

"Bil & Teknikhistoriska samlingarna i Köping" 2016

Lördagen den 27 augusti rullade bussen från Busspojken ut från Gävle/Sandviken med Köping som mål, och som vanligt, alltid med busschefen Knut "Knutte" Tallbo vid spakarna. Det var MCHK Gävleborgs årliga utfärd som stod på tapeten och "Bil & Teknikhistoriska samlingarna i Köping" som mål. Här förvaltars arvet av bilhistorikerna Bertil Lindblad (museets grundare) och Curt Borgenstam, samt att det även finns föremål som ägs av andra personer. Komna till Köping, så skulle förstås "kråset" smörjas, så Rolf Markström, som stod för resan tillsammans med Hans Back, hade fixat mat på Hotell Gillet som egentligen var stängt denna tid på dagen, men öppnat enbart för oss. Maten som bestod av en stor bit kyckling, klyftpotatis, en mycket god sås och sallad smakade verkligen bra med kaffe och kakor därpå.

Efter en kort promenad kom vi till museét, där vi fick en helt fantastisk guide, vid namn Bengt Magnusson, som kunde allt om dessa bilar, motorcyklar, båtar mm. Han kunde inte bara det tekniska om klenoderna, utan även hela deras historia, vilka som ägt dem, om personerna, och vad som hänt bilen/MC under dess livstid. En sådan guide är verkligen värd sin vikt i guld.

Efter musevisstelsen frågade "Bussknutte" om vi sett förödelsen efter den stora branden i området för ett par år sedan. Det hade ingen, så då föreslog han att vi skulle ta den vägen hem, och det gjorde vi, med fika vid Engelsberg, som precis klarade sig från branden (det var bl.a. nära att Norberg fick utrymmas). Vilken hemsk upplevelse att bo i detta enorma eldhav eller strax bredvid.

Nedan kommer några bilder på fordon som fanns på museét.

Del 1



Bugatti Type 57 från 1936. Denna bil som skapades av Ettore Bugatti tillverkades mellan 1934 - 1939, och var märkets sista betydande modell. En snabb långfärdsvagn som tillverkades i 905 ex. Motorn var på 3,3 liter och 130 hk. Toppfart 160 km/tim. Guiden Bengt Magnusson är i berättartagen.



Här var det racercyklar. Från höger. Excelsior, Husqvarna, Mondial, DKW och Benelli.

Denna *Excelsior Manx* från 1938, smugglades till Sverige i svarta lådor under 2:a världskriget. 1-cylindrig motor på 350 cc, 32 hk toppfart 170 km/tim och vikt 150 kg.

Detta ex. av *Husqvarna* byggdes 1934 och kördes till seger i Saxtorp samma år av Ragnar Sundqvist. 2-cyl. motor på 500 cc, 44 hk och 135 kilos vikt.

Mondial 1952. Detta är en av Mondials första maskiner som redan 1953 köptes av Curt Borgenstam. Den renoverades och användes sedan av honom i veteran TT-tävlingar. Encylindrig motor på 125 cc. Toppfart 180 km/tim.

DKW med en 2-cylindrig motor med kompressor. 350 kubik.

Benelli. 1-cylindrig motor. Toppfart 170 km/tim. Vikt 125 kilo.



Torparsonen Johan "John" Bryntesson, ville ha ett bättre liv och for till Amerika, fick tips och fann en mycket stor mängd guld. Så stor att han blev den rikaste mannen i både Amerika och Europa. På grund av detta blev han kallad Guldkungen. Han visste ingenting om bilar, men tänkte - Om jag köper en likadan bil som presidenten har, så måste den väl vara bra, och gjorde detta. Det var 1919 och bilen en Pierce-Arrow Modell 48 som han tog med sig till Sverige. Denna bil kostade då lika mycket som ett halvt slott här hemma, men han var vid denna tidpunkt god för 300 miljoner dollar, inte illa vid denna tidpunkt. Bilen hade dubbla tändspolar, för en presidentbil får ju inte stanna, 7-sitsig, 6,5 meter lång, 2.600 kilo tung, 34-tums hjul och en 6-cylindrig motor på 8,5 liter och 80 hk. Karossen var av aluminium och allt som glimmar var av silver utom runt motorn.



En Buick Modell 2549 från 1924. Denna bil kom till Sverige detta år. 1927 blev den åter till salu, och köptes av lantbrukare Gustav A Eriksson i Broddbo. Denna man byggde om bilen med en utrustning som han fått patent på, för att tillverka dräneringsrör av gallringsvirke. Utrustningen bestod av sågklinga för klyvning av rundvirke samt fräsanordning. Genom att hissa upp höger bakhjul och dra ut drivaxeln kunde han ta kraft från kardanaxeln och driva hela utrustningen. Motorn i bilen är en 6-cylindrig toppventilmotor på 3,1 liter och 49 hk. Toppfart 110 km/tim. Vikt utan påbyggnaden. 1.550 kg.

Gustav A Eriksson tillverkade även en egen tvådelad elsvets som han tog patent på,



Mercedes-Benz Typ SSK från 1929. Ferdinand Porsche konstruerade denna bil och totalt tillverkades 42 stycken

varav c:a 20 finns kvar idag. Med denna bil tävlade finske föraren Karl Ebb framgångsrikt mellan 1931 och 1938, sedan försvann bilen (gömd?) Hittad i ett grustag utanför Malmberget, rödmålad, skamfilad, och allmänt mycket dålig för ett pris av 3.500 kronor. Det blev ingen affär för Bertil Lindblad som ville ha bilen till sitt museum, tyckte det var alldeles för dyrt. Dåvarande ägaren tänkte därefter tävla med bilen i Gävle (travbanan?) men bilen ville inte starta, så då åkte den till en skrot i Gävle. Detta hände i mitten av femtiotalet, men en vän till Bertil Lindblad såg då den mycket dåliga bilen på skroten och ringde Bertil, som lyckades köpa loss "skroten" för hör och häpna 1.400 kronor, allt på bilen var då fortfarande rött. Efter 20 års renovering står nu denna juvel till allmänhetens beundran. En kul sak i detta är att topplocket var sprucket, Mercedes i Tyskland kontaktades, och de hade ett topplock kvar i sin samling. Detta topplock gick nu till Sala medan det trasiga finns i Tyskland för att beskådas. OBS utan betalning emellan. Bilen är idag värderad till 53 miljoner svenska kronor.

Data för bilen. 6-cylindrig motor på 7,1 liter. Överliggande kamaxel. Kompressormatad. Effekt 180 hk, med in-kopplad kompressor 250 hk. Toppfart drygt 200 km/tim. Vikt c:a 2.000 kg.



Här stod en vacker skog för inte så länge sedan. Det börjar dock växa upp så smått.

Detta blev allt för mycket text till för få fordon, men ta en egen tur till detta museum, där finns mycket att se. Kom bara ihåg att gå runt med guide.

Del 2

Här kommer här några fler bilder från vår bussresa till "Bil & Teknikhistoriska

samlingarna i Köping” som gick av stapeln lördagen den 27 augusti. 2016.



Voisin Typ C5 från 1924. I Sverige finns det idag endast tre kända exemplar av denna franska lyxbil. När den här bilen var ny deltog den framgångsrikt i många hastighetstävlingar, men den användes även vid långresor i USA, Kanada och Europa. När den ställdes undan i slutet av 1930-talet hade den gått inte mindre än 60.000 mil.

Bilen hade en slidmatad 4-cylindrig motor på 4 liter och c:a 100 hk. Toppfart c:a 140 km/tim.



Åter en fransk lyxbil, en Delage D8 från 1931. Denna bil tillverkades i 2001 exemplar under åren 1929 – 1933. Just detta exemplar köptes ny av Göteborgsfamiljen Pellerin och användes för sommarresor till Rivieran. Framskärmarna är renoverade, annars är den i helt originalskick. Under den långa motorhuven sitter en Rak 8-cylindrig motor på 4,06 liter med en effekt av 102 hästar, som tog den upp till 140 km/tim.



En liten El-bil från Slaby & Beringer i Berlin. Under åren 1919 – 1924 tillverkades mellan 1600 – 1700 bilar, trots detta finns sannolikt endast fem exemplar kvar idag, varav detta helt orenoverade exemplar är ett av dem. Den elektriska motorn var på 24 volt och hade en aktionsradie på c:a 60 km. Toppfart 20 km/tim. Styrningen sköttes av en styrstång, och vikten är c:a 200 kilo, varav hälften står för batterierna.



Detta ansågs på sin tid vara Sveriges elegantaste bil, en Panhard-Levassor Modell X18 från 1912. Statsrådet Bonde beställde och hämtade denna bil i Paris som har kaross från firma Henry Binder. Bokstäverna SS som står på kylaren står för "sans soupapes" (utan ventiler), då det är en slidmotor. Då Bonde var Riksdagens talman, lånade han ibland ut sin bil till Hovstallet för att användas vid ett flertal statsbesök. För att chauffören inte skulle frysa fanns ett speciellt fack med en plunta i, så att han kunde ta sig "en jäkel" när han körde. Chaufförmössan på dockan vid ratten är förresten originalmössan från denna tid.

Den snygga motorn i bilen är 6-cylindrig och har en cylindervolym på 6 liter. Effekt c:a 90 hk.

Antal tillverkade bilar 40 stycken.



Denna Bugatti Type 44 från 1928 köptes av bokförläggare Erik Åkerlund som födelsedagspresent till sin son Rune när han blev myndig, alltså då fyllde 21 år (ingen dålig present må jag säga/Caj) I beställningen till karossmakarfirman Maurice Proux, var att det skulle finnas ett specialfack med egen lucka för golfklubbor, vilket det även blev. 1945 köpte detta museums grundare, Bertil Lindblad, denna då mycket nedslitna bil, renoverade den, och tog sedan många långresor i Europa med bilen. Denna bil tillverkades mellan 1927 – 1930 i 1095 exemplar och har en mycket snygg rak 8-cylindrig motor på 3-liter. Överliggande kamaxel, 3 ventiler per cylinder och 85 hk.



Denna Vabis automobil blev beställd och levererad 1909 hos Vagnfabriks-Aktiebolaget i Södertelge av direktören för Mjölkningsmaskinaktiebolaget i Stockholm. Efter två år blev den drogska i Bollnäs i Bröderna Johanssons Åkeris försorg till 1921. Sedan blev den privatbil till 1926 då den togs ur bruk. Bilen hade sedan demonteras och köptes 1983 i 20 lådor delar av Erik Örtlund i Torsång, för att 1991 återuppstå som ny efter 7000 timmars arbete. Notera även den snygga inredningen. Bilen har en sidventilmotor på 2,3 liter och c:a 16-18 hästar. Toppfart 65 km/tim medan marschfarten är 40 km/tim.

Lågot för Kuggarna — om 15 långa år!



Jan Sellholm på sin "speedwaybåge".



Bild 2038 och Sellholm 2: Här är en riktig sidovagnsmaskin som Jan Sellholm fick knappt fem år fyllda. Cykeln är byggd av hans pappa Sven som själv tävlade i speedway. Det fina skinnstället som syns bakom motorcykeln är dock lite lurendrejeri.

- Farmor hade en brun skinnrock, säger Janne Sellholm, som ändrades och färgades svart med däcksfärg av min mamma.

Vipps så hade han ett riktigt skinnställe när han skulle ut och åka.

Redan vid två års ålder fick Janne sin första speedwaycykel, som hans far knopade ihop i sin bilverkstad och motorn

är från en hjälpmotor till en vanlig cykel. Fast lite tufft var det i början, det var lätt att bränna sig på motorn.

För de som kan sin rallyhistoria, vet att Janne kom att härja friskt i rallyskogarna. Svensk Mästare i Standard B. 1981 och i Grupp A. 1987. Bägge gångerna i Toyota Starletbilar. Janne började även med att bygga växellådor till rallybilar, vilket kom att utvecklas sig till en egen firma 1986, för delar inom olika bilsporter under namnet Sellholm Tuning, där han idag har 17 personer anställda. Växellådor, det gör de fortfarande.



Harold Eriksson, född i Minnesota, USA 1908 kom till Sverige med sina föräldrarna som flyttade tillbaka till "Gamla Svedala" 1920. Debuterade i båt racing 1946, och lyckade under publikens jubel göra en baklängesvolt med sin båt. Kom ner på rätt köl, och fortsatte som om ingenting hade hänt. Därefter fick han smeknamnet "Loopingmannen". Han blev Nordisk Mästare vid Malmön i Köping 1952 och trea i EM samma år i Liège. Segrade vid Sveriges GP 1954. Satte 1982, vid 74 års ålder, svenskt hastighetsrekord för inombordare upp till 1000 cc med en Ford BDA- motor. Det nya rekordet blev 143,26 km/tim.

Här på museet, en Nealbåt, trepunkts hydro, konstruerad i USA, men byggd av honom själv 1952. Längd 3,05 meter och vikt 50 kilo. Motorn, en 2-takts Johnson PR byggd mellan 1930-1933 på 491 kubik, vässad av Harold själv till c:a 40 hk. Toppfart 52 knop eller 96 km/tim.

Härmed stänger jag detta trevliga museum. Det finns mycket mer att titta på, men om ni åker dit, se till att gå

runt med en guide, det ger så mycket mer.

Text och Foto: Caj Abrahamsson