



VETERAN bladet

Nr 115
Okt 2019

Full fart mot mål på fina vägar

SIDAN 4-5



Eva Karlsson gjorde segertecken vid målgången i Isåsa. Monarpeden från 1955 fungerade som den skulle hela vägen.

Bild: Greger Lööf



Rätt klädstil i focus på årets Rally Högland

SIDAN 6-7



Vissa gillar A-Ford, andra Volvo Duett, men en sak hade de i alla fall gemensamt och det var tidsenlig klädsel.



Gjutaregatan 7A
571 42 Nässjö
www.nssvk.se
klubb@nssvk.se

Aktuellt

Tyvärr fick vi ställa in vår klubbresa den 14 september på grund av för få anmälda. Kanske resmålet inte tilltalade eller att tidpunkten var fel, så nästa år planerar vi resan på västkanten som vi gjort tidigare. Kontakta gärna någon i styrelsen om du har tips på något bra resmål.

Rally Högland lockade även detta år bra med deltagare. Vill framföra ett stort Tack till alla som är med och hjälper till i genomförandet av detta årliga rally.

Motorhistoriska dagen den 6 juni firades i år tillsammans med mopedsektionen. Samlingsplatsen var på Bonneville Farm. Ett fantastiskt väder lockade över hundra deltagare! Erling Lundbergs framträdande som "Elvis" förhöjde stämningen ytterligare denna dag.

Styrelsen har försökt att få ihop ett lite varierat program under kommande säsong. Vi har anmälan till de flesta av våra aktiviteter för att kunna beräkna fika till alla.

Glöm inte julfesten, som vanligt firar vi ordentligt med både skinksmörgås, glögg, pepparkakor och lussekatter.

Kallelse till årsmötet i april 2020 kommer i nästa nummer av Veteranbladet.

Glöm inte att klubblokalen är öppen varje onsdag!
/Siwert

konton

Pg nr: 49 60 33-2
Bg nr 222-4129

Medlemsavgiften
är 350 kr/år och
familjemedlem
50 kr/år.

Norra Smålands Sport och Veteranfordonsklubb

Vår klubblokal finns vid

Gjutaregatan 7A, där vi träffas varje onsdag från kl 19.00 över en kopp fika.

Du hittar lättast från bron över järnvägen i Nässjö mot Malmback

höger i första rondellen efter ca. 200 meter parkera till vänster

klubblokalen finns under Securitas.

Klubbens motto är :

Låt de gamla hjulen rulla !

Syftet är att verka för bevarande av två- tre- och fyrhjuliga fordon.

I begreppet "bevara" lägger vi inte in enbart själva samlandet, utan också sådant som har att göra med att hjälpa till vid anskaffning av reservdelar, litteratur och teknisk support m m.

NSSVK:s Medlemsmatrikel.

Du vet väl att du kan hitta vår medlemsmatrikel i datorn???
Gå in på vår hemsida www.nssvk.se och logga in med koden: nssvkm.

Om du inte har tillgång till dator eller utskriftsmöjlighet är du välkommen kontakta ordförande eller sekreterare så skickar vi en aktuell utskrift med brev till dig.

Klubbledning/funktionärer:

Ordförande	Sivert Axelsson 0709 326175
V.Ordförande	Jan-Eric Wilsson 0705 292037
Sekreterare	Roger Johansson 0703 089337
V. Sekreterare	Kenneth Johansson 0730 982840
Kassör	Jonas Uhrbom 0721 706471
Suppleant	Hans Uhrbom 0705 878305
Suppleant	Bernt Gustavsson 0705 256640
Klubbvärd	Lennart Claesson 0380-370881
Klubbvärd	Lennart Ahlsén 0703 393487
Renov.ladan	Kennert Salomonson 0705-919082
Bibliotek	Sven –Erik Grundsten 0380-12446
Sportvagnar	Sven Stenquist 0703 247659
Sportvagnar	Lennart Ahlsén 0703 393487
Mopeder	Karl-Gustav Karlsson 070-286 92 15
Redaktion	Sivert Axelsson 0709 326175
Redaktion	Sven Stenquist 0703 247659
Redaktion	Kenneth Johansson 0730 982840
Redaktion	Lennart Ahlsén 0703 393487
Redaktion	Jonas Uhrbom 0721 706471
Rally Högland	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Hans Uhrbom 0705 878305
Försäkringar	Bernt Gustavsson 0705 256640
Försäkringar	Åke Rehn 0703 184923
Revisor	Lars-Göran Andersson 0705 388923
Revisor	Göran Thulin 0708 137338
Revisor supp.	Hans Uhrbom 0705 878305
Valberedning	Rune Karlsson 0708 928790
Valberedning	Lennart Forssander 0708 787207
Valberedning	Anders Hildorsorsson 0380-91135

PROGRAM - HÖST/VINTER 2019-20



- November** Onsdag 13 november, kl 19.00
Veteranbilstv
Programledaren Bernt Ståhl kommer till oss och berättar och visar inslag från olika reportage. Vill du veta mer gå in på hemsidan www.veteranbilstv.se
Klubben bjuder på fika.
Anmälan, tel eller SMS till Kenneth, 0730-98 28 40 senast helgen innan.
Plats: Bonneville farm Isåsa 13, Nässjö
- December** Onsdag 11 december, kl 19.00
Julfest
Traditionsenligt blir det glögg, pepparkaka, rejäla skinkmackor och kaffe.
Vårt lotteri kommer som vanligt att ha ett välfyllt prisbord med fina priser.
Anmälan, tel eller SMS till Lennart Klaesson, 0703-67 50 83 senast helgen innan.
Plats: Bonneville farm Isåsa 13, Nässjö
- Onsdag 18 december, kl 19.00.
Sista träffen i klubblokalen för året
- 2020**
- Januari** Onsdag 8 januari, kl 19.00
Nytt år med ondagsträffar i klubblokalen
Välkomna till gemenskap med fika!
- Februari** Onsdagen 12 februari, kl 19.00
Besök hos Borgward samlaren Per-Anders Henriksson i Stockaryd
Per-Anders har en unik samling Borgward bilar som han lovat visa och berätta om.
Obs! Vi samlas vid klubblokalen kl 18.00 för gemensam avfärd.
Fika under kvällen.
Anmälan, tel eller SMS till Kenneth, 0730-98 28 40 senast helgen innan.
- Mars** Onsdag 11 mars, kl 18.00, Obs tiden!
Besök på Nybergs Bil, Nässjö
Nybergs bil har under senare år byggt ut sin anläggning som visas upp för oss.
Företaget representerar idag Volvo, Renault, Ford och Dacia.
Vi samlas vid huvudentrén kl 18.00, fika under kvällen.
Anmälan, tel eller SMS till Lennart Klaesson, 0703-67 50 83 senast helgen innan.

Välkommen till våra aktiviteter!



Det fanns mycket att prata om när deltagarna i mopedrallyt parkerat sina moppar i Isåsa.

Kortärmat på Motorhistoriska dagen

Årets mopedutflykt blev en dag att minnas när vintermörkret ligger tungt. Solen strålade och termometern visade så många plusgrader att många av de 80 deltagarna valde att köra kortärmat.

Årets sträcka på cirka fyra mil som startade vid klubblokalen gick över Fredriksdal, Gödeborg, Bodanäs, Ånhult – där det bjöds på glass för de som ville – och vidare mot Isåsa som var slutmålet.

De ansvariga för utflykten Åke Karlsson och Kalle Karlsson hade lyckats lägga en perfekt sträcka och alla deltagarna verkade nöjda när de gick i mål.

Helt klart är att klubbmedlemmarna har ordning på sina moppar, alla deltagarna klarade av sträckan utan några större bekymmer.

Eftersom det var Motorhistoriska dagen handlade det inte bara om mopeder utan flera medlemmar kom i bil vilket uppskattades.

Det tog inte lång stund förrän kön ringlade lång till serveringsbordet. Klubben bjöd på korv, dricka, kaffe och underhållning av Ehrling Lundberg som rev av det ena örhänget efter det andra varvat med ett mellansnack som fick de flesta att dra på mungiporna. Den här mannen kan konsten att fånga publiken.

På frågan om hur många år mopedutflykten hade arrangerats hade Åke Karlsson inget säkert svar på men gissade på åtminstone 15 år. Däremot visste han med säkerhet att första gången utflykten kördes hade det infunnit sig tre ekipage på startlinjen.

Numera är det ett väldigt sug efter gamla mopeder och intresset är fortfarande på uppgång så det är väl knappast någon vild gissning att det står ännu fler deltagare på startlinjen nästa år om det bli lika fint väder.

Text o bild: Greger Lööf



Sveriges nationaldag, tillika Motorhistoriska dagen, ska givetvis firas med stil vilket ägaren till den här moppen hade tagit fasta på.

Det har tillverkats en mängd olika mopeder genom åren, här fanns några av dem.





Siwert Axelssons senaste förvärv en Allgaier A 111 från 1953 drog till sig många blickar. De här traktorerna såldes också som Porsche och drivs fram av en luftkyld diesel på tolv hästkrafter.



Det tog två år innan Anette Johansson hittade sin drömbil, en Cadillac Series 62 1960 års modell. Hon och väninnan Anne-Marie Johansson hade dagen till ära valt kläder som matchade bilen.



Anne-Cathrine Johansson och Karin Andersson hade fullt upp med att servera korv till hungriga besökare. Kön sträckte sig stundtals långt ut på gårdsplanen.



Ett helt gäng småttingar passade på att parkera sig i en Ford Skyliner –57:a.



När alla kommit i mål passade Åke Karlsson och Kalle Karlsson på att tacka deltagarna.



Ehrling Lundberg stod för underhållningen. Den här mannen fixar det mesta, rock och gospel är givna inslag när han går upp på scen.



Benny Mattsson och Aina Åkerblom njöt av solskenet. En kanonfin Pontiac Bonneville –65:a är ett bra recept på livskvalitet av högsta klass.



Vädret kunde inte varit bättre den här dagen och det märktes på besökarantalet, Gräsyrtorna fylldes snabbt med både bilar och mopeder.



Det fanns en hel del att titta på när alla mopparna parkerats på gräsyrtorna vid Bonneville Farm, nu väntade korv, kaffe och underhållning.



Det fanns mycket att prata om vid borden, den ena historien efter den andra avlöste varandra.



Kenny Wennerstam och Amanda Wingren körde lånad Morris CVT5 Van från 1950 – en modell som är mycket ovanlig numera. För tillfället äger de ingen egen gammalbil men en A-Ford står högt på önskelistan.

Rally Högland lockar allt fler yngre



Det rullar rätt många Pontiac Bonneville på svenska vägar numera. För Tobias Kjäll, Angela Ahlstedt och Alina Kjäll är det årsmodell 1965 som är nummer ett.



Strax innan start var gräsytorerna i Hembygdsparken fyllda med ett brett utbud veteraner.

Fler äldre bilar än som har varit fallet de senaste åren och fler bilägare i matchande klädsel lyfte årets Rally Högland. Glädjande är också att allt fler yngre verkar ha fått upp ögonen för det här sättet att umgås. Bilhobbyn samlar allt fler entusiaster och nu börjar 80-talarna betraktas som samlarbilar, i år startade ungefär dubbelt så många jämfört med förra året.

Äntligen var vädergudarna med oss! Förra året regnade det mest hela dagen men nu blev det perfekt rallyväder, lite sol, lite moln och lagom varmt. Som vanligt parkerades ett brett utbud av bilmodeller på gräsytorerna i Hembygdsparken innan starten.

Tobias Kjäll, Angela Ahlstedt och Alina Kjäll var tidigt på plats i en Pontiac Bonneville från 1965. Just –65 och –66 års modell har under lång tid varit populära årgångar i Sverige och det verkar som marknaden inte är mättad ännu. Tobias är inne på sin andra Bonneville och det visade sig finnas en anledning till det.

– Jag hade en likadan innan men den var sämre, så när jag hittade den här köpte jag den i stället, det är lite mindre att fixa med på den.

Men det blev i alla fall till att skruva i början då automatlådan renoverats.

– Den lät som en stenkross när vi hämtade bilen.

Av betydligt nyare årgång var en Volvo 360 GL 1988 års modell. Gisela Nilsson heter ägaren som har tagit över sin pappas gamla bil, ett riktigt välskött exemplar som endast rullat 5 300 mil. Kul att någon vårdar de lite modernare vanliga folkbilarna så att de säkras inför framtiden.



En öppen motorhuv brukar alltid dra till sig folk, sitter den dessutom på en välvårdad Mercedes verkar det vara ett stort plus.



Per-Anders Henriksson valde köra rallyt i en av de sista Isabella kombi som tillverkades. Modellen har bland annat baklucka som öppnas uppåt.



Gunnar och Leif Andersson hade klätt upp sig elegant och tidsenligt, paret har ägt sin Chevrolet Standard Coach 1932 i drygt 35 år.



Oskar Uhrbom gör tummen upp för diesel. Under huven på hans Chevrolet C20 pickup från 1965 finns det gott om hästar.

”

Tyvärr har redan allt för många 80-talare malts sönder på skrotarna i rasande takt.

Tvärt emot var Oskar Uhrboms Chevrolet C20 pickup, en ärrad veteran med hög wowfaktor. Den här bilen parkerar man på vilken stormarknadsparkering som helst utan att bekymra sig om det skulle bli ett och annat märke i plåten, eftersom den genom åren hunnit bli välanvänd. Det är inte utan att man undrar vad bilen varit med om sedan den rullade ut från återförsäljaren 1965 men tyvärr hade Oskar ingen aning om det. Helt klart är i alla fall att den kom från USA till Sverige för några år sedan.

Det som fick Oskar att slå till på lättlastaren i våras var i första hand motorn som kan bita ifrån sig så det räcker. – Jag gillar stora dieslar och den här har en V8:a turbodiesel från en –07:a Chevrolet ambulans under huven. Just nu ger den 600 hästar och har ett vrid på 1500 nm men det ska bli mer framöver, lovar Oskar.

Årets runda var något längre än förra året. 63 startande, kunde njuta av att färdas mot Gränna på fina småvägar. Kontrollerna fanns i Lommaryd, Adelöv, Ölmstad, Tenhult och vid målgången i Hembygdsparken.

När resultaten hade räknats samman visade det sig att Bertil Skoglund i en Volvo 145 från 1973 stod som vinnare. På andra plats kom Per Friberg som körde en MGB Tourer 1970 och tredjeplatsen säkrades av Roger Lundkvist som gled fram ståndsmässigt på vägarna i sin Cadillac Deville från 1959.

Jag gillar stora dieslar, just nu ger den 600 hästar men det ska bli mer framöver



Det är inte ofta man ser en Hillman Super Minx men på gräsyrtorna stod en charmigt patinerad –62:a parkerad.



Det råder ingen tvekan om att Sally 5 år gillar mamma Evelinas Edsel –59:a.



Gisela Nilsson kom i en Volvo 360 tillsammans med mannen Jan och Johanna som dagen till ära fick ta plats bakom ratten.



Årets vinnare blev Bertil Skoglund som körde in på första plats, tvåa kom Per Friberg och trea Roger Lundkvist.



Vid näst sista kontrollen gällde det att känna efter med händerna och gissa vilka saker som fanns i en låda.

Text o bild: Greger Lööf

Rune Sörmander, Smålands Speedwaykung

Del 1 - från Nässjö Stadion till Sydafrika

Text: Kenneth Johansson. Min intervju med Rune 1999.

Rune Sörmander var tillsammans med Olle Nygren och Ove Fundin under 1950 talet vad Gunnar Green, Gunnar Nordahl och Nils Lidholm var inom fotbollen. Gre-No-Li. Vi kunde kallat dessa tre speedwaystjärnor för Sö-Ny-Fu. Eftersom jag hade förmånen att få vara med Rune ute på banorna under hans senare del av karriären och träffa många intressanta profiler inom speedwaysporten tycker jag att en presentation av en av våra tre bästa förare under den här perioden kan ge dagens läsare en bild av vad som hände innan grabbar som världsmästarna Björn Knutsson, Anders Michanek och Tony Rickardsson blev stjärnor.

Sir Mander som han kom att få heta i England var bla. gästförare i legendariska klubbar som Wembley Lions, Belle Vue och Leicester. Rune var mycket uppskattad för sin elegans på banan och att alltid komma till tävlingarna med en välpreparerad maskin och alltid ett skinande blankt skinnställ. Sådant har alltid uppskattats av en under åren kunnig speedwaypublik. Var kom då namnet Sir Mander ifrån. Jo, vid Stockholmslagets Monarkernas framträdande i England på Swindons hemmabana var Monarkerna förstärkta med Rune Sörmander som så fort han visade sig på banan gjorde att publiken reste sig. Rune undrade givetvis varför och fick senare en förklaring av tidningen Racings Lasse Åkeby som kommer in i depån och skrattande berättar. Jo du förstår förklaringen är den att dom tror att du är adlig. Sörmander eller Sir Mander klingar lika i engelsmännens öron. Adlig, ja då reser sig publiken av ren artighet. En episod som det fortfarande skämtas om.

För att ta saker och ting i rätt ordning så får vi gå tillbaka till årtalet 1938. Ditt första riktiga minne från jordbansporten inträffade ju på Nässjö Gamla Motorstadion då du var åtta år. -Rune: Det stämmer. Jag fick välja på att åka på skolresa som kostade två kronor eller cykla in med pappa Gustaf till Nässjö för att se min absolut första motortävling. Spänningen var stor, publiken uppgick till flera tusen personer. Men så var det också ett stjärnspäckat fält av förare som startade. Den störste var Torsten Sjöberg som var svensk mästare. Dansken Baltzar Hansen. En tysk som hette Gunsenhauser. Dåtidens stora stjärna på TT banorna var Ragnar Sunnquist som ibland gästspelade på jordbanorna. Kumla Frasse som jag långt senare i min tidiga karriär skulle möta. Ivar Skeppstedt och till sist Nässjösonen Torsten Gustafsson. Jag kommer ihåg alla trots att så många år förflutit. Åt Torsten Sjöberg var inget att göra i 500 cc klassen. I 350 cc klassen segrade Stellan Strandh som egentligen var backspecialist före Nässjös Stig Ekberg.

Efter en sådan upplevelse för en nioåring så var jag såld på sporten. När jag kom hem så blev det cykelspeedway med mina tre bröder och då hade jag känslan av att vara en av idolerna jag just hade varit och tittat på.



En Rekordblid på Rune med auto-graf.

För många av dom gamla fina förarna blev 2:a världskriget ett slut på en fin karriär. Men som sagt många av dom kom också tillbaka och gjorde fina insatser.

Rune din debut kom i den sk. katalogklassen 1948 på Nässjö gamla motorstadion. Rune- Ja heatet var ett förlopp till huvudloppet. Jag körde en maskin med Blackburnmotor som var ett hemmabygge. Och tro det eller inte så vann jag mitt debutlopp. Sedan fick jag av en god vän Folke Enlund låna en Ariel som jag vann flera tävlingar med. Förresten så ställde jag upp i en scrambletävling på Ränneslätt i Eksjö och vann den också.

När jag senare tränade på Nässjö motorstadion blev jag tillfrågad av Nässjögrabben Stig Ekberg om jag inte ville vara med och göra några provstarter med en riktig racer. Jag tyckte väl att jag borde ha lite mer rutin. Men Stig gav sig inte förrän jag kom ut till start. Stig med sin längre rutin tog förstås starten men jag kände att cykeln passade mig bra och var snart i kapp och förbi. Nu tyckte han väl att jag hade haft tur som lyckades komma förbi honom. Men vid en ny så upprepade jag samma sak. Då tyckte Stig att jag borde vara med och kvala in i det då nybildade laget Smälänningarna (sedermera Dackarna).

Nu förstår jag att du fick en del att tänka på. En helhjärtad satsning eller ingen framtid som speedwayförare.

-Rune: Ja nästa steg var en kvaltävling som anordnades av Gunnar Engborg (Dackefar) i Gislaved. Tjugoen förare var kallade för att visa vad dom gick för. Och dit kom jag med en cykel på 350 cc som jag köpt av Stig Ekberg. Jag hade haft alldeles för bråttom med det inköpet. 500 cc klassen var ju snart den klass som helt gällde. Trots handikappet att bara åka på en 350 cc så kvalade jag in i laget på en sjätte plats. Nu fick jag sälja 350 an och skaffa en 500a vilket på den tiden inte var helt lätt ekonomiskt. Men det löste sig bla. med ett lån av mamma Selma. Debuttävlingen i Smälänningarna var för din del i Gislaved 1949. -Rune: Ja jag lyckades faktiskt så bra att jag fick ihop 5 poäng. Men jag hade en känsla av att allting

inte stod rätt till, cykeln verkade en aning slö. Så jag plockade bort motorn och tog tåget ner till Hasse Engborg i Målilla som var och fortfarande på ålderns höst är en duktig tekniker. Hasse konstaterade då att kannringarna var av på flera ställen. Efter det ingreppet blev säsongen så lyckad att jag kom tvåa i laget efter Lars Erik Österberg. Vidare blev jag förste reserv till SM finalen på Stockholms Stadion.

Rune, du har mycket att berätta men hela din karriär får inte plats på några sidor, så för att få en helhet för den intresserade så föreslår jag att dom läser boken om dig som behandlar det mesta.

-Rune: Ja det är så mycket att berätta att allting inte får plats på några rader. Vad jag speciellt kommer ihåg är min första landskamp som vi körde mot engelsmännen. Där fick jag ihop 18 poäng och blev bäste poängplockare. På den tiden var det också många kvaltävlingar för att komma till Wembley och den hägrande VM finalen. Först här hemma, sedan dom Nordiska och Europakvalen innan det var dags för dom värsta, Championronderna i England. Där var brittena stenhårda att möta. Men trots detta körde jag och Olle Nygren vår första VM final på Wembley så tidigt som 1953.

Många har frågat mig om du inte körde några istävlingar under dom här åren. -Rune: Jo jag började redan 1950 med isåkning. bla vann jag flera tävlingar. Den första vann jag i Alvesta. Senare slog jag redan etablerade åkare som iskungen Tord Larsson, Linus Eriksson, Stig Pramberg, Olle Nygren, Stellan Strand och gode vännen Hans Engborg. Sedan åkte jag is i Dackarnas lag bla 1951. Tillbudet var många på den här tiden med dom långa isdubbarna. Själv blev jag vid ett tillfälle påkörd av Harry Lundberger som var ända uppe på min hjälm och kraftade med dubbarna. Men för övrigt så klarade jag mig helskinnad från det äventyret.

1953 blev jag också tillsammans med Olle Segerström och Dan Forsberg inbjuden att köra i ett Europalag som skulle åka över till Australien över vinterhalvåret. I vårt lag ingick vidare skotten Ken McKinley, engelsmännen Arthur Wright och Jack Biggs. Tiden där var en upplevelse på alla sätt. Tex. hur jag fick handskas med den höga temperaturen. På Japen monterade jag en fuktad svamp i insuget för att maskinen skulle få mer syre. Själv försökte jag placera mig så nära omklädningsrummet som möjligt så att jag mellan heaten kunde hoppa in och duscha av mig i kallt vatten. Alla knep var bra för att stå ut med den för oss nordbor höga temperaturerna.

Höjdpunkten för min del var när jag vann Queenslandsmästerskapet där. Det kallades faktiskt för ett inofficiellt VM. Jag blev också bäste poängplockare i det europeiska laget. Ken McKinley som av naturen var en glad kille fällde följande kommentar om mig. "Inte röker du, inte super du och inte nyttjar du fruntimmer. Vad fan lever du för egentligen. En kommentar som jag alltid kommer att minas. Vad han inte visste var att jag hemma i Nässjö hade sällskap med Åsa (min blivande fru).

När vi så på vårkanten kom tillbaka med båt till England stod faktiskt flera promotors och väntade och ville att jag skulle köra för deras klubbar. Bla från New Cross, Belle Vue, Wembley Lions och Norwich. Men efter att ha varit borta så länge så längtade jag hem till Nässjö och Åsa. Vidare så började ju den svenska säsongen snart här hemma.

Din säsong 1954 var på alla sätt lyckad. -Rune: Jag hade givetvis en klar fördel i att ha kört i Australien under vinteruppehållet. Så säsongen blev riktigt bra. Jag vann alla mina SM kval och trodde även att jag skulle vinna mitt första SM. Så blev inte fallet eftersom det inte blev någon SM final det året pga förarstrejk. Själv stödde jag inte aktionen som gick ut på att få bättre betalt. För min del hade en SM titel suttit bättre. Däremot så vann jag poängligen och snittet i den svenska speedwayserien. Det blev hela 17,6 poäng av 18 möjliga. Vilket innebar att jag var tvungen att vinna nästa alla mina heat under säsongen. Under min 17 år i den svenska serien vann jag både poäng och snittligen 6 gånger vardera.

Du blev också tillsammans med Allan Poppe Nilsson svensk mästare i paråkning på Slottskogsvallen i Göteborg 1954. -Rune: Ja vi var dom två första mästarna i paråkning. Senare vann jag ytterligare ett par SM i Wäxjö 1962 tillsammans med Per Thage Svensson. Ja SM tecken blev det gott om under dom här åren. Närmare bestämt tio stycken. Tre indiv i speedway, 4 i lag med Dackarna, 2 i par och som avslutning även ett i curling.

Hur var det att få möta världens absolut bästa förare i VM på Wembley. -Rune: Som du vet så körde jag totalt sju finaler. Sex stycken på Wembley och en i Malmö. Finalerna på Wembley var och förblir något alldeles speciellt. När åttio till hundra tusen fans fanns på läktarna med supporterklädsel och harskramlor så var det en inramning som slår allt annat. Tyvärr får jag säga att Wembley passade inte mig så bra eftersom det inte var en riktig speedwaybana i den bemärkelsen. Bäst lyckades jag 1957 då jag delade tredjeplatsen med Aub Lawson och Peter Craven. Vid omkörning om tredjeplatsen fick jag tyvärr efter lottning bana två. En bana som under kvällen visat sig vara mycket svårstartad. Endast en heatseger noterades där och den stod Peter Craven för. I finalen på Malmö Stadion kom jag inte upp i min normala kapacitet då jag strax innan tävlingen fick en inflammation i hö. Axel och arm, vilket gjorde att jag inte kunde träna ordentligt. Trots dom problemen lyckades jag ta en 7de plats, vilket under omständigheterna var bra.

Du gjorde ytterligare en långresa. Den här gången 1955 till Sydafrika. -Rune: Ja det bestämdes att ett skandinaviskt lag som bestod av mig själv, Olle Nygren, Lasse Pettersson, Uffe Eriksson, Dan Forsberg, norrmannen Reidar Kristoffersen och senare tillstötte Basse Hweem skulle gästa Afrika. Vi fick det fina namnet Scandinavian Speedway Touring Team. Med på resan var också min fästmo Åsa och Olle Nygrens fru Nina som skulle förse oss med svensk mat i den mån det gick. Meningen var att vi skulle ingå i den sydafrikanska serien som kördes där under deras sommar. Lag som Springs Start, Wembley Lions, Durban Hornets, Rand Fontein Aces mfl. Vi nordbor placerades ut i dom olika klubbarna och det hände att vi under säsongen bytte klubb för att hjälpa dom som det gick sämre för. För min del gick det bra och jag blev även den här gången bäste nordbo. Jag körde även flera indiv. tävlingar som jag lyckades vinna bla firades Pretorias 100 års jubileum med en stjärntävling. Jag vann den tävlingen och fick en jättetårta och 100 flaskor Coca-Cola. Gissa om vi festade i flera dagar på godsakerna. I Bulawayo kämpade jag med Henry Long i en Guldhjälmsfight som jag vann. Tyvärr fick jag inte med den glänsande hjälmen hem, men väl en fin silverpokal som tack för min körning.

(Forts. i nästa nummer)

Klubbprofilen

Kurt Axell, Jönköping

1967 kom jag i kontakt med NSVK(Nässjö Sportvagns Klubb (NSVK) blev senare Norra Smålands Sport- och Veteranfordons Klubb (NSSVK), vid klubbens första utställning i Värnamo. Eftersom jag körde Triumph Spitfire, sökte jag medlemskap som senare visade sig vara i mer än 50 år. Det var lätt att få kontakt med gänget som startat klubben och mina resor från Bankeryd gick lätt, trots avståndet till Nässjö.

Vid den tiden fanns ingen klubblokal, så träffarna var i regel på ett fik i stan. Gemensamma resor med våra sportbilar genomfördes till tävlingar och andra arrangemang. Även klubb-tävlingar ordnades, bla. "Karlssons kannan" som var ett åtråvärt pris, trots att kannan var hoplimmad och ganska ömtålig. Vid ett tillfälle anordnade klubben en stortävling, nämligen "Elmia Grand Prix". Visserligen var ansökan bara till "Manöverprov", men avstånden mellan de få konorna som var utställda på Elmias banslinga var rejält tilltagna, så det var full gas som gällde. Jag rattade vid detta tillfälle min Cooper S och tänkte att jag borde ha en god chans till seger, men Peder Claesson i sin Jaguar E-Type blev för svår och satte den snabbaste tiden.

Åren rullade på och klubben växte. Vid 5-års jubileet var det stor fest på Hotell Högland och vid en julfest framfördes klubbsången "Kom, kom, kom, kom till Nässjö sportvagns-klubb" med melodi från "Brittas restaurang". Classe och Dissy ordnade midsommarfirande i Korpebo.

Några av klubbmedlemmarna tog ut tävlingslicens och representerade NSVK. Kenneth Johansson och undertecknad deltog i en serie som kallades SSF-serien, som anordnades av de olika sportvagnsklubbarna i Norden. Karl-Axel Heine körde Formula Vee, men den som blev klubbens mest framgångsrikaste var Antoni Chlapowski. Antoni startade karriären i SSF med en Austin Healey Sprite Special, men övergick till Formula Ford och blev en av landets bästa under några säsonger.

Min debut blev på nybyggda Dahlslands Ring, en bana som snabbt byggdes upp, tävlades på några år, men tråkigt nog återgick till odlingsmark. Spitfiren var väl inte det häftigaste att rejsa med, men tillräckligt kul för att intresset skulle ta fart på allvar och något häftigare skulle inhandlas.

På hemväg från Gelleråsen där Kenneth kört SSF-tävling med Ockelbo-Monzan satt vi i lastbilshytten och resonerade. Kennet sa att han hört ett rykte om nån häftig sportbil, ståendes på en bilfirma i Jönköping. Det visade sig vara den MG Midget GT som BMC:s tävlingsstall byggt och som rejsats av Reine Wisell, innan han gick vidare till F 3. MG:n var verkligen ett specialbygge i minsta detalj. Midgeten var försedd med fast tak och hela karossen var i aluminium, förutom fronten som var glasfiber. Motorn på 1100 cc. var hämtad från en Cooper FJ. Bakaxeln var kraftigt ändrad från bladfjädrar till spiral, med invändig stötdämpare, fälgarna var äkta Cooper magnesium. Efter ett halvt år av renovering inkl. helrenovering av motorn, var jag riktigt sugen på race. Det blev återigen SSF på Dahlslands Ring. Efter några lugna inkörningsvarv gav jag full gas. FJ-motorn svarade direkt och Midget GT:n rusade fram längs rakan, men innan jag nått dess slut tappade motorn effekt

i ett rökmoln. Det blev att lasta för lång tråkig hemfärd. Då motorn öppnades visade det sig att några kolvar hade hål i toppen. Smått irriterad dängde jag kolvarna i disken på Jönköpings Motorrenovering, som borrat blocket och försett det med kolvar. Verkmästaren synade kolvarna, någon reklamation kunde det inte bli tal om, då hans mångåriga erfarenhet avslöjade kolvhaveriet. Mager bränsleblandning medför brända kolvar.

Eftersom BMC nu hade 1275cc. fabriksrenoverade motorer att erbjuda, så satsade jag på det. Med trimmad Cooper S topp, smidda kolvar och FJ-kam, hade Midget GT:n nu ännu mer effekt. Det blev lite testkörningar i smyg, men motorn ville bara gå rent på fullgas i korta sekvenser. Expert-

hjälp tillkallades, Weberförgasaren visade sig ha alldeles för låg flottörnivå.

Här kunde nu min andra motor ha rasat pga. för mager bränsleblandning. Efter justering gick nu äntligen Midget GT:n som den skulle och ett antal SSF-tävlingar mm. genomfördes, dock inte utan problem. Bakaxeln visade sig ha svårt att hålla och många drivaxlar avverkades. Jag trodde det berodde på de bredare däck som jag monterat, men det visade sig senare ha helt andra orsaker. Då jag senare tänkte sälja Midget GT:n skulle jag byta bakaxeln, som genom mycket mekande fått sina skavanker. Då de speciella fästena, som tidigare nämnts, skulle flyttas över visade det sig att bakaxeln var skev efter tidigare skada. Inte undra på att drivaxeln mattades ut, då den skevade vid varje varv den snurrade.



*Kurt Axell med Rover Mini Cooper
Picko Edition*



MG:n såldes, men kom åter ut på banorna efter många år och nu i Historisk Racing. En del exklusiva delar hade jag sparat genom åren, ett av Cooper-hjulen samt ratten, har varit monterade på väggen i hemmet, men har nu återförenats med Midget GT. Se vidare på (www.mgmidgetgt.se).

Mina sista säsonger rejsades med en Cooper S, även här liksom i Midget GT:n blev första racet väldigt kort. På Scandinavian Raceway kördes EM för 2-liters sportvagnar med många kända förare, bla. Joakim Bonnier och Reine Wisell, kul att vistas i samma depå som storfräsarna.

Fick även en pratstund med Reine som delade med sig minnen från Midget GT:n. Själv startade jag i en stor blandad standardbilsklass, allt från Camaro till små hundkojor. Eftersom jag stod i bakre leden fick jag tips om att strunta i idealspåret i första kurvan, då farten var låg. Jag valde ytterspåret där det var fritt och kunde runda flera bilar. Men en annan koja kom upp vid min sida, det blev Close Racing och en lätt sammanstötning.

Eftersom ratten kom på sned och det blev trögt att styra så valde jag att lämna banan. Då övriga deltagare rusat vidare och jag gick ur bilen hördes ett pysande ljud. Då jag kollade höger framhjul visade det sig att slangventilen var avklippt. Så nog var det Close Racing.

Efter tävlandet blev det familj och klubbbesöken blev glesare, men medlemskapet fortsatte genom åren. Suget efter en koja blev mer och mer påtaglig efter att barnen lämnat hemmet. Så efter 30 år stod jag där åter med en koja, nu den fjärde. Den första inköptes på Omfeldt & Co och var en beg. Morris 850, sedan blev det race-kojan Cooper S, därefter ytterligare en Cooper S och nu sedan 17 år kör jag Rover Mini Cooper Picko Edition.

För några år sedan hade NSSVK en träff nere i Holsbybrunn, där Picko Troberg höll till en gammal kvarn. Jag lyckads då få Picko att sätta sin personliga signatur på min koja. Om man jämför min nuvarande- 98:a med den första 850:an från 1961 så skiljer det en hel del som kanske inte syns på direkten. Men kovan genomgick ju under sina 40 år vissa uppdateringar.

Att köra min nuvarande i 100 och samtala går bra, det var nästan omöjligt förr. Säkerheten är även något bättre nu med nackskydd, krockkudde och bältessträckare. På miljösidan finns insprutning och katalysator, detta medför även en massa elektronik, men detta är inte alltid till det bättre. 2017 firade jag mina 50 år i klubben genom att delta med kovan i Rally Högland.

Text och bilder: Kurt Axell



Bilparaden på Barkeryds Hembygdsfest

Som traditionen bjuder så var det dags för hembygdsfest första söndagen i augusti. Årets tema var: *Så minns vi 50–60-talet*. I paraden var det en fin blandning av bilar från dessa decennier. Europeiska bilmodeller samsades med amerikanare. Greger Lööf som är mycket kunnig i klassiska bilar gjorde en alldeles förträfflig presentation av varje bil.

Text o bild: P. och S. Axelsson



Christer Rye med VW Lyxbuss från 1959. Bilen används flitigt till långresor.

Nedan: Familjen Hanell i tidsenliga kläder körde en Pontiac Parisienne Custom Sport 1965.

Borgward samlaren Per-Anders Henriksson från Stockaryd med sin ovanliga Isabella Combi från 1961.



I sin Fiat Topolino kom vår klubbmedlem Ingvar Ragnarsson med hustru. I den röda Cadillacen från 1960 åkte Texas Lucia. Från Tibro kom Claes o Eva Jägervall i sin Lloyd Alexander. Nedan: Ford Crown Victoria 1955 med Stig Ragnarsson bakom ratten.

