för Gurney. Två dagar innan tävlingen kom meddelande om att bilen inte var typgodkänd. FIA:s europeiska avdelning sades inte hade fått några papper från USA, men vid ytterligare kontroll fanns de där, men då var det dags för kontoret att stänga för dagen, så var det med det.

Gurney var helt säker på att det var det engelska Jaguar-teamet som låg bakom, men att det var ingen idé att bråka med FIA-gubbarna.



Bilen fotograferad vid Goodwood Revival 2018

Den planerade Europa-turnén kom av sig och bilen såldes till en vän i Australien, motorn hamnade i en speedboat och bilen fick en sexa monterad. Bilen byggdes även om för vänstertrafik.

Efter ett antal år skickades bilen till USA för att säljas. Motorn hade letats upp och följde med i köpet.

Engelsmannen Ed Foster köpte bilen och har låtit renovera den till det skick som den hade 1961.

Vid Goodwood Revival 2018 gjorde Chevan bra ifrån sig i "St Marys Trophy" med fyrfaldiga IndyCar-championen Dario Franchitti vid ratten



Daniel Sexton "Dan" Gurney, född 1931 i New York, död 2018 i Kalifornien, var en amerikansk racerförare.

Gurney debuterade i formel 1 säsongen 1959 och tävlade sedan under större delen av 1960-talet då han vann fyra lopp. Han avslutade sin F1-karriär säsongen 1970 med tre lopp för McLaren.

Gurney var enligt Jim Clark "Den ende förare jag fruktade" vilket han medgav flera gånger i intervjuer. Gurney kom som bäst fyra i förar-VM 1961, men ansågs kunna nå ett bättre resultat i en annan bil. Han körde under slutet av 1960-talet för det egna stallet Eagle (Anglo American Racers) och vann i detta Belgiens Grand Prix 1967.

Gurney blev för sina insatser invald i International Motorsports Hall of Fame 1990.

Volvo

en betraktelse utifrån en av många möjliga infallsvinklar!

1972-73 renoverade jag en PV 56 från 1939 med syftet att visa på Volvomärket vid våra veteranbilsrallyn, det var ju mest T-fordar som gällde. Vid besök vid Läckö slott med mina föräldrar fick jag (32år) frågan av en yngre man om jag ärvt bilen.

När jag körde in Volvon vid Aschebergsgatan 9 i Göteborg, lade jag märke till att en polis-Amazon hade stannat vid den närliggande buss-hållplatsen. Innan jag vänt bilen på gården, blev jag ombedd att visa körkortet. Jag lånar det här ,sa´ han och gick ut till sitt fordon.



När han kom tillbaka frågade han om jag verkligen var innehavare av körkort, ”ty de kunde inte hitta mig i registret!” Jag berättade att jag hade erhållit det i lumpen som en förklaring varför det stod utan avgift. Han godtog förklaringen, men föreslog att jag skulle kolla med registret på måndan. Under helgen berättade min bror att man i radio och teve uppmanat alla, som inte fått det nya körkortet, att höra av sig och när jag ringde upp, svarade en dam vänligt: ”Va´ bra, där har vi ett till, det kommer ett nytt om nåra dar!”

Man kan ju samtidigt undra varför polisen kollade, var det kanske för att jag körde in porten utan att han hade hunnit se om det var en äldre man vid ratten. Jag minns att han frågade, medans han stack in huvet i bilen, ”vad luktar det?” ”Möss och gammal bensin” svarade jag, fast den nu var försedd med ny inredning, ”man brukar ju säga att det sitter i väggarna”.

Vi upprättade ett ”runda Volvo-register” utifrån MHS och jag besökte upprepade gånger Volvos huvudkontor samt den ende, som var sysselsatt med att ”vårda” den fina samlingen, som var inhyst i en hangar. Och jag är stolt över att vi medverkade till installationen av den idag mycket uppskattade samlingen. Ett av min brors barnbarn, som bor i Oslo, har som första besöksmål när han är i Göteborg just Volvomuseet och jag blev väldigt glad när jag i Sv. Radio P1 förra året fick höra vilken betydelse denna samling har för nyanställdas introduktion i företagets verksamhet.

Åtskilliga är de episoder jag fick uppleva med min Volvo, här några av dem.



Slaktare Alfred Anderssons bilpark på Ågatan, Morgårdshammar, med en Ford V8 1936 till vänster, Volvo LV 80 samt PV 801 1938-39



Bårutrustad PV 831 1950 i Smedjebacken

En av grundarna av Storvolvoklubben, Bengt Sahlström, Lund, i salig åminnelse, kunde från en Volvo Carioca PV36, som stod på en åker i Dals Ed, bärga en fälg för hans reservhjul, innan "Miljö Pelle" skrotade den i Halmstad. Själv kunde jag rädda en gardinstång i kupén för bakrutan i ett annat vrak i Dalsland, som också hamnade i Halmstad. Bengt hade en PV52, som deltog i filmen Sven Klangs kvintett när vokalistsens (spelad av Eva Remaeus) föräldrar skulle byta och försäljaren = Sven Klang, sökte övertyga dem att en Amazon ägd av en präst, skulle var lämplig för dem. När jag såg mig nödd att sälja min PV 56, sedan jag blivit av med garageplats tre gånger i rivningsraseriet i Smedjebacken, kom den att medverka till att finansiera köpet av det ånglok (=Orenstein&Koppel, 1913) med bl.a. bakgrund i det närliggande valsverket och det



PV 850 1950 i Smedjebacken



Volvo Brage 1951 med Karl-Erik Ramström. Det var med en Brage vid A9, Kristinehamn, som författaren erövrade det omtalade körkortet 1960



Sigfrid "Sigge" Dely med sin Volvo PV 654



Här har jag fått chansen att visa upp min PV 56 bredvid Åke Anderssons, Borlänge, T-Ford vid Norrbärke Gammelgård



Harry Steen med PV 56 i Björbo

står nu i det fina lokstallet från 1874. Och påeldas till allmän glädje vid olika evenemang på hamnområdet.

Som avslutning en märklig händelse med anknytning till Volvo Vid genomgång av influet (sic!) mtrl från Rolf Lindqvist satt jag där med ett kuvert med information om en redogörelse för hur en Volvo PV 36 Carioca är tänkt att tas till Persien av en major Bertil Rudling, anställd av Bofors 1934-35. Via Per-Börje Elg, MHS-redaktör, som skrivit om detta i boken "Stinke-stänka

och hatobjekt" 2005, får jag kontakt med sonen Erik Rudling, som berättar att han hade lånat ut detta mtrl till Svenska Dagbladet men inte fått tillbaka det. Och kan inte förstå hur det hamnat i Falun, men han blev väldigt glad om det först kunde bli en artikel i Motorhistoriskt Magasin och sedan skänkas till Volvo. Det arbete Per-Börje har lagt ned i nummer 6, har blivit mycket uppskattat och artikeln innehåller också bilder från DAK ur Bengt Nordqvists samlingar.

Bragehall, säger det nåt?

Om inte, = f.d. danssalong i Sätra, Plintbergsvägen, Rv 70,
väl värt ett besök!

Själv låg jag på knä ömsom satt på huk och fyndade jazzmusik på 78:or i två timmar, varefter jag följde några kunder på en trappa upp till avdelningen diverse prylar. Och mitt framför ögonen låg en stor varningstriangel för FORD i sitt fordral, märkt med en tuschpenna 10:-. Jag hade tidigare förärat innehavaren, BP-samlare, en nyckelring och nu kom jag att berätta att vår värderade sekreterare i MCHK VB hade inhandlat en båt, som hette BRAGE.

Jag säger hette, ty när jag frågade honom om han ville ha en 78:a med titeln Brage Brage, de'e'lage', svarade han "Aldrig i livet, jag

skall byta namn på'n!" Då byter vi mot nyckelringen, sa' innehavaren och sträckte fram handen.

Vid vårt årsmöte, framförde jag min uppskattning över att Gunnar är såväl sekreterare som kassör och frågade om han ville ha triangeln? "Du kan ju lägga originalet på hyllan i garaget och stoppa i en annan om du själv skulle behöva använda den en dag, som jag hoppas du slipper. Men om någon annan är i nöd och du hjälper

till, händer det den bästa att den blir kvarglömd". Gunnar uppskattade gåvan, men vad båten heter idag vet jag inte.

Besök Bragehall, gör det!



En dikeskörning är lätt och hjälpt utan medpassagerarnas bistånd.

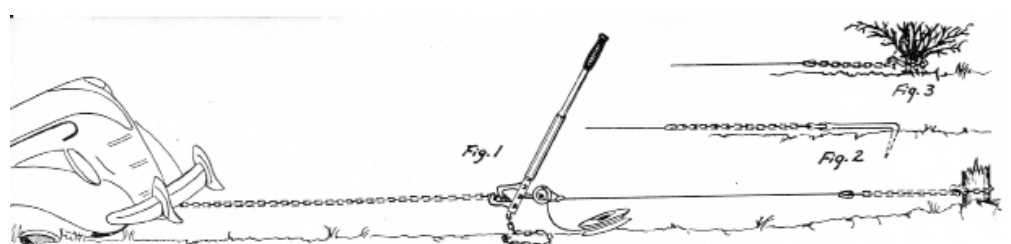


Även lastbilen bärgas med lätthet...



Med
**AUTO-
TRAKTOR**

klarar man situationen själv...



BRUKSANVISNING FÖR AUTOTRAKTOR

Ställinans kättingända angöres kring telefonstolpe, träd, buske eller dyl. enl. fig. 1, 2 och 3. Under vintertid då marken är frusen, kan även markkrokan användas som fäste, varvid denna nedslås i dikeskanten eller stenfri mark.

Den långa kättingen fästes i bilen. Kättingen utsträcker så att länkarna bilda rak linje och inlägges sedan mellan apparatens gripklor och fjädern påhåkas. Lådan lägges om linfästet enl. fig. 4 och 5 och spännes med apparatens hövurm. Hövurmen förlänges med hövarmsrören. Den förlängda hövurmen föres sedan stadigt fram och åter, var-

vid noga tillses, att gripklorna fullständigt gripa om respektive kättinglänkar.

När apparaten är i arbetsläge och skall frigöras, sker det på följande sätt:

Fjädern avlyftes och hövurmen pressas nedåt, så att den främre gripklor släpper fasetet om kättinglänken. Med ena handen föres denna gripklor om bakom liggande länk samtidigt som man släpper efter på hövurmen. Detta utföres växelvis tills apparaten avlastats.

Apparatens lagertappar böra smörjas någon gång.

Lär Er hur Autotraktorn arbetar ty dikeskörningar sker oftast i mörker.

A.-B. WIKSTRAND & BERG
WI-BE

Mora Tel. 480, 380, 22

Ur arkivet Olle Ridelius, vår arkivarie, kommer under rubriken "Ur arkivet" presentera foton från DAK:s enorma bildskatt. Ibland med tillhörande bildtext, ibland utan.

Långkalsongrallyt '91

När årets Långkalsongrally är genomfört, kan vi minnas 1991:års upplaga med bilder från Jan Tysks deltagande. Start från Strandbro bygdegård och referat i DAK-bladet nr 2 1991 av Erik Lindblom.



Deltagarna samlade utanför Strandbro bygdegård. T.h. ser vi vinnaren, Jan Tysk, i långkalsongerna som fortfarande fungerar som vandringspris



Gunnar Andersson håller värmen på sin T-ford 1926



Familjerna Lasén och Tysk försöker svar på frågorna

Jag minns Ford Falcon 1960

Vårvintern 1960 arbetade jag som assisterande virkesmätare vid Skogsägarna i Västra Sverige. Varannan vecka med en skogsinspektör i den s.k. Risveden söder om Trollhättan, en legendarisk trakt omtalad i boken "På bygda". Omväxlande med en vecka kring Alingsås. Den förstnämnde hade en dieseldriven Mercedes Benz, som tryggt tog oss till virkesupplagen, medan vi färdades från Alingsås i en Ford Customline från 1956, med en framåtlutad chaufför då vi använde den nya motorvägsliknande delen av rv. 6(E3) i 130 km/tim.

Då denne hade funderingar på att byta bil, fick vi provköra en ny Ford Falcon och jag glömmer aldrig den nya bilens elegans. Men också de problem vi stod inför, då vi skulle besöka mätplatser på vägar med s.k. prästrygg och virkesrester, som på grund av Fordens låga frigång, hindrade oss att utföra många av våra uppdrag. Det blev bara att fortsätta med den gamla bilen tills jag skulle rycka in till min värnplikt i början av juni. Inryckningsdagen avslutades med att vårt motorbefäl bad oss som inte hade körkort att stanna kvar. Och lät meddela att "Imorgon påbörjar ni er körkortsutbildning".

Jag hade tidigare undervåren kört upp för mc-kort, men som privatist hade jag inte läst på t. ex. § 38, vilket examinatorn uppmanade mig inför de andra att jag skulle komma igen sen jag gjort det. Några år senare kunde jag vid samtal med min arbetsgivare i Trollhättan få veta att den andre hade fallit till föga, uppmuntrad av sin kollegas beskrivning av den bränslesnåla "Mersan". Men det hade tagit sin tid innan

han hade vant sig vid skillnaden i acceleration jämför med Forden.

Märkligt nog satt jag 40 år senare i en verkstad utanför Borlänge och hur det nu var, så kunde en besökare berätta att hans far hade 1960 köpt en Ford Customline i Trollhättan, således den bil jag berättat om = "En häftig raggbil!"



Högt bland Saarijärvis Moar

Före jul bestämde undertecknad och kartläsaren Bengt Roos att vi skulle försöka uppfylla min dröm att delta i världens största vinterrally för veteranfordon. Talwajot XLVI, fritt översatt, ”Den 46:e Vinterrundan” som ägde rum i Saarijärvi drygt 6 mil nordväst om Jyväskylä den 2 februari i år.

Efter lite praktiska tips från den tidigare svenske deltagaren Björn Weissman började jakten efter höga smala friska 16 tums vinterdäck samt experiment med att få upp kupévärmen och någorlunda fart på defrosterarna. Fordonet saknar kylargardin så det gällde att klä in grillen utifrån.



Ett försök att få värme i motorutrymmet

När däcken väl var på plats och kylaren påklädd gjorde vi några testrundor i de osaltade delarna av kommunen, Rättviks finnmark. Vi klarade den 3 kilometer långa branta backen upp till Finnbacka utan kok. Sedan bar det av till Bingsjö Handel för inköp av deras berömda korvar.

Efter att ha packat in halva verkstan, snöskyffel, värmeljus, filter, olika varningsattiraljer, första hjälpen, extra fläktrem och vattenpump, kupévärmare, batteriladdare, startgas, o.s.v., bar det iväg till Kapellskär för vidare färjetur till Nådendal.

Efter en god natts sömn på färjan valde vi en lite mindre väg de närmare 40 milen upp till Saarijärvi för att slippa trängas med långtradarna. Vi hade fantastiskt vinterföre utan salt, och snart visade det sig att det är nästan omöjligt att hålla kvar den lilla värmen, som mitt lilla värmepaket presterade, i en fyrdörrars lika tät som en ängslada. Vi slapp långtradarna förutom en och annan timmerbil, men vi slapp också nästan alla andra bilar. Ju längre norrut desto kallare och längre mellan orterna vilka

jag glömt namnet på då de bestod av som minst 36 bokstäver och slutade på -järvi eller -koski och ibland -koskijärvi. Då säger kartläsaren ”har du tänkt på att vi inte mött en enda bil den sista halvtimmen”. Det är då man börjar tänka på bonden Paavo. Det är då man börjar fundera på när passerade vi ett hus senast. Hoppas Joseph Lucas visar att han är den ljusets furste han utgett sig för att vara. Vi hade i alla fall värmeljus, tändstickor, yxa och snöskyffel och jag kunde stoltsera med ett görauppeldmärke från scouterna.

Vi kom fram till Saarijärvi innan mörkret föll och tinade upp oss i hotellets bastu. Eftersom vi var tidiga på plats fick vi tillgång till motorvärmarruttag. Batteriladdare på, i med motorvärmaren och kupévärmaren på oljeträget, sedan två filter på huvan. Under kvällen rullade övriga deltagare in och sedan vi konstaterat att fåordighet är en dygd i Finland kröp vi till kojs.

Nästa morgon -20 grader. 194 ekipage på starlinjen. Innan vi gav oss ut på rallysträckan var det fika och



kluriga frågor i en varm och skön bilverkstad.

Första kontrollen på banan var en upplogad isbana på en sjö mitt i Saarijärvi. Här gällde det att köra så fort man vågade, den snabbaste fick mest poäng. Sen bar det ut bland Saarijärvis moar på legendariska rallyvägar som fostrat rallykungar från trakten som Tommi Mäkinen och Juha Kankkunen. Efter 6,5 miles njutbar körning i ett fantastiskt vinterlandskap där bondgårdarna låg utspridda här och där kom vi fram till lunchuppehållet. En byskola där skolkökspersonalen bjöd på en fördrink i form av varm saft och sedan köttsoffa med finskt rågbröd och svagdricka. Skolmatsalens väggar var täckta av skolplanscher, kartor och porträtt på Finlands samtliga presidenter samt en minnestavla på de från byn som stupat i kriget.

Sedan fortsatte rallyt de 7 milen till målet på likadana fantastiska vägar. Backkrönen var så toppiga att bilen nästan lyfte på krönet.

Ovan: Rallyvägen

Höger: GAZ

Kaiser i diket, kartläsaren fick användning av snöskyffeln





En katt bland hermelinerna



Kör man öppet behövs ingen defroster

Vi satt och njöt av att slippa stanna och stå i kö och vänta på att komma fram till en kontroll, samtidigt som vi funderade på hur skulle funktionärerna kunna kora en segrare på enbart frågorna i starten och hastighetstävlingen på isen. Vi förstod ju att sätta upp kontroller längs banan var ogörligt med tanke på det stora startfältet.

När vi kom i mål och fick den åtråvärda lilla plaketten förstod vi att vi ej varit tillräckligt observanta. I deras protokoll stod det att vi fått poäng för att dels fälla ut körriktningsvisaren samt stannat vid stopp-plikt, men vi fick minus bl.a. för att ej identifierat en översnöad Wartburg samt en front till en Moskvitj som stod ute på en åker. Vi hade helt och hållet gått upp i den njutbara körningen högt bland Saarijärvis moar.

Kvällens galamiddag bestod av kokt sik med korngryn och legymer. Kartläsarens kommentar till menyn kan ej återges i skrift. Inför prisutdelningen kunde jag inte låta bli att citera den legendariske backhopparen Matti Nykänen med sitt skruvade bevingade uttryck. ” Det är lite fifty-sixty hur det här kommer att gå” . Sedan vi ånyo konstaterat



” Har du tänkt på att vi inte mött en enda bil den sista halvtimmen”



Östtyska Volkspolizei övervakade det hela

att fåordighet är en dygd i Finland tackade jag alla för oss och stupade i säng.

Söndag morgon lika kallt så vi tog den lite mer bebodda vägen över Tammerfors ner till färjan. När vi var hemma igen stod trippmätaren på 1750 km.

Sears motorcykel

(1910-1919)

Sears Auto Cycle byggdes för Sears Roebuck and Company i Chicago av Aurora Automatic Machine Company. Vilket var den "omtagskonstruerade" Thor-motorn för motorer till Indian. Förgasaren var en Brown and Barlow, som reglerades med det vänstra vridhandtaget, medan det högra reglerade tändningen. Var det så det började med Indians vänstergas männe?

Jag själv, som färdats många mil med Indian, hävdar att detta system är logiskt trots att jag själv är hälften vänsterhänt, oavsett man har vridhandtag eller s.k. pinnreglage, då det flesta ju är högerhänta. 1912 bytte Sears leverantör och anlidade Excelsior Cycle Company of Chicago (som inte alls var förknippat med Schwinn-Excelsior). Företaget byggde DeLuxe motorcykeln och de som marknadsfördes som Dayton, Eagle och Crawford. Sears framgaffel kom ändå att likna Schwinn's Excelsior. Sears DeLuxe Big Five kallades "The Big Single with Nearly Twinpower" Motorerna tillverkades av F. W. Spacke, Indianapolis, Indiana.

I Meddelanden om Automobiltrafik har vi funnit en Sears, som 1/3 1916 var registrerad med W 106 i Hedemora respektive W 760 20/2 1920. Jag fick en gång ett erbjudande från en (?) Searsägare i USA att de Indiandelar jag sökte, kunde han skaffa i byte mot Searsdelar. Erik Örtlund berättade att han träffat en svensk, som hade en Sears = "den enda i världen" – kanske menade han Hedemora.

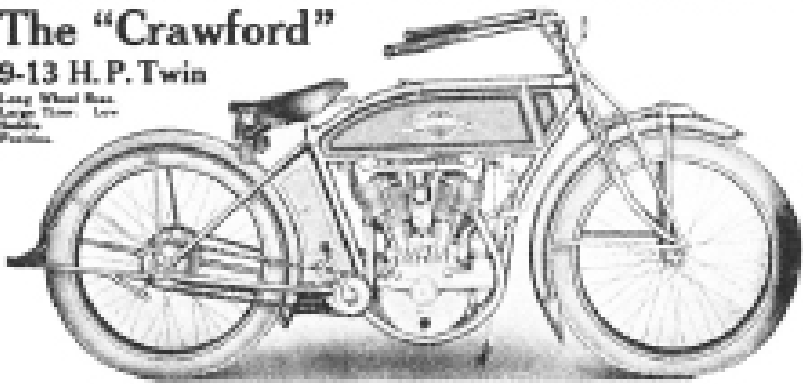


No. 19E205 1/4 Sears Leader Auto-Cycle, 1913 Battery Model. Price, complete..... \$150.00
No. 19E206 1/4 Sears Leader Auto-Cycle, same as illustrated, with Eclipse Free Engine Pulley attached. Price..... \$162.50

The "Crawford"

9-13 H. P. Twin

Long Wheel Base
Large Tank - Low
Handle
Front.

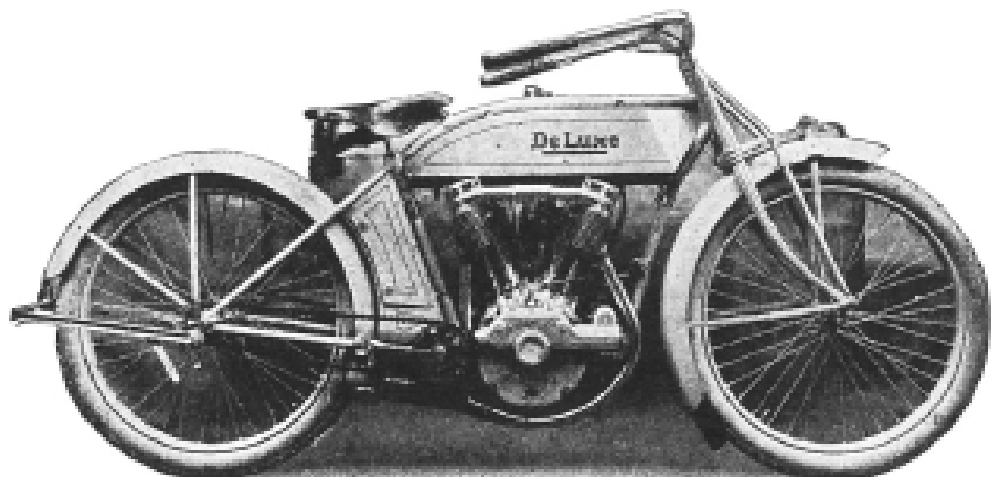


THOUSANDS of men have come to place their bets on the creation of R. S. Crawford. For over 25 years his "Crawford" bicycles and automobiles have won favor everywhere. Now he comes forth with the "Crawford" motorcycle—the masterpiece.

The powerful engine of the "Crawford" runs over 1000 r.p.m. The "Crawford" is built along the most advanced lines.

Dealers who have made a motorcycle only as a cheap toy are being replaced by the "Crawford" which is a real motorcycle. It has a long wheel base, large tank, low handle, front.

MID-LAND MFG. CO., 192-214 Michigan Ave., N. Saginaw (W.S.) Michigan





Doug Strange

Text & reserach: Olle Ridelius

Monark Blue Top Fighter

1960 gjorde jag lumpen och fick gratis körkortsutbildning. Bara någon månad tidigare hade jag kört upp för mc som privatist i Göteborg med min Monark och fått beröm av besiktningsmannen för att jag så tydligt vridit huvvet vänster respektive höger i varje gatukorsning. Något min körskolelärare tipsat mig om!

Jag hade köpt hojen av en kompis brorsa, som nu grenslade en Triumph och renoverat det spruckna baknavet för 400 kr samt försett den med en ny bakskärm. Som jag kapat för att få det "rätta stuket", vilket inte gillades av besiktningsmannen. Vid teori-provet hade jag svårigheter att svara på trafiksäkerhetsfrågor (=inte påläst), vilket förhørsledaren använde som anledning för en liten föreläsning och betonade vikten av att kunna innebörden av §38. Till min stora glädje meddelade man mig vid inryckningen till A9 i Kristinehamn att vi nästa dag skulle påbörja körkortsutbildning för bil, vilket kom att ske med Volvolastbilen Snabbe.

Min första långtur med Monarken företogs i samband med midsommarledighet till en fjälla, som feriejobbade i Marstrand och jag drog på mig och senare henne en rejäl snuva. Sedan blev det en rejäl långtur = Göteborg-Fjällbacka (föräldrarnas sommar-viste) och på söndagseftermiddagen till Kristinehamn, en sträcka jag annars brukade lifta. Iförd ett grått regnställ och BP-keps! Jorrå, sen blev det en vit Jofa-kruka. Vid A9 var det bara "inhägnat" vid inpasseringen till regementet, så det fanns flera s.k. smitvägar. När jag varit och friat och återvände i augustimörkret, förstörde jag förmodligen mörkerseendet över en soldatrupp som hade kvällsövning, när strålkastarljuset svepte över dem. Innan jag lämnade A9 sålde jag Monarken till en kamrat, som använde den till jobbet med stort nöje.

