

Äldre artiklar i omvänd tidsordning

Per Tjerneld, känd rallyförare från Hästbo, i Tomaskyrkan den 16 april 2010

Per besökte oss för andra gången och berättade om minnen från sin tid som rallyförare, teamchef för Opel samt på slutet som ansvarig för ett Opel-stall i STCC-serien.

Här är några bilder när per rattar sin Opel Kadett i Midnattsolsrallyt 1964.



Motorcykelåka och trumpet på månadsträffen den 3 april 2008

Vårens sista föredragare hos MCHK Gävleborgsavdelningen var Owe Jonsson och Stig Bergkvist från västra Gästrikland.

Efter att ha bott i Hälsingland köpte föräldrarna en gård i Kungsfors säger Owe Jonsson, jag var då knappt 7 år gammal, och där fick jag se Kungsfors motocrossbana byggas och även en Velodromtunna så detta var väl infarten till mitt motorintresse.

Owe började skruva och fick bl.a. ihop två gamla husvagnar till en. Han fick även skruva på en lärares bil, men när han hade lyckas köpa en liter bensin till sin moped och gömt detta i skolbänken, fick han en örfil så han for i golvet. När han var i 14 årsåldern, började han trimma sina kompisars mopeder men själv

ägde han ingen. Ändringen kom med travspelet V5 som då var nytt, och en vinst på nästan 1.000 kronor. Det blev direkt en tur till Thorslunds på Idrottsvägen i Sandviken där han köpte en ny Puch, och kom knappt hem förrän pluggen åkte ur. Gamla motorcyklar var inte mycket värda på den tiden, så Owe fick en hel del gratis, bara han hämtade dem. Owe lagade och sålde en del, medan han åkte på andra. Det blev mer avancerade byggen, bl.a. ramar för isbana och även en sidvagnscykel, mest för eget tävlande. Detta var ingången till hans välkända mc-verkstad. Numera åker han veterancross och enduro samt är ofta tävlingsledare i cross för AMF Årsunda.

Beträffande lite roliga episoder, här kommer en: Owe och hans kompis Inge var och körde cross i Västerås, det blev ej bättre än att Inge körde omkull på träningen och blev transporterad med ambulans till sjukhuset och Owe var med. Inge vaknade till och de hade bråttom tillbaka till banan, för tävlingen skulle ju börja, men det blev nej från läkaren. Då hoppade de ut genom fönstret och tog en taxi till banan. Detta hade dock läkaren märkt, så han hade ringt till tävlingsbanan och sagt till att Inge skulle bli stoppad för tävlande, och så skedde, så fort de kom till tävlingsområdet.

Stig Bergkvist å sin sida har varit med om att konstruera och formgiva motocrosscykeln åt Husabergsfabriken bredvid sitt egen motorcrossåkande. KTM köpte senare Husaberg, som numera byggs i Österrike, men all utveckling sker fortfarande i Sverige, närmare bestämt utanför Örebro.

Stig har haft sina olyckor, bl.a. blev han överkörd av alla andra åkare i en startvurpa, och låg lam i tre veckor. En annan olycka hände när han tränade på Näsby sjöns is, han körde omkull och skadade benet allvarligt, låg och ropade på hjälp vilket en närboende hörde som kallade på ambulans. När ambulansmännen tänkte klippa sönder stövlar och byxor ropade han: "Nej, det här är dyra grejer det". Det ordnade dock sig efter att narkosköterskan fått i honom lite morfin, då började han spela lufttrumpet istället. Stig har dock alltid kommit igen efter sina olyckor.

Vid kvällens trevliga berättelser spelade Stig även ett par låtar solo på sin trumpet.

CAJ ABRAHAMSSON



En trevlig kväll med både mc-berättelser och trumpetspel. Fr.v. Stig Bergkvist och Owe Jonsson

Foto: Caj Abrahamsson

Full fart med Bengt på månadsträffen den 22 mars 2008

Åter har det varit en mycket intressant föreläsare vid Motorcykelhistoriska klubben Gävleborg med säte i Gävle. Inför fullsatt hus berättade Bengt Åberg, flerfaldig världsmästare i motocross från Hälsingland, om sina förehavanden på världens crossbanor och livet däromkring, assisterad och utfrågad av K-G "Salle"

Sahlander, framgångsrik mc-förare från Gävle.

- Det började med att jag tjuvlånade min nio år äldre bror Lennarts mc, börjar Bengt Åberg, jag var inte speciellt gammal, så jag fick nöja mig med att luta cykeln mot ladugården, och så höll jag fast mig och gasade till bakhjulet hade grävt ner sig till navet. Så småningom började jag även åka på hans mc, men var mycket noga med att kratta bort alla sladdspår, så att det ej skulle synas. Efteråt har jag dock fått reda på att han visste mycket väl vad jag höll på med.

- När jag gick i sjätte klass i Freluga, fick jag 50 kronor till en skolresa, för 20 kronor av dessa köpte jag dock en 98:a som jag gömde. Vi hade ju egna marker så det fanns att åka på, men så tog framhjulet slut, men mammas framhjul på hennes cykel passade bra, så åkande fortsatte, ända till en dag då mor kom och så, att nu vill jag ha tillbaka mitt framhjul för jag skall cykla till affären. Hon hade vetat allt hela tiden och resten av sommaren delade vi på detta framhjul.

- Min första tävling skulle jag köra i Edsbyn på en Silverpil, men det behövdes ju en licens, så lite försynt sträckte jag fram papperet till far och frågade om han ville skriva på för jag skulle bli funktionär, jag vågade inte säga att jag skulle tävla. Far skrev på men efteråt har han sagt "jag visste att det var något jävulskap med det där papperet.

Tävlandet började mer och mer på allvar, köpte sig en Triumph och vann Junior-SM 1963. Ett borgenslån på 5.050 kronor 1965 gjorde att han kunde köpa en ny Hedlundmotor och en Sune Olsson ram, vilket gjorde att framgångarna fortsatte. 1966 tog Bengt det svåra valet att säga upp ett fast jobb och börja åka cross på heltid, sponsrad av Kurt Grahn på en Matisse, blev tolv i VM efter bland annat en andra plats i Sveriges VM-tävling i Hedemora. Ett benbrott gjorde att han hade missat fyra VM-tävlingar. I SM tog han tredjeplatsen. 1967 fick han kontrakt med Husqvarna, vilket slutade med 15:e plats i VM och tvåa i SM och 1968 fyra i VM och trea i SM efter att ha fått en experimentcykel som gick bra mycket bättre. 1969 kunde han sätta Världsmästare på sitt visitkort efter en suverän serie i mycket hård konkurrens med placeringarna 1, 2, 1, 4, 2, 3, 1, 1, 3 i de nio deltävlingarna. Åter trea i SM. Upprepade bravaden 1970 och blev åter Världsmästare nu före Arne Kring och nu även Svensk mästare efter den otroliga serien 1, 1, 2, 1, 1, även detta före Arne Kring. 1971, femma i VM och trea i SM efter problem med en ny motorkonstruktion, men var aldrig långt efter, så en bättre cykel och det hade säkert åter blivit en ny mästartitel. 1973 blev sista året för Husqvarna.

Åren 1974 - 1976 åkte han Bultaco i Cross-VM, fick börja med att ta en ren standardcykel ur ett skyltfönster för att tävla med, blev trots detta fyra. Tävligen efter gick i Italien, men då kom en bil med riktiga tävlingsdelar från Bultacofabriken, så cykeln byggdes om helt på en lördag eftermiddag och resultatet blev en andra plats i denna VM-tävling. Tyvärr fick han ofta bryta i ledning med denna cykel på grund av dålig växellåda.

Dessutom har Bengt varit med och vunnit Lag-VM tre gånger och Lag-SM en gång. Det är inte slut med detta, för Bengt har även hunnit prova på lite övrig mc-åka, och vann Back-SM fyra gånger och även Is-racing SM en gång, år 1995, endast tredje året han åkte Is-racingcykel och det med en egenhändigt byggd cykel, som var längre än de andras på grund av lång bakram och körde med lite utnabbade däck för att ha lite sladd med bakhjulet. Bengt var då för gammal för att få åka VM på isbana, men efter SM-segern kom en "gubbe" från internationella mc-förbundet och funderade om han inte skulle åka VM, - Har jag blivit yngre nu då, blev svaret från Bengt.

Bengt Åberg var även med och drog igång Motocrossen i USA och Australien, men tröttnade på att jämt ligga ute och ständigt ha väskan packad så till 1980-års säsong tackade han för sig efter att ha tävlat på heltid 1966 - 1979, och "fördriver" nu tiden med att köra grävmaskin.

CAJ ABRAHAMSSON



Bengt Åberg (t.v.) foråkare av rang, och flerfaldig världsmästare i Motocross intervjuades av en annan foråkare i grenen, K-G "Salle" Sahlander,

Foto: Caj Abrahamsson

Till filmtimekvällen 24 januari i f.d. Andreaskyrkan i Andersberg kom ca. 70 personer.



Vid film och fikakvällen den 24 januari kom 70 medlemmar till f d Andreakyrkan i Andersberg. På en rejäl filmduk fick vi se en vansinneskörning med mc i Stockholmstrafiken samt en film av Esso Gunnarsson från 1986 där Lill-Orsa, Sven "Furtan", Torsten Arrgård och Harry "Professorn" Lundberger berättade historier. Kvällen avslutades med en trevlig video från SMC Seniorers Familjerally 2001. Detta var troligern inte sista gången vi anordnar en filmträff.

Text Janne Huzell

Månadsträffen den 15 november 2007 besöktes av Stig Rickardsson

Stig Rickardsson inledde MCHK-Gävleborgs månadsträff den 15 november med att berätta om sin karriär som motocrossförare. Vi som var där fick nu veta att den blygsamme dalmasen, visserligen inte är sexfaldig världsmästare, men har ett hedrande förflutet i världstoppen i motocross och att hans motorkunnande har varit en förutsättning för sonen Tonys framgångar. Stig berättade om och visade ett urval av de motorkonstruktioner och modifieringar som han skapat under åren. Bland åhörarna var det väl Kurt Westlund och Posa Serenius som haft störst nytta av Stigs kunnande. Efter hans intressanta berättelser insåg vi att han bara hunnit berätta en bråkdel av av allt intressant som han upplevt och utfört under åren.

Text & foto Janne Huzell



Stig visade och berättade om motorkonstruktioner och modifieringar som han skapat.



Kurt Westlund och Posa Serenius har haft stor nytta av Stigs kunnande.

"Salle" Salander talade till dalkarlar och gästrikar, 2007

MCHK-Gävleborg höll sin första månadsträff för hösten -07 i Tomaskyrkan. En av Gävles stora mc-profiler - K-G "Salle" Salander - var kvällens underhållare. Salles berättelser om strapatser och kamper med den svenska mc-eliten på 1950-1970-talen hade lockat nästan 100 dalkarlar och gästrikar. Åhörarskaran roades med många mustiga berättelser om "fighterna" med Bengt Åberg, Arne Kring, Stig Rickardsson och de andra på scramble- och tillförlitlighetstävlingar landet runt (numera motocross och enduro). På bl a hemtrimmade BSA- och Arielmaskiner och till och med självbyggda motorer och chassien kämpade de om SM-tecken och blygsamma prispengar som med dagens priser bara skulle räckt till en liter motorolja.



Stig Rickardsson från Avesta och "Salle" Salander gladdes åt många gemensamma och roliga minnen. Vid nästa träff berättar

Stig om sina motor- och ramkonstruktioner.

Text & foto Janne Huzell

Enduro för veteranmotorcyklar.

I lördags arrangerades för femte året i rad endurotävlingen Västmanland Runt för veteranmotorcyklar. Ende deltagaren från Gävle var Anders Lagerqvist som i dessa sammanhang tävlar för MCHK-Gävleborg. Anders vann tävlingen förra året och i år blev det en hedrande 5:e plats. Överst på prispallen hamnade fyra norrmän som alla hade 2 prickar på det avslutande crossprovet i Västerås. Med minuttidtagning som var det vanliga förr gick det inte att skilja ut en ensam sergrare. Tävlingen är öppen för motorcyklar tillverkade fram till och med 1974 års modell. Start och mål var vid Malma-crossbana i Västerås. Banan som var ca 15 mil sträckte sig upp till Surahammar där två stycken enduroprov avverkades samt ett crossprov på Surahammars crossbana. Till start kom 36 förare på motorcyklar där den äldsta var en AJS 500 från 1951. Anders motorcykel är en Monark 125 cm³ från 1974 som han köpte ny av Valters Motor i Österfärnebo. Nästa tävling i år arrangeras av norrmännen den 29 oktober i närheten av Oslo och kallas för Novemberløpet.



Anders Lagerqvist på en Monark 125cc -74

Nisse Hedlund besöker MCHKs Gävleborgsavdelning, 2003

Motorcykelhistoriska klubbens Gävleborgsavdelning i Gävle har haft fint främmande, nämligen motororaklet Nisse Hedlund, en kille precis 70 år fyllda som gjort många av de motorcrossmotorer som våra världsstjärnor i sporten tagit VM-titlar med.

Nisse Hedlund berättar: Det började redan 1948 då jag kom direkt från folkskolan till Spånga Yrkeskola och här fick vi killar vara med och utveckla en motor som från början hette STI efter Stockholms Tekniska Institut tillsammans med Folke Mannerstedt och två lärare varav Allan Eriksson var min lärare. Det stod dock inte på förrän motorn fick ett annat namn, nämligen SRM som stod för Svensk Racing Motor. Motorn utvecklades och byggdes i skolan som egentligen var en skola för flygmekaniker, men nu blev det MC-motorn som gällde istället. Motorn var gjord för långbaneåkning, 1000-meters banor, som Solvalla och inte minst Gävle travbana där vi var och tävlade många gånger.

Åren gick och 1957 köpte han en verkstad som fick namnet Hedlunds Motor, och nu strömmade motocrossåkarna till och ville ha hjälp med sina motorer. Sten "Storcken" Lundin köpte en Hedlund-motor och satte i sin Monarkram 1958, mycket gick dock sönder för Storcken, men det blev även en hel del vinster och 1959 vann han VM med sin cykel. Bill Nilsson avlöste honom 1960 och blev världsmästare på en Husqvarna, men motorn var förstås en Hedlundare. Storcken kom tillbaka och vann VM 1961 på en Lito med Hedlundmotor innan det var dags för Rolf Tibblin att ta hem världsmästartiteln i motocross åren 1962 och 1963 på en Husqvarna med Hedlundmotor.

Till säsongen 1964 utvecklade Nisse Hedlund en ny motor och även en egen ram, så nu hette motorcykeln helt enkelt Hedlund, och med denna kom Rolf Tibblin tvåa i detta års VM i motorcross. En rolig sak med dessa motorer är motornummret. Det är nämligen år, månad och dag samt klockslaget som motorn ritades. Nisse Hedlund gjorde även topparna till Ove Fundin som han vann fem VM-titlar med i Speedway.

När det gällde den så kallade V2-motorn på 1000 kubik som vann SM 1981 i motocross och en österrikare vid namn Bruno Schneider kom trea i VM 1982 så sade Porschemekanikerna åt Nisse Hedlund, att man bygger ej motorer på det viset som han gjorde. Varför? frågade Nisse. Det bara är så, blev svaret och så fick han sig ett pekfinger i bröstet, men motorn fungerade ju bra, vilket tävlingsresultaten visade. Andra MC-företag har kopierat hans motorer rakt av eftersom han ej hade något patent på sina konstruktioner – "för man hade fullt upp med att få pengarna att räcka till ändå utan dessa patentkostnader" säger Nisse.

Det var mycket bilsidan som fick stå för inkomsterna, för han tillverkade kamaxlar i hela 40 år, och "alla" som åkte rally skulle ju ha en NH-kam. Nisse Hedlund gjorde alla kamaxlar och även lite annat smått och gott till Volvos STCC-bilar, men när Ford kom in i bilden, så gick all denna tillverkning till England. Medan vi är inne på bilsidan, så var han inblandad i Gullabo Janssons 5-cylindriga rallyAudi. Denna bil måste ha 8000 varv/min i starterna för att fungera sade tyskarna, men för Gullabos del räckte det med 4500 varv/min. Fusk trodde tyskarna och ville mäta upp motorn, - det går bra, sade Nisse, men då tar vi ur kamaxlarna. Då fanns det inget intresse längre. Det var konstruktionen de var ute efter.

Nisse Hedlund gjorde även tio speedwaycyklar, men ledaren inom speedwaysporten, Arne "Vargfar" Bergström ändrade reglerna och sade att dessa speedwaycyklar inte fick köras i tävling längre. Nisse Hedlund köpte då tillbaka åtta av dessa tio cyklar, skrotade ramarna och tog motorernas toppar till motorcrosscyklar istället. Även i nutid är det full fart för motorgurun Hedlund, åter ni Mor Annas pepparkakor, så är det Nisse Hedlund som har upfunnit, konstruerat och byggt deras maskiner.

CAJ ABRAHAMSSON



Nisse Hedlund med en av sina berömda motortoppar.

Högtidsstund på MCHK's Gävleavdelning när K-G Sahlander kom på besök, 2003.

Det har åter varit en högtidsstund hos Motorcykelhistoriska klubbens Gävleborgsavdelning i Gävle när K-G "Salle" Sahlander hemmahörande i Gävle kom och berättade sin levnadshistora på olika tävlingsmotorcyklar.

Salle bodde på Övre Bergsgatan och det första "egna fordonet" var en vedlår där en kastrull fick blir ratt. Åren gick och Salle började gå på motorcykeltävlingar, det var Isracing och Scrambel som var en blandning mellan motocross och enduro på samma gång. Det blev även en hel del tittande på Speedway och tunna, det vill säga, så kallade dödsryttare som åkte runt i en "dödstunna". Även vi lekte då att vi cyklade i en sådan tunna, säger Salle.

Familjen flyttade därefter till Norra Centralgatan och så fort det brummade på Näringen var han där. Vi började köra cykelspeedway, fortsätter Salle, på riktig bana med startband och allt, och vi startade fyra och fyra som på riktig speedway. Vi åkte även cykelcross och hade tävlingsutbyte med andra delar av Gävle och även från Sandviken. Cykeln användes flitigt, vi cyklade både till Järbo på motocross och till Sandviken på Speedway. En 98:a kubikare (lättviktare) blev första motorcykel för 150 kronor, givetvis byggdes den om och fick riktig fotbroms och fotväxel, den trimmades och det provades även på att köras med metanol fast om detta visste då Salle ingenting.

1953 köpte jag en Monark Blue Fighter med JB-motor, fortsätter Salle, och första tävlingen gick till Norberg med lite verktyg och fika i ryggsäcken. Cykeln nöp två gånger under tävlingen, men däremellan jagade jag ledaren. Mesta funderingarna hade jag hur jag skulle kunna ta mig hem, men det gick bra och första tävlingen därefter så kom jag fyra i Järbo.

1954 byggde jag bakhjulsfjädring till denna motorcykel och fixade till motorn lite så att den ej skulle nypa längre. Jag kommer ihåg att jag skulle till Bollnäs och åka en tävling, och vi var några grabbar som tillsammans ägde en Hupmobile av 1934 års modell. Det fanns ingen chaufför till bilen, så jag körde själv, men en kompis såg detta och såg till att det fanns en chaufför till hemresan med körkort.

1955 blev det åter en ny cykel, nämligen en 500 kubiks Ariel HS. Salle vann en hel del tävlingar med denna motorcykel, men det tog hårt på ramarna i alla hoppen, så efter ungefär två år blev ramen som tuggummi, fast trots detta vann han på Vretasbanan i Valbo 1957. 1958 gick det mesta sönder, och inte blev det bättre av att han då även låg i "lumpen".

1959 köpte Salle en AJS. Första tävlingen var i Hallstavik, men en bult till framhjulet hade gått sönder. Salle knöt fast framhjulet med ståltråd och tog det lite lugnt på träningen, men när starten gick så glömde

Salle hur framhjulet satt fast, det blev vinst i alla fall.

Salle vann även Junior-SM på Saxtorp och skulle sedan åka en tävling med sådana storheter som VM-åkarna Bill Nilsson, Sten "Storken" Lundin och Torsten Hallman. Salle kom på åttonde plats, vilket speakern tyckte var lite dåligt då han var nykorad juniormästare. Va fasen, tänkt Salle och åkte hem och rev motorn, och där fanns felet, ett sprucket ventilsåte och sedan blev det seger i nästa tävling.

Ny motorcykel igen 1960, nu en Matchless, men den gick ej så bra så det blev åter en ny cykel, denna gång en BSA Goldstar, vilket var en mycket bra motorcykel, och så småningom hamnade denna motor i en Rickmanram. Nästa motorcykel blev en BSA Viktor, men det var stor skillnad på denna cykel som gick att köpa "över disk" och de riktiga cyklarna som fabriksförarna använde. På väg till många av tävlingarna åkte de på flaket till en lastbil och sov i lador "med färskt hö och mycket orm".

Det mesta om ovanstående gällde motocross, men det var lika mycket enduro för Salle, där han kom att bli mellan de 5-10 bästa i Sverige.

Salle har även kört flera kåsor, fullföljt fyra samt en utanför respittiden. 1960 i Gävle åkte han på en lånad motorcykel, och fick åka på dispens tillsammans med B-förarna, eftersom han endast var C-förare själv, och resultatet blev vinst bland B-förarna. I Arboga blev han 16:e man totalt i hållregn. Linköping femma totalt och vann B-förarklassen och i SM i Värnamo 19:e man totalt.

Vann även Nymanpokalen två år i rad på 70-talet och hade även chans på vinst tredje året, men körde sönder. Största besvikelsen var i en tävling i Sala. Låg i ledning med tre-fyra minuter, då han slog bort bottenpluggen till växellådan, vilket han ej märkte förrän det var för sent och motorn förstörd.

Vid en Kåsa 1960 höll cykeln på att nypa, tog då olja ur framgaffeln och tömde i motorn och vann klassen.

Jag har klarat mig från alltför stora smällar, säger Salle, vid en smäll i början av karriären, hade synsäntra fått sig en smäll, jag såg allt i bara gult, men då beslut jag mig för att ligga kvar på marken en stund. I Västerås gick det fullt på fyran, en "kattskalle" (rund sten) stack upp, jag han få upp framhjulet i luften, men bakhjulet slog i stenen och välte framlänges, och då funderade jag om jag höll på att dö eller åkte jag fortfarande motorcykel. En annan gång körde jag omkull, tuppade av och låg på sida på marken och trodde att jag körde när jag vaknade upp.

Salle som även hunnit med att vara ordförande i SMK Gävle mellan 1969 och 1985 berättade även mycket om spelet innan Rörbergs Motorstadion kunde anläggas och alla turerna om detta.

CAJ ABRAHAMSSON