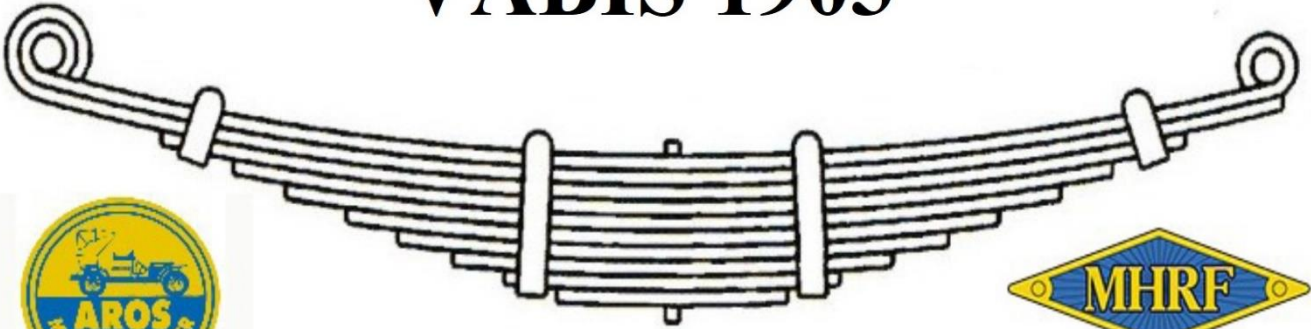


VABIS 1903



Om VABIS 1903 och bilens deltagande i London – Brighton Run (LBR)





Ansvarig utgivare:

Gunnar Björkenor
Jakobsbergsplatsen 2 A
724 61 VÄSTERÅS

gbjorkenor@gmail.com
0705-325044

Redaktion:

Lars Erikols
Sportfiskargatan 29
723 49 VÄSTERÅS

lars.erikols@gmail.com
0703-990292

Innehåll

- | | |
|-------|---|
| 1 | VABIS 1903 |
| 2 | Utgivare mm |
| 3 | Introduktion - En saga..... |
| 4-7 | Tidsaxel |
| 8 | Specifikationer |
| 9-10 | Besiktningar, registreringar
och ägarlängd |
| 11 | Utställning i Paris 1903 |
| 12-13 | Surahammars Bruk o Vagn-
fabriksaktiebolaget i Söder-
telge |
| 14-15 | Gustaf Erikson |
| 16-18 | Styrkeprovet 2017 |
| 19-21 | Förberedelser för London-
Brighton Run (LBR) |
| 22-23 | Transport till England |
| 24-25 | Hangarounds |
| 26-28 | Utställning Regent Street |
| 29 | Bilder från Regent Street |
| 30-31 | Prisutdelning RAC |
| 32-36 | Så körde vfi LBR |
| 37 | Hemfärd |
| 38-41 | Rally Uppsala-Stockholm |
| 42-43 | Gustaf Eriksons grav. |
| 44 | Snygg häck! |

Aros Motorveteraner är en ideell kulturell förening för motorhistoriskt intresserade personer i Västerås med omnejd. Tillsammans har föreningen drygt 430 medlemmar med över 1000 fordon. Vid Johannisbergs Flygplats i Västerås har föreningen en klubbstuga som kvällstid är öppen för klubbmöten den första och tredje tisdagen i varje månad. De daglediga träffas dessutom

tisdag och torsdag förmiddag kl 09-12.

Adress:

Aros Motorveteraner, Johannisbergs Flygplats, 725 91 Västerås
Bankgiro: 5038-5889

Internet: www.arosmotorveteraner.se
Medlemsavgiften är 300 kr per år.

En saga för oss bilhistoriker. Text Lars Erikols

.Det var en gång en fika i klubbstugan för Aros Motorveteraner 2014. Bob Lockley ställde försynt frågan om vi inte som ett gemensamt projekt skulle försöka få låna bilen VABIS 1903 av Surahammars Kommun, återställa den till originalskick, så långt möjligt, och kröna hela renoveringen med att ta bilen till England för bilrallyt London-Brighton Run. Rallyt är öppet endast för bilar tillverkade före 1905. Under senare år har mer än 400 bilar deltagit i rallyt varje gång naturligtvis många från England men även bilar från hela världen.

Lars Erikols fick gruppens uppdrag att sondera med Surahammars kommun om projektet var möjligt. Vi fick positiv respons från kommunen och föreningen, Aros Motorveteraner, genom pensionärsgruppen ”De daglediga”, beslutade sig för att ideellt genomföra projektet med arbetstid och kunnande samt tillverkning av vissa delar. Kommunen bidrog med ersättning för kostnader direkt relaterade till bilen som renovering av kylare, nygammalt signalhorn, kopplingslameller, oljor, bladfjäderstål, slangar till hjulen, tändstift mm mm.

Bilen förvarades i Surahammars Bruks museum till dess den skänktes till Surahammars Kommun 1989.

Bilen har renoverats i ett par omgångar. Den tillverkades 1903 vid dotterbolaget till Surahammars Bruk, Vagnfabriks-Aktiebolaget i Södertelge, men överfördes som lån till moderbolaget och Surahammars Bruk. Vi vet att bilen fanns i Surahammar redan 1906. 1909 betalade moderbolaget 3000 kr för bilen och övertog därmed bilen även i formell mening. Bilen användes till ca 1913 då den ersattes av en modernare bil. VABI-

Sen överfördes till Spännarhyttan som också var i Surahammars Bruks ägo. Där hamnade bilen sedermera i en kollada och återupptäcktes först på 40-talet och då i ett miserabelt skick. Bilen togs hem till Surahammar. Först i slutet av 40-talet gjordes en första renovering. En andra renovering kom till stand 1958. En tredje renovering utfördes 1968-70 då man ställde om bilen för, som man sade, ”modern trafik”.

Bilen hämtades och renoveringen påbörjades 2015. Det visade sig att mycket behövde åtgärdas. Projektet slutfördes vintern 2018-19. Som ”kronan på verket” körde vi bilen i rallyt, London-Brighton-Run, LBR, i England och inför återlämnandet av en körbar bil till Surahammar har denna digitala tidning sammanställts genom att sammanföra artiklar från föreningens klubbtidningar under åren 2017-2022. En pärm om renoveringen har sammanställs med renoveringen och skötseln mer i detalj. Den pärmen följde med bilen vid återlämnandet till Surahammars Kommun.

Arbetet med projektet runt bilen har varit mycket intressant för oss deltagare och stärkt samhörigheten inom Aros Motorveteraner. Renoveringen har rönt stort intresse över inte bara hela vårt land utan även i England. Englandsäventyret, med deltagande i LBR, redovisas mer i särskild ordning i form av en klubbtidning – Fjäderbladet nr 4-2018. Renoveringen redovisas i detalj i klubbtidningen Fjäderbladet nr 1-2019. När vi nu återlämnar bilen vill vi tacka för det förtroende, ägaren till bilen, Surahammars kommun, visat oss. Vi återlämnar bilen i ett betydligt bättre skick än bilen hade då vi hämtade den och framförallt är den körbar.

Tidsaxel - VABIS 1903

Text Lars Erikols

1500-talet. Surahammars Bruks AB har anor från 1500-talet då man anlade en kronhammare vid Kolbäcksån. Surahammars Bruk räknar 1622 som sitt födelseår. I slutet av 1800-talet blev man den ledande tillverkaren av järnvägshjul (numera Lucchini) och delar till järnvägsvagnar.

1872. Namnet Surahammars Bruk AB tillkom detta år och används fortfarande. Företaget ägs i dagsläget av Cogent Power LTD, som är en del av Tata Steel Group. Bruket tillverkar numera tunnplåt, för elektriska maskiner, typ rotor/statorplåt.

1891. Detta år etablerades dotterbolaget Vagnfabriks-Aktiebolaget i Södertelge. Verksamheten kom igång 1892.

1896. Gustaf Erikson anställdes vid dotterbolaget i Södertelge. Han placerades dock vid moderbolaget i Surahammar och startade där Sveriges första tillverkning av en bil med explosionsmotor.

1897. Tillverkning av första bilen inom Surahammars Bruk. Bilen ombyggdes sedan i fyra versioner (1a, 1b, 1c, 1d) varav den senaste gjordes 1901 och den versionen finns nu, sedan 1927, bevarad på Tekniska museet. AMV fick i uppdrag att göra denna första bil körbar vilket lyckades år 2022.

1898. Bil 1b provkördes i Surahammar.

1901. Verkstaden för biltillverkning flyttades till dotterbolaget Vagnfabriks-aktiebolaget i Södertelge sedermera VABIS.

1901. Tillverkades två bilar s k Droskor. Dessa båda användes i Surahammar. En demonterades på brukets område i slutet av 10-talet. De brännbara resterna eldades upp vid en städning av bruksområdet i början av 20-talet. Den andra bilens öde är okänt men ett par rykten meddelar att unga pojkar körde en mycket gammal bil på sjöns is utanför Ångsågen i Ramnäs. Faktum är att en motor till någon av de två bilarna såldes från Ramnäs 1917 och drev en vedkap i Sjöboda på Geddeholm, utanför Västerås, till 40-talet. Den motorn ägs nu och har renoverats, med s k klafftändning, av Aros Motorveteraner. Originalritningen har hittats i SCANIAs historiska arkiv. Motorn körs enkelt i stativ. Bilarna från 1901 benämnes nummer 2 och 3. En fjärde bil tillverkades före 1903 med lika motor som de två nämnda hade. Enligt en tidningsartikel köptes en bil av maskinisten på Ålsätra kraftstation. Två av dessa tre bilar ställdes, enligt uppgift, ut på den internationella bilutställningen i Stockholm 1907.

1903. Detta år tillverkades en bil som i dagligt tal nu benämnes VABIS 1903. Från Södertelge levererades 6 dressiner till Ryssland. Man hade budgeterat för 7 st. Möjligen gjorde detta att man hade kapital för att konstruera och tillverka den projektbil som vi nu kallar VABIS 1903. Tekniskt sett har bilen ingenting med dressinerna att göra. Det är olika chassin, olika motorer, olika karosser etc. De närmaste åren användes bilen i marknadsföringssammanhang i Södertelge. Sedan flyttades den till Suraham-

mar och fanns där bevisligen 1906.

1903. Man bytte motor i VABIS 1903 redan under tillverkningsåret. Det finns ritningar på båda motormontagen.. Man bytte ut den tvåcylindriska boxermotorn mot en tvåcylindrig radmotor som fortfarande sitter i bilen. Formellt sett borde alltså denna bil vara nummer 4b i tillverkningslängden.

1903. Bilen ställdes ut i Paris, på utställningen där, i december – Exposition Internationale De L'Automobile.

1904. Bilen deltog i rallyt Stockholm-Uppsala-Stockholm söndagen den 12 juni. Tyvärr fullföljde inte bilen rallyt p g a ett brott i kraftöverföringen. Enligt vår uppfattning var det en ryckutjämnare (stor fjäder) som brast.

1904. Gustaf Erikson med fru körde av vägen mellan Södertelge-Mariefred den 14 augusti. Frun fick armbrott och knäckte flera revben. Bilen och Gustaf klarade sig i huvudsak.

1905. Bilen deltog i Svenska Automobilklubbens sommartävling Mälaren runt. Gustaf Erikson körde. Kopplingen havererade varför man tvingades bryta.

1906. Dåvarande Kronprinsen Gustaf (sedermera Kung Gustaf den V) företog en rundtur i Västmanland. Den 25 juni besökte han Surahammar där han togs emot av disponent Petersson på Surahammars Bruk. Till Kronprinsens förfogande fanns två bilar bevisligen VABIS 1903, 4b och möjligen någon av de övriga tre. Besöket redovisas i reportage i VLT 1906-06-28 och bilder från besöket är väl kända (Bruksarkivet).

1906. VABIS 1903 användes som stabsbil åt general Stjernstedt på den stora militära manövern under hösten 1906.

1906/7 Namnet Vagnsfabriks-Aktiebolaget i Södertelge ändrades formellt till VABIS ett namn som säkerligen i dagligt tal använts många år tidigare. För enkelhets skull benämner vi alla de tidiga bilarna med förkortningen VABIS (Versalt!).

1909. VABIS 1903 hade en tid använts i Surahammar och den 20 augusti 1909 såldes den formellt av dotterbolaget i Södertelge till moderbolaget Surahammars bruk, och dess disponent K E Öhman, för 3000 kr.

1911. Detta år slogs VABIS samman med SCANIA och namnet blev SCANIA-VABIS.

1913. Bilen användes till 1913 då Surahammars Bruk köpte en ny SCANIA-VABIS. 1903 års VABIS hamnade med tiden i en kollada i Spännarhyttan. VABIS 1903 föll så i glömska.

1927. Efter ett upprop från Tekniska Muséet i Stockholm skänktes den först tillverkade bilen i utförande 1d till just Tekniska Muséet där den naturligtvis är bevarad.

1940-tal. Nu återupptäcktes 1903an stående i kolladan i Spännarhyttan. Spännarhyttan var en del av koncernen Surahammars Bruk. Den togs hem till Surahammar rimligen på 40-talet varefter en första upprustning skedde. Ev togs den hem till Surahammar så sent som 1952 enligt en initierad Spännarhyttebo, Gert Raask, som

själv lekt i bilen.

1954. Mr and Mrs Lyttleton fick åka VABIS 1903 från föreningslokalen till Surahammars station. Se foto från Bruksmuséet i Surahammar!

1954. Älgjakt. Se foto från Bruksmuséet i Surahammar.

1958. Marcus Wallenberg hämtades i bilen från järnvägsstationen i Surahammar den 6 juni 1958. Då var alltså bilen renoverad från tiden i Spännarhyttan. Anledningen till besöket var invigning av det nya valsverket. Per Åhlström, då 12 år, vittnar nu om att bilen rykte något förfärligt. Anders Lindberg anger 6 juni 1958.

1962. Kronprinsen af Danmark, prins Axel, besökte Surahammar. Han kördes i bilen. Chaufför var Pelle Pettersson.

1970. I slutet av 60-talet och under första delen av år 1970 renoverades bilen och ställdes i ordning för "modern trafik". Då utrustades bilen med elektrisk belysning. Besiktning skedde i Fagersta den 27 maj och bilen fick nummer BNO 709. Bilen placerades i Bruksmuséet och man hade inga planer på att ta den i trafik. Den förblev stående i muséet. Artikel i VLT 1970-04-11.

1984. Nu besiktigades bilen på nytt den 4:e maj och den fick nuvarande nummer LKW 492.

1989. Surahammars Bruk skänkte hela Bruksmuseum till Surahammars Kommun. Däri ingick, bland mycket annat, VABIS-en från 1903. På grund av inbrott, stölder och viss skadegörelse i muséet flyttades bilen till motorcykel-

muséet där den fick en säkrare men en något tynande tillvaro.

1997. 9 augusti togs dock bilen i trafik igen men svårigheter att handha bilen gjorde att den mest blev till ett museiföremål.

2015. AMV fick låna bilen av Surahammars kommun. (Beslut i Kommunstyrelsen november 2014). Syftet med lånet var att söka återställa bilen till ursprunglig teknisk funktion, så långt möjligt, samt att, är denna renovering är slutförd, ta bilen till England för att köra världens mest prestigefyllda rally för bilar gjorda före! 1905 – London-Brighton-Run. Rallyt gick av stapeln första söndagen i november 2018. VABIS-en och AMV var med!

2019. Bilen planeras återlämnas till ägaren Surahammars Kommun med, så långt vi förmår, en omfattande nyttjande-, renoverings- och historiedokumentation. Bilen står numera på MC-museet i Surahammar



Nordhoff m sällskap under jakttur med bilen. Bild Bruksmuseum.



Kronprins Gustaf besöker Surahammar 1906. Bilden är tagen utanför Brukets Herrgård. Bild: Bruksmuséet Surahammar



*Mr and Mrs Lyttleton fick åka VABIS 1903 från föreningslokalen till Surahammars station. Sir R G Lyttleton var president vid det engelska "Iron and Steel Institute". Ett stort sällskap på ca 180 personer däri-
från var inbjudna till Surahammar för att närvara vid nyinvigningen av Bruksmuséet 6 september 1954. Bild: Bruksmuséet Surahammar.*

Bilens tekniska specifikationer i sammandrag

Text Sune Lindén

Bilmärke: Vagnsfabriks Aktiebolaget i Södertelge eller i dagligt tal VABIS

Modell: Bilen är en öppen s k Tonneau för 4 á 5 personer. (Tonneau innebär att baksätet har påstigning rakt bakifrån och att sufflett således ej finnes).

Vagnskorgen: Köptes av den franska karosstillverkaren Labourdette.

Tjänstevikt: 1180 kg

Mått: Längd 3,45 m, bredd 1,77 m. Axelavstånd 2,10 m. Höjd 1,63 m.

Chassienr: Saknas men anses ha nr 7 efter sex tillverkade dressiner 1903. En mässingskylt på bröstningen, som antagligen tillkommit i modern tid, anger också nr 7. Bilen är dock en prototyp.

Motor: 2-cylindrig radmotor om 2,7 liter och, enligt flera källor, ritningar och skyltar 10 hk. Bensindrift.

Tändning: Elektrisk med lågspänd magnetapparat s k klafftändning. Sedermera moderniserad till tändning med tändstift och vibrator typ T-Ford. Återigen modifierad tändstifttändning, av AMV, till 12 volts tändsystem med konventionella tändspolar – en för varje cylinder. Dessutom har den ursprungliga klafftändningen satts i stånd och man kan nu köra bilen på antingen det ena eller det andra tändsystemet.

Kylare: Vattenkylning vars cirkulation åstadkommes genom dess upphettning och avkylning det vill säga termosifon-

kylning och därmed utan vattenpump.

Växellåda: Två växlar framåt och en bakåt.

Kraftöverföring: Motorns och växellådans rörelse överföres till de två bakre drivhjulen genom en längsgående drivaxel och konisk kuggväxel i differentialen, utan användande av kedjor som annars var det vanligaste i början av 1900-talet, det vill säga en kardanaxel.

Styrningen: Bilen är styrgeometriskt korrekt d v s positiv Cambervinkel, toe in, positiv spindelbultlutning och en positiv Ackermanvinkel.

Smörjning: Från början hade motorn droppsmörjning genom Lubricator. Numera smörjes motorn genom stänksmörjning. Ovan ramlagren finns uppsamlingsskålar för olja som sedan genom hål droppar ner i ramlagren. I samband med detta smörjs vevstakslagren genom centrifugalverkan

Bromsar: Fotpedal verkande på en bromstrumma på kardanaxeln samt en parkeringsbromsspak verkande på bandbromsar på de två bakhjulen.

Hjul: Dimensionen på däcken är 810x90 mm eller ca 32x3,5 tum. Däckfabrikat Dunlop Cord - luftfyllda. Bilen har genom åren haft olika uppsättningar hjul med både homogena och luftfyllda däck i omgångar (Hästkosömmar efter vägarna gjorde tidigare att de luftfyllda däcken ofta fick punkteringar).

Besiktningar, registreringar och ägarlängd

Text Lars Mjörning

När VABIS 1903 tillverkades fanns i Sverige ingen registrering av bilar. Först 1907 började man registrera fordon, men det var då bara ägaren som registrerades och alltså fick ett registreringsnummer. Det finns i de registerutdragen ingen anteckning om vilken bil som avsågs. En ägare kunde ha flera fordon. Det fanns 7 registreringsnummer som var tilldelade Vagnsfabriksaktiebolaget i Södertelge utan att vara knutna till speciella bilar.

VABIS 1903 som var i bruk i Södertelge och i Surahammar 1903-1913 hade förmodligen under denna tid ingen registreringsskylt. Fotot från 1906, taget vid dåvarande kronprinsens besök i Surahammar, visar bilen utan registreringsskylt. Andra tidiga bilder visar bilen följdriktigt också utan registreringsskylt.

1905 utkom den första publikationen över ägare av automobiler – Hvems är bilen. Här kan utläsas ett registreringsnummer A144 knutet till Vagnfabriks A-B, Södertelje. Det anges vara en Tonneau för 4-5 personer med 10 hk och 35 km som högsta fart. Rimligen är detta VABIS 1903. Någon sådan registreringsskylt bar dock aldrig bilen.

I KAK:s årsbok 1909 så finns A144 med och är då återanvänt för "Nobel, Rudolf, motorcykel".

Lite information om numren U4 och U9 som senare förknippas med VABIS 1903.

Registreringsnumret U4 registrerades 1907-07-16 på fabrikör A.F

Westerblom, Västerås och det gällde uppenbarligen inte VABIS 1903. Registreringsnumret U9 registrerades 1908-05-27 på stadsfiskal E. Ekblom, Sala. U9 återanvändes och registrerades 1916-02-29 för en Overland med Norbergs Gruvförvaltning som ägare. Bilen var registrerad med U9 åtminstone fram till 1921.

Det är därmed fullt tänkbart att både VABIS 1903 och Overlandbilen hamnade bredvid varandra i kollar i Spännarhyttan. Bilarna blev lekplats för barn. Skylten U9 kan ha hamnat på marken och sedan har den skylten av misstag följt med VABIS 1903 tillbaka till Surahammar. Därav smittades kanske VABIS 1903 med numret U9.

Efter renovering "för modern trafik" besiktades bilen i Fagersta 1970-05-27 och registrerades då med nummer U9. (Det finns anteckningar på registreringsbeviset "Tidigare avförd" och "Tidigare reg.nummer U4". Den noteringen med nummer U4 är svårförklarad).

När de nya reg.numren infördes 1972 fick VABIS 1903 registreringsnumret BNO079. Det finns en anteckning om att bilen avregistrerades 1976.

1983-05-04 inregistrerades åter VABIS 1903. Bilen fick då det nuvarande numret LKW492.

Surahammars Bruks AB hade 1983 org.nr 5560180720 men bytte 1986 till 556050-1206. Bilen registrerades därför om 1987-05-19 för att fortfa-

Reg. nr 9	Kop nr	Personbil	Fabrikat, typ Årsmodell	Vabis 1903	Modellkod	Chassin et. motov.	
Påbörj. reg. nr BNO 709	Karosseri		Öppet				
Motoreffekt 10-12 hk	Fordonets längd 345 cm	Reg. nr vid bes. -	Tjänstevikt 1180 kg	Däckstorlek frambjul 810-90	Drivmedel/Tankr. lit. Bensin/20		
Axellavsländ 210 cm	bredd 177 cm	Dat. f. första reg. okänt	Ant. pass. 3 st	bakbjul 810-90	Koppl. anordn. Saknas		
Sammanlagda vikten av passagerare och gods får ej överstiga - kg		Avgashuller - dbA	M-R-stämpling	Reservhjul 0 st	Godkänd Fagersta den 27.5.1970		
Anm. Tidigare avförd. Förutvarande reg.nr. U 4				D nr 695933 Björn Persson Besiktningsman			
Ant. dag	Ägarens namn, yrke, postadress (tel.-nr)	Fordonets hemort	Anteckn. och anmärkn.	Ar	Deb. skattebelopp	Ret.	Anmärkn. Restitution
1970 12/6	Surahammars Bruks AB 735 00 SURAHAMMAR Tel 0220/ 30400	556010000 07 Surahammar 556016965 7 Utdrag 5/5 1973		1970 194 - 12/6 1970 ARBESKATT 291 - REG. OML. AVG. 1972 35-			
TSV 101.5.1.1. febr. 1969 140000 ex Länstyrelsen				7 2 1 6 0 0 3 2 8 2			

Besiktningsinstrument från Fagersta 1970

rande vara skriven på Surahammars Bruk.

Bilen ägdes 1903-1909 av Vagnsfabriks-Aktiebolaget i Södertelge som var dotterbolag till Surahammars Bruk.

Bilen har sedan obrutet ägts under tiden 1909-1989 av Surahammars Bruk.

1989-01-01 överfördes ägandet till Surahammars kommun i samband med överföringen av Bruksmuseet där bilen ingick.

Som kuriosa kan nämnas att Transportstyrelsen registrerar ägare med personnummer eller organisationsnummer som huvudiditet. När man vill ha ett registerutdrag, på tidigare ägare, kopplar man personnummer/organisationsnummer till

senaste uppgifter i officiella dataregister. Det fungerar bra för personnummer, då man automatiskt får rätt uppgifter om aktuell persons nuvarande namn och adress. Det ligger i principen för personnumrets uppbyggnad att man inte kan byta persontillhörighet. Företags organisationsnummer återanvänds dock ofta. I synnerhet de som tillhör större bolag typ ASEA/ABB: Vi fick från Transportstyrelsen uppgiften att VABIS 1903 registrerades på "ABB Power Technologies AB" 1983. Lite knepigt eftersom ABB bildades först 1988. ASEA ägde Surahammars Bruk vid den tiden, och använde organisationsnumret för Surahammars Bruk. ASEA använde sedan det numret flera gånger för olika bolag och bilen "hängde med".

VABIS 1903 på utställning i Paris

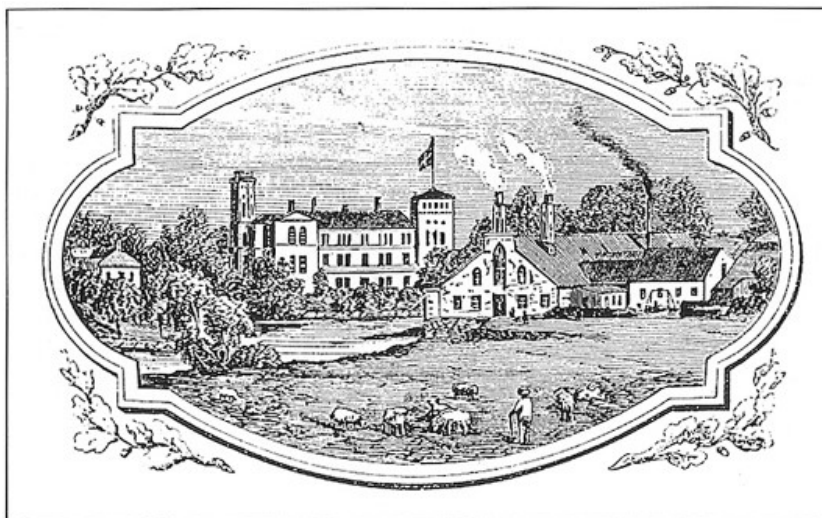
Text Lars Erikols Bild Bruksmuseet i Surahammar



AMVs Londonresa med VABISEN 1903 var den andra gången som bilen var utomlands. Första gången var redan på hösten 1903. Då visades bilen på utställningen Exposition Internationale de L'Automobile i Paris. Observera de vita däcken på alla fordon. Gummidäck är i grund vita. Numera blandas kolpulver in i gummiblandningen för att göra däcken svarta. Observera vidare skylten i bildens vänstra nederkant. Hade Dunlop manne gjort en marknadsföringskupp?

Surahammars Bruks AB och dess dotterbolag Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje

Text Lars Erikols



Surahammars Bruk har anor tillbaka till 1500-talet, då man anlade en kronhammare vid Kolbäcksån. Bruksegendomens huvudbyggnad på en holme i ån, är slottslik med en originell yttre stil. Ännu i slutet av 1600-talet bestod bruket endast av en lancashiresmedja. På 1700-talet var bruket en tid förenat med Skultuna Bruk. År 1845 inköptes bruket av stockholmsborgaren E A Zethelius. År 1872 övertogs egendomen av det nybildade Surahammars Bruks AB och därefter utvecklades verksamheten avsevärt i synnerhet under disponent Peter Peterssons ledning 1883-1908. Bruket blev den ledande tillverkaren av hjul och delar till järnvägsvagnar. Tillverkning av hela järnvägsvagnar föll på att det inte fanns någon järnväg till Surahammar och en sådan byggdes först 1899 genom linjen Kolbäck-Ramnäs.

Att tillverka delar till järnvägsvagnar var mycket lönsamt men att bygga hela järnvägsvagnar skulle vara synnerligen lukrativt.

Philip Wersén, som var ingift

i den ledande industrifamiljen Ekenberg i Södertälje, kontakade 1891 Surahammars Bruk med ett förslag om att starta en fabrik för tillverkning av järnvägsvagnar i just Södertälje. Förslaget mottogs positivt och bolagsordningen antogs i december 1891. Namnet på det nya bolaget blev Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje som alltså blev ett i det närmaste helägt dotterbolag till Surahammars Bruks AB. Planer på en vagnfabrik var inte nya för Surahammars Bruk och Västerås hade då varit den tänkta lokaliseringsplatsen.

Högste chef, VD, disponent blev kaptenen, sedermera majoren i Kungliga Väg- och Vattenbyggnadskåren Peter Petersson. Denne var redan förut chef för Surahammars Bruk. Styrelsen i det nya företaget bestod av samma personer som i moderbolaget.

Vagnfabriken kom att anläggas i slutet av 1891 och tillverkningen kom igång under sommaren 1892. Vagnfabriken kom sedan, fram till en ekonomisk kris år 1903, att vara synnerligen vinst-

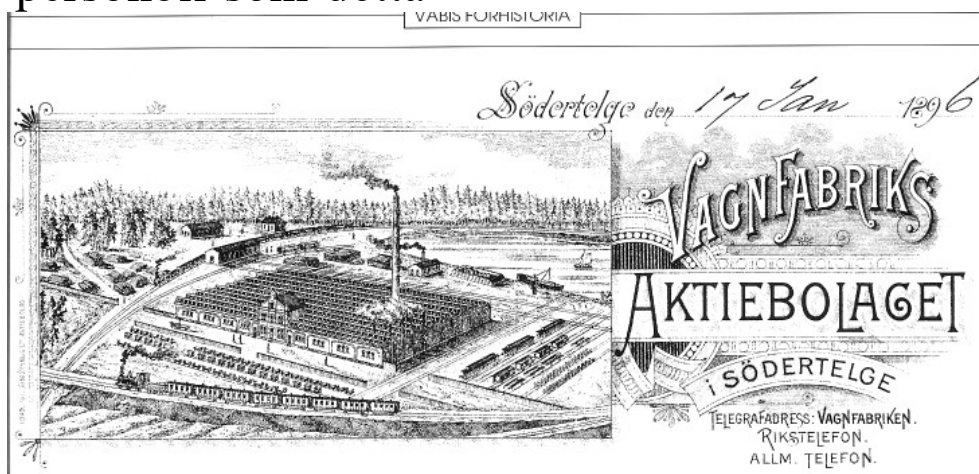
givande. Vinsten slussades kon-
 tinuerligt över till moderbolaget
 Surahammars Bruk. Wersén blev
 endast föreståndare för bolaget
 i Södertelge. Från allra första
 stund kom det att råda en intensiv
 maktkamp mellan Petersson och
 Wersén som slutade med att Wer-
 sén slutade på bolaget 1896 och
 startade konkurrenten Södertelge
 Verkstäder.

På 1890-talet uppkom tankar om
 att starta tillverkning av automo-
 biler. Hösten 1896 anställdes,
 formellt vid Vagnfabriksaktiebo-
 laget, Gustaf Erikson som motor-
 konstruktör för att, enligt bevarat
 anställningsavtal, konstruera och
 tillverka en automobil. Place-
 ringsorten blev alltså från början
 Södertelge där Gustaf hade sitt
 ritkontor. Tillverkningen skedde
 dock i Surahammar, och vid mo-
 derbolaget Surahammars Bruks
 AB, eftersom möjligheterna till
 gjutning av motordelar fanns där.
 Det lär ha hänt att han kom till
 Surahammar med reviderade rit-
 ningar innan de hunnit tillverka
 den tidigare versionen. Efter 1899
 var biltillverkningen flyttad till
 Södertelge men all gjutning sked-
 de rimligen ändå i Surahammar.
 Första bilen tillverkades 1897.
 1901-1902 tillverkades tre bilar.
 1903 tillverkades en femte bil
 som är den personbil som detta

skrift handlar om. Från 1902 till-
 verkades dock mest motordressi-
 ner, båtmotorer och en och annan
 lastbil. De första kompletta mo-
 torbåtarna släpptes ut i jan 1905.
 Båtmotorerna byggde från början
 på Gustaf Eriksons fordonsmoto-
 rer för bensin eller gasoljeldrift

År 1907 byggde Vagnfabriksak-
 tiebolaget en ny fabrik och nam-
 net ändrades formellt till, det
 rimligen redan tidigare i dagligt
 tal använda, nämligen VABIS.
 Namnet registrerades formellt
 1906 och hade använts i viss pro-
 duktion redan från 1902. Av prak-
 tiska skäl använder även vi kort-
 formen VABIS för alla de tidiga
 fordonen.

Gustaf Erikson slutade 1910 och
 efterträddes av ingenjör Gunnar
 Kjellberg. Surahammars roll som
 biltillverkare slutade 1911 då
 Vabis överläts till ett nytt bolag
 genom fusionering med Maskin-
 fabriks AB Scania i Malmö (Sca-
 nia står för Skåne på latin). Sedan
 bildades AB Scania-Vabis och
 senare SAAB-Scania. I dagsläget
 heter bolaget enbart Scania efter
 försäljningen av SAAB Automo-
 bil AB till GM. Hur det blir sedan
 får väl framtiden utvisa. SAAB-
 namnet fortlever i alla händelser
 inom flygindustrin som Saab AB.



Gustaf Erikson



Gustaf Erikson föddes den 13 november 1859. Hans vagga stod i Västra Bohr utanför Lindesberg. Han var son till bergsmannen, lantbrukaren och frikyrkopredikanten Erik Ersson (1818-1880). Gustaf visade redan tidigt prov på tekniska anlag vilka tog sig uttryck i vattenhjul, små sågverk och kvarnar i vårbäckarna runt Bohr. Efter skolgången i Bohr och Lindesberg förkovrade han sig på Tekniska Elementarskolan i Örebro där han tog sin examen 1878. Därefter vidtog praktik i England och USA samt anställningar i Skutskär och på Domnarvet i Borlänge.

I Surahammarkoncernen hade man börjat leta efter någon kompletterande produkt till järnvägsvagnstillverkningen eftersom man såg en viss överetablering på marknaden även om det inte skulle bli några ekonomiska problem förrän vid tiden 1903. Man förstod att bilen var på gång. Dåvarande patronen på Surahammars Bruk, tillika VD för Vagn-

fabriken, Peter Petersson hade i mitten av 1890-talet fått informationer om att nere i Europa hade man börjat tillverka motorvagnar industriellt. Petersson fick i uppdrag av Vagnfabrikens styrelse den 27 november 1896 att närmare undersöka förutsättningarna för att komplettera tillverkningen av järnvägsvagnar med "självgående vagnar". Utan att göra några marknadsundersökningar kontaktade majoren en ung ingenjör, Gustaf Erikson, vid Domnarvets Järnverk. Vid sidan av sitt ordinarie arbete sysslade Erikson på sin fritid med förbränningsmotorer. Erikson anställdes vid Vagnfabriksaktiebolaget i Södertelge med uppgift att konstruera och tillverka lämpliga automobilfordon och därtill hörande motorer. Han var 37 år. I anställningskontraktet mellan Vagnfabriksaktiebolaget och Gustaf Erikson från den 19 december 1896 framgår klart vad hans uppgift framgent skulle vara. Utdrag ur kontraktet:

"... inträder jag Erikson i Vagnfabriksaktiebolagets tjänst såsom konstruktör och verkmästare vid Vagnfabriken i Södertälje, hvarvid mitt, Eriksons, huvudsakliga åliggande blifver att för Vagnfabriksaktiebolagets uteslutande räkning studera, konstruera och tillverka lämpliga automobilfordon med dertill hörande motorer...". Erikson slutar hösten 1910 men återkommer till bolaget hösten 1914 och slutar åter hösten 1917.

Gustaf skulle få bygga en bil efter sin egen idé. Med energi kastade han sig över arbetet och redan efter några månader, våren 1897, var arbetsritningarna klara. Gustavs första bil, den så kallade Ritbordsbilen, blev troligen dock aldrig byggd och inte heller tillverkades motorn. Motorn är döpt efter beteckningen på ritningarna a+nummer. I Fjäderbladet använder vi oss av benämningen Ritbordsbilen för att klart skilja den

från nästkommande bil den så kallade A-bilen. Ritbordsbilen, med förbränningsmotor, är Sveriges urbil. Alla senare bilkonstruktioner i Sverige är en utveckling från just denna ritbordsbil.

När tidningarna i slutet av 1800-talet började skriva om självgående vagnar blev Gustav naturligtvis mycket intresserad. Sommaren 1897 åkte han, tillsammans med sin närmaste chef i Södertelge fabriksföreståndaren och ingenjören Carlqvist, på resa för att i Tyskland, Frankrike och England studera bilar. Bland annat var han hos firmorna Panhard & Levassor, Peugeot, Mors, Dion Bouton, Benz och Daimler. Resan utsträcktes även till Belgien där man visserligen inte tillverkade bilar men väl delar till sådana. En Engelsk facktidsskrift hade utfäst en belöning om £1000 för den bästa bilkonstruktionen för fotogendrift. Det blev en sporre för Gustaf. Han kom hem laddad med idéer och säker på att man i utlandet utgick efter många felaktiga linjer. Gustaf studerade noggrant tidningen The Automotor & Horseless Vehicle Journal som han börjat prenumerera på efter resan och som blev hans öga ut mot världen. Han tvingades överge flera av grundprinciperna från sin allra första bilkonstruktion den så kallade ritbordsbilen. Han kastade sig med stor iver över de många nykonstruktioner som han nu insåg måste till.

De ritningar som är bevarade från bilmodell 1897 är signerade Södertelge till den 1 december 1897 och därefter signerade Surahammar. Att rita och konstruera gick nog an i Södertelge men när det gällde själva byggandet var bara Surahammar tänkbar eftersom man där hade ett gjuteri. Dessutom var detta ett högriskprojekt och risken för industri-spionage i Södertelge var stor då den stora konkurrenten Södertelge Verkstäder låg alldeles dörr i dörr med Vagnfa-

briksaktiebolaget.

Vagnfabriksaktiebolaget hade skaffat sig ett lokalkontor i Stockholm med adress Vasagatan 4. Detta förmodligen för att vara på plats i huvudstaden där allt hände. Den 15 december 1897 sänder Gustaf Erikson ett brev från Surahammar till kontoret i Stockholm där högsta chefen Petersson befinner sig. Brevet innehåller ”..kalkyl öfver anläggningskostnad för tillverkning af motorvagnar, jemte en tablå öfver förtjenster och driftkostnaderna för vagnarna”. Han behövde lugna ner en otålig major Petersson. Detta brev har ibland tolkats så att han skulle vara anställd i Surahammar men detta och andra brev som skrevs under experimenttiden är bara skrivna på Surahammars bruks brevpapper eftersom han tidvis tillbringade mycken tid där.

Gustaf Erikson slutade som konstruktionschef på Vabis 1910 men han fortsatte att ägna sig åt motorer och under första världskriget tog han fram en uppmärksammas spritmotor vilken började serietillverkas vid en ny fabrik i Uppsala. Han återvänder, efter några år, till VABIS i Södertelge, utvecklade bland annat en V8-motor med 15 liters cylindervolym och fortsatte med att konstruera förgasare. Hans uppfinning av en sugförgasare väckte stor uppmärksamhet i hela bilvärlden och Erikson fick lätt patent på sin nya förgasare varhelst han ansökte om det. Även i USA beviljades detta patent 1922 – strax innan han den 4 maj detta år avled i Stockholm 63 år gammal. Han är begravd i Uppsala.

Gustaf kom att kallas ”Den svenska automobilens fader”. Utan hans envishet och hans kunskaper skulle Sverige idag inte räknas som en av världens äldsta bilproducenter.

VABIS 1903 i Styrkeprovet

Text o bilder Lars Erikols



I flera år har Aros Motorveteraner disponerat den av Surahammars kommun ägda bilen - en VABIS från 1903. Syftet med lånet var att söka återställa bilen till originalskick så långt som möjligt och sedan att ta bilen till England och köra det äldsta bilrallyt i världen nämligen London- Brighton Run (LBR) där

endast bilar tillverkade före 1905 får delta.

Det mesta som fanns på vår renoveringslista blev åtgärdat och bilen närmade sig sin fullbordan. Den 6e juni på Nationaldagen 2017 och den Motorhistoriska dagen tog vi ut bilen till firandet i Surahammar. Naturligtvis hade bilen

med gott resultat provkörts före dagen i Surahammar. Nu flockades Surahammarborna runt bilen då den skulle startas. Men den ville inte och i princip inte på hela dagen. Bilen drogs åter till Västerås och ställdes in i garaget. Första mekardagen därefter startade bilen direkt vid första dragen med veven. SUCK! Den är lynnig om nu en bil kan vara lynnig.

Under våren 2017 var sektionen inom Automobilhistoriska klubben benämnd Mässing och Nickel på besök i vår klubbstuga och i vårt garage. Bosse Söderberg visade ett bildspel i Power Point och berättade om bilen och vår renovering. På stående fot blev så AMV inbjudna att med VABIS 1903 köra Styrkeprovet första helgen i augusti. Och bilen skulle tilldelas startnumret ett! Naturligtvis antogs utmaningen som innebar att vi skulle få testa bilen under rallyformer och under en längre sträcka.

Styrkeprovet är Nordens motsvarighet till LBR dock med bilar tillverkade före 1925. Torsdagen den 3 aug var det samling på rallyts centralort, Motala. Inkvartering på närbelägna hotel Nostalgi som är sammanbyggt med bilmuséet. Rallyt kördes sedan under fredagen och lördagen. Besättningen i VABIS-en var Bosse Söderberg, chaufför, och Sune Lindén och Torbjörn Boman mekarkunnig besättning. Dessutom var Dag Solander på plats med uppgift att bemanna servicebilen och vara standby om något hände. 80 fordon var anmälda varav VABIS-en och en Oldsmobile var de äldsta från 1903.

En smärre supporterskara från Västerås anslöt. Där sågs Tony Bjurling, Lars Thoresson, Lennart Sahlén, Lars Eri-

kols, Tobbe och Anita Wahlgren, Rolf och Margareta Slagbrand, och Gunnar Enghamre som körde till Motala på sin Harley Davidson Heritage Classic 1996.

På fredagen var det uppehåll i regnandet, men blåsig, invid Vätterns strand. Speaker var igång på startområdet. VABIS-en startade snällt och var först ut i banan. När hela startfältet betats av visade det sig att tre andra fordon inte ville starta överhuvudtaget och de kom alltså inte iväg. Vår bil kördes initialt på den ursprungliga klafftändningen som fungerar som om brytarspetsarna på en modernare bil flyttas in i förbränningsrummet. Vi vet sedan tidigare att klafftändningen gör motorn förhållandevis lågtänd och då givet med varmgång som följd. Så skedde även nu. Efter ett antal km kördes bilen in till vägkanten och tändningen konverterades till tändstift. Och nu kunde vi köra bilen i totalt 2,5 mil. Med utgångspunkt i Surahammar dagen, då vi inte fick igång bilen, var det en stor framgång att köra 2,5 mil. Tyvärr var rallysträckan mycket längre eller 8 mil. Av 80 fordon var det ett 10-tal som inte fullföljde de 8 mil. VABIS-en var alltså i gott sällskap. Under eftermiddagen och kvällen mekades det med bilen inför den andra rallydagen. Dessutom anslöt Robert Gustavsson som fotograferade bilen för ett framtida reportage i Classic Motor.

Lördag morgon startade likartat som på fredagen. VABIS 1903 kom iväg i god fart ut ur startområdet men efter bara någon km trasslade tändningen som den hade gjort under fredagen. Dag bogserade tillbaka bilen eftersom det var så kort bit. På lördag em var det sedan en välregisserad speakerpresenta-

tion. Visserligen bogserades VABIS-en upp på podiet och efter återmontage av klafftändningen startade bilen på första vevdraget till åskådarnas förtjusning. När ekipaget skulle ner från podiet ville bilen inte starta igen. Den gick i alla fall igång på rullstart i nedförsbacke och kunde parkeras för egen maskin. På kvällen vidtog en mycket trevlig och god rallymiddag på hotellet Nostalgi. Här lyckades i alla fall Västeråsarna knipa ett vandringspris vad gäller en frågesport runt rallyt. Så blev det nattinatti och hemfärd under söndagen. Hemkomna till Västerås fortsätter nu skruvandet på tändsystemet med förnyad intensitet.

Drömmen om ett deltagande i rallyt i England första söndagen i november fick sig en rejäl törn genom deltagandet i Styrkeprovet. På styrelsemöte i klubben togs sedermera beslutet att vi inte kör London Brighton Run (LBR) detta år på grund av bilens otillförlitlighet. Den är för svag, blir för varm och startandet är ett formidabelt vågspel.

Erfarenheterna från Styrkeprovet är mycket värdefulla liksom samtalen med

bilägare som tidigare kört LBR. Den gemensamma synen är att man måste ha en i grunden driftsäker bil för att vara säker på att hela rallysträckan om ca 9 svenska mil skall kunna forceras. Det är dessutom ett stort vågspel att frakta bilen t o r Sverige England till stora kostnader om det sedan visar sig att det inte gick att fullfölja rallyt. Styrkeprovet har visat att vi ännu inte nått upp till en driftsäker nivå.

Hemkomna till Västerås fortsätter nu skruvandet på tändsystemet med förnyad intensitet.

PS. Efter Styrkeprovet har mekandet fortgått med förnyad intensitet. Bl a har den s k tändplattan byggts om från att ha varit en tändplatta till ett T-Fordsystem med vibrator, och då utan anslutna kondensatorer, till ett renodlat gängse system för tändstift. HEUREKA! Bilen går nu bra på tändstift. Mekargänget har kört bilen t o r Tidö-Lindö helt utan problem och med en klockad hastighet om drygt 40 km/tim. De jobbar vidare med klafftändningen för att kunna visa upp denna originaltändning och för att kunna köra, i praktiken, kortare sträckor. DS



Från startområdet

Förberedelser för London -Brighton Run

Text Bo Söderberg Bilder AMV



VABIS-en vinschas upp på det täckta släpet

Så var det dags att förbereda deltagandet i London-Brighton-Run med VABIS 1903.

Det säger sig självt att största delen av förberedelserna givetvis var kopplade till det drygt treåriga arbetet med att få den icke fungerande bilen i så tillförlitligt skick att den startar säkert med veven, ger tillräcklig kraft och inte blir för varm och kokar. Dessutom är det ju bra om man kan bromsa och styra säkert när den kommer upp i fart på allmän väg. För ögonblicket lämnar vi renoveringen, som kommer att beskrivas separat, och går istället igenom vad vi gjorde för att förbereda oss, för att så säkert som möjligt kunna ta oss mellan London och Brighton

Veteran Car Club Limited (VCC) Veteran Passport

Ett nödvändigt steg i förberedelserna för att delta i London-Brighton Run är att fordonets ålder bestämts (deltagande fordon måste vara tillverkade före 1905). Detta sker genom att man skickar in en ansökan till VCC i England. Förutom att man fyller i en ansökningsblankett, så behöver fordonets historia beskrivas och aktuella foton i mängd skickas in. Vi gjorde detta 2017-05-31 och efter många mail och skickade dokument fick vi så det efterlängtnade Veteran Car Passport nr 4160 utfärdat 2017-08-06. Ett sådant är giltigt två år från utförandedatum. Nu var kraven för deltagande uppfyllda.

Styrkeprovet. Tidigt i april 2017 besökte AHKs Mässing- och Nickel-grupp, som samlar de äldsta bilarna, AMV för att få information om det renoveringsarbete, som gjorts av AMV på Vabis 1903. Efter mötet föreslog Göran Flank, som var arrangör av Styrkeprovet i augusti i Motala, att vi skulle köra VABIS 1903 där. Efter diskussioner inom styrelsen, beslutade vi att ställa upp. Syftet med detta var att skarpt testa Vabis 1903 för lite längre körning. Detta var alltså en förberedande test inför London-Brighton Run. Under körningen i Motala så fick vi avsluta provet efter knappt två mil av de åtta planerade första dagen. Andra dagen kom vi bara en kilometer. Huvudproblemet under denna test var att motorn överhettade. När vi kom hem så upptäcktes även att en bit av ena bakfjädern gått av. När fjädrarna undersöktes i detalj, så fann vi att det andra bladet på båda bakfjädrarna av någon obegriplig anledning tagits bort tidigare. Detta medförde att det blev för stora krafter på tredje bladet, så att en bit bröts av från det. Slutsatsen av Styrkeprovet var att vi behövde arbeta mer med bilen. Planeringen att delta i London hösten 2017 avbröts.

På grund av den så mjuka fjädringen tjuvbromsade bilen då vagnskorgen slog i botten. När vagnskorgen så gungade slog dessutom chassiet i golvets undersida och vi fick en förklaring till en urgröpning i trägolvet där.

Transport, släp, bil och körkort. Inför deltagandet i Styrkeprovet uppstod ett transportbehov. VABIS 1903 är så pass tung att man

behöver ett 2-tons släp och helst ett täckt sådant. Klubbmedlemmen Martin Sollander hade på sin firma ett täckt släp, som han var villig att låna ut till klubben. Problemet var att detta hade klassats ner för att tillåta personer med standardkörkort att dra släpet bakom vanliga bilar. Nu klassades detta 2-axlade släp upp genom ombyggnad och omtypning. Torbjörn Boman erbjöd att han kunde hålla med dragbil till Motala. Ett problem var nu att de personer, som var aktuella att åka till Motala, inte hade körkort med rätt behörighet för att köra Torbjörns bil med det uppgraderade släpet. För att lösa det problemet bestämde sig en handfull personer från klubben att utöka viktbehörigheten på sina körkort. En förmiddag bokades upp med besiktningsmannen. Alla använde det uppgraderade släpet så det blev rena serieproduktionen av körkortsuppggraderingar. Flera av oss hade tänkt gör detta ändå, men nu blev det äntligen av.

London-Brighton Run, kallas av organisatören för Veteran Car Run (VCR)

Efter vinterns arbeten kände vi oss beredda att anmäla VABIS 1903 till VCR. När bilen skulle anmälas till VCR använder man en websida, där man som första uppgift skall ange bilmärke i en förvalslista. Där fanns givetvis inte bilmärket VABIS med. Efter kontakt med organisatören så adderades VABIS till listan och anmälan kunde skickas in. Detta gjorde att organisatören uppmärksammade att ett nytt bilmärke var på ingång och skulle göra debut. Efter några dagar fick jag en fråga om jag kunde bidra med lite fakta om bilen.

Man planerade en separat pressrelease om Vabis 1903!

Reseplanering. Det är numera inte så enkelt att ta med en bil till England. Det finns några alternativ, men alla förbindelser finns söder om Amsterdam. Vi beslöt att utnyttja färjan Hoek van Holland – Harwich och när den bokats så kunde körsträckor beräknas och hotell börja bokas. Det går smidigt att göra på internet. Man kan dessutom använda olika kartfunktioner för att i detalj studera hotellens omgivningar. Då kan man se var det går att placera kombinationen bil och släp, något som t.ex. är närmast en omöjlighet i centrala London.

Verktyg och checklistor. Under sista månaden innan avresa gick vi igenom olika typer av tänkta serviceåtgärder under loppet och skaffade fram lämpliga verktyg, oljor, oljeskyddsdukar, täckplast för eventuellt regn m.m. I checklistan delade vi också upp vad som behövdes för direktåtkomst i VABIS 1903 och vad som kunde förvaras i fölgebilen. Vi hade lärt oss i Motala att hålla igen på mängden ”kan vara bra att ha”-grejor i VABISen. Där blev bilen onödigt tung på grund av mängden verktyg och vätskor. Slutligen utrustades bilen med svensk flagga och en gammalt gjutet S-märke monterades baktill inför utlandsbesöket, första gången på 115 år (bilen ställdes ut redan 1903 i Paris).

Svenska ambassaden i London. Bilens besättning sov på hotell ett par mil norr om London. Där fick vi parkering för dragbil med släp vilket skulle ha varit näst omöjligt i cen-

trala staden. Största problemet var parkering för VABISen helst nära Hyde Park natten mellan lördag och söndag d v s mellan utställningen på Regent Street och själva loppet på söndagsmorgonen. Gunnar Björkenor tog kontakt med Svenska Ambassaden, som ligger i grannskapet, och de ställde välvilligt ett parkeringsgarage till förfogande. Detta var viktigt eftersom loppet av tradition startar vid solens uppgång. Bilen kördes i Londontrafiken för egen maskin både till Regent Street och till loppets start i Hyde Park.

Kläder till besättningen. Alla utrustade sig med vindtäta läderjackor. Dessutom packades med regnställ då vi trodde att rallyt i november skulle bli regnigt. Men hu vad vi bedrog oss. Vädret var strålande hela Englandsvistelsen.

Kartor. Under loppet får inte följebil med släp åka samma väg som deltagande fordon. Eftersom vi var sex personer i fordonsgruppen och endast fyra fick plats i VABISen så behövde vi bestämma några lämpliga mötesplatser i förväg för personbyten. För att hitta lämpliga punkter och anslutningsvägar till dessa tog vi fram detaljerade planeringskartor. Vi bestämde också vem som skulle vara i de båda bilarna under de olika etapperna. Mötespunkternas GPS-koordinater lades in både i fölgebilens navigator och i GPS-program i en mobil, som fanns i VABIS 1903. Detta fungerade mycket bra och sparade definitivt riskerad strultid, då det inte är helt enkelt att hitta på engelska landsbygdens småvägar.

Resan för besättningen och transporten av bilen till England

Text Dag Sollander Bilder AMV

2015 lånade vi alltså VABISen av ägaren Surahammars Kommun för att återställa den till originalskick så långt möjligt, för att som ett slags kvitto på arbetet och som en belöning ta bilen till England för det mest prestigefyllda rallyt för veteranbilar i världen – London-Brighton-Run (LBR). Surahammars Bruks AB bekostade själva resan till England. Inom Aros Motorveteraner (AMV) hade vi alltså jobbat med bilen i drygt tre år. Redan för två år sedan gjorde vi upp med vår klubbmedlem Martin Sollander om att få låna hans stora täckta släpvagn för rallyäventyret. Släpvagnen passade VABISen perfekt med bara några centimeter fritt fram och bak när den stora huven fälldes ner. Kärran hade typats om för att passa färden till England. En elektrisk vinsch anbringades också. Torbjörn Boman ställde upp med dragbilen Nissan X-Trail som var stor nog att lagligen dra ekipaget.

Så var det dags för start **onsdagen den 31 oktober**. Vi hade packat släpet med VABIS 1903, reservdelar, verktyg och många bra att ha grejor. Besättningen hade rustat sig med läderkläder för det tänkta våta vädret i det troliga engelska höstrusket. Allt var färdigt dagen innan avfärd så på tisdagens kväll, den 30 oktober, kopplades vagnen till dragbilen och inköpta säkerhetslås anbringades. Så gick besättningen till sängs tidigt för att orka med den långa bilfärden till London. Dragekipagets primära besättning, ur renoveringsgänget, var Bosse Söderberg, Torbjörn Boman, Dag Sollander och Sune Lindén. Onsdag morgon den 31 oktober kl 07, och i mörker, körde vi ut på E18 för den långa bilfärden till London om nästan 200 svenska mil. Resan gick via Danmark, Tyskland, Holland och med färja från

Hoek van Holland till Harwich nordost om London på engelska sidan. Bilresan till England tog tre dagar med två övernattningar. Tyvärr går det inga närmare färjor till och från England i dag.

Resan söderut genom Sverige gick som på räls och efter korta uppehåll för lunch och tankning kom vi till Malmö och tog bron över till Danmark. Nu kom vi in i den täta eftermiddagstrafiken runt Köpenhamn. Att lugnt ligga i innerfil med 80 km/tim på farthållaren är dock inte så dumt. Långtradare, som vill köra fortare, får köra om. Vi kör alltså lugnt och stilla i högerfil och det är inte så mycken tid man förlorar på det. Övernattningen i Rödby var på hotell Stop'n Sleep, ett enkelt men bra hotell.

Torsdag morgon den första november tankades dragbilen och så körde vi ombord på färjan till Puttgarden. Därefter en massa mil på dålig motorväg och många vägarbeten. Monotont åkande. Torbjörn och Bosse turades om att köra. Sune och Dag, där bak i bilen, hade det skönt och kunde stundtals ta en power nap. Odramatiskt passerade vi Holländska gränsen där det fanns en välkomnande båge över vägen. Runt Amsterdam och mot vår körriktning stod/rullade sakta en 3-filig köbildning av fordon främst lastbilar. Det är skönt att bo i en liten stad, som Västerås, och inte behöva sitta i bilköer timvis på väg till och från arbete. En andra övernattninng gjordes utanför Utrecht på hotell Bastion i Buessuem. Där kunde ekipaget parkeras bakom låsta grindar över natten.

Fredag. Vår färja gick inte förrän på eftermiddagen så vi åkte till ett privat museum med bara bakhjulsdrivna Volvobilar, främst 200 och 700 serien. Torbjörn var lycklig när han fick

provsitta ett P-1900-chassi och titta på en komplett P-1900. Ågaren hade dessutom 5 stycken renoverade P-1800 och 3-4 P-1800-projekt. Tusentals modellbilar hade han också. Det blir nog en särskild föredragskväll i klubben om detta museum. Vidare till färjeläget passerade vi hur många växthus som helst. Kan det ha varit tulpaner? Så vidtog färjetransporten som var mer eller mindre en ren transport. Någon festivitas var det inte tal om eftersom vi hade ett arbete att sköta. Vid 20 tiden var vi i land på engelska sidan. Då var det dags för vänstertrafik med vårt stora och tunga

släp. Bilens strålkastare var inställda för högertrafik med högerställt halvljus men det var lugnt - ingen ens blinkade. Cirka kl 22 var vi framme vid vårt hotell De Rougemont Manor i Brentwood, London. Ett 4 stjärnigt konferenshotell med stor parkering utanför där vi kunde parkera vårt väl låsta ekipage. Mycket prisvärt genom att det var bara ca 1.5 timme till centrala London. Dessutom var parkeringen av släpet viktig för oss.

Därmed var första reseetappen på vårt Englandsäventyr avklarad och vi gick tidigt till sängs.



Genom Holland sade GPS-en: 32 mil rakt fram sedan höger



Paus i Holland

Hungarounds

Text Lars Erikols Bild: SCANIAs hemsida med tillstånd



För rätt länge sedan träffade jag en Rotarykompis som gillar bilar. Det var förre stadsarkitekten Per Jacobsson. Vi kom att tala om de bilprojekt som sysselsatte, och hade sysselsatt, pensionärerna i Aros Motorveteraner. Vi hamnade i vårt garage och tittade på VABISen. Han tyckte att vårt projekt, med deltagande i London-Brighton-Run, var mycket intressant och berättade att hans son, Claes Jacobsson, var VD för det engelska bolaget SCANIA GB som tillverkar lastbilar och bussar. Så gick tiden och jag fick plötsligt ett brev från England. Det var Claes som skrev och frågade om han kunde hjälpa till med något i projektet. I samband med den faktiska anmälan av bilen till rallyt i England frågade jag om han kunde tänka sig att hjälpa oss med en buss för de många hangarounds som vi förutsåg skulle vilja vara med till England. Alla kunde ju inte åka i VABISen så en buss skulle verkligen sitta fint. Det fick vi löfte om och reklam gjordes i vår klubb för deltagandet i englandsresan. Till sist blev vi 24 intresserade hangarounds. Planen var att, i gryning-

en följa den pampiga starten av rallyt i Hyde park och sedan embarkera bussen någonstans på närbelägna Park Lane. Det praktiska med allt runt bussfärden ordnades galant av pr-chefen vid SCANIA GB nämligen Carly Smith. Hon lät även trycka upp en stor mängd flyers, med foto och uppgifter om bilen, som delades ut till alla intresserade som kom i närheten av fordonet.

Det var inte bara VABISen som förbereddes för äventyret i England. Tobbe Wahlgren och Lars Erikols kom tidigt överens om att söka klä sig i tidstypiska kläder från förra sekelskiftet. Eftersom det var evenemang både lördag och söndag så klädde dessa upp sig redan till avresan på Hässlö. VABISens besättning klädde också upp sig. De flesta i läderjackor och huvudbonader för bilrally dvs de var förberedda för regn och kyligt väder denna första helg i november. Det fanns säkert regnkläder med i packningen också. Men hej vad alla bedrog sig. Vi hade strålande väder alla dagar och runt 14 grader varmt. Dag hade en vacker engelsk kostym med äppelknyckarbyxor och den stora kepsen

på sned. Det nyaste skägget stod Dag för i form av en präktig och mycket passande skepparkrans. Gunnar Björkenor hade fixat pins att ha på rockslaget till alla medverkande i vårt englandsäventyr med texten VABIS 1903 tillsammans med en svensk flagga.

Bilen anmäldes formellt tidigt på året 2018. Vi blev antagna med acklamation från rallyledningen. Flera av oss hangarounds bokade flygbiljetter t o r, redan i mars månad, på Ryan Air, mellan Hässlö flygplats i Västerås och Stanstedt norr om London. Fyra deltagare bokade Norwegian Air från Arlanda till och från Gatwick. Gatwick ligger nära staden Crawley där rallyt skulle ha halvvägsuppehåll och där de fyra skulle bo. Övriga bodde i London. På Hässlö samlades, fredagen den 2 november, det största resevägen under skoj och glam. Lördagen var utställningsdag på Regent Street. Vi tog oss dit till kl 09 och utställningen öppnade formellt kl 10. En bekant ytterligare dök upp och det var den nya VD:n för Surahammars Bruks AB Lars Christensson med fru. De hade privat ärende i London men det passade väl att se utställningen på Regent Street under lördagen. Tyvärr fick förre VD:n, och projektets välgörare, Per Zettergren, förhinder att resa. TataSteel, som äger Surahammars Bruk, representerades av Mark Cichuta. Ägaren till bilen, Surahammars Kommun, representerades av kommunalrådet Tobias Nordlander och kommunkommunikatören Cristian Hidalgo.

Många vackra bilen anlände i en strid ström. De gamla bilarna sågs också i den vanliga londontrafiken. Man hörde på motorljudet när en veteran var i antågande. De flesta bodde på horell nära Hyde Park. Från Crawley åkte några tåg upp på morgonen till utställningen. Denna dag blev nog så stor och viktig som själva rallyt på söndagen. På Regent Street kunde man i lugn och ro spankulera runt och se de utvalda 100

utställda bilarna under hela dagen. På rallyt fick man visserligen se många, många fler bilar men bara under kort förbipasserande. Dessutom fick ju VABISen pris under utställningen. Bilen var hela dagen i centrum för väldigt många intresse. En höjdardag!!

Söndag var rallydag. Efter rallyts start lämnade bussen Hyde Park och närbelägna Park Lane planenligt ca kl 08.30 och då med sikte på staden Crawley där rallyt skulle ha halvvägsuppehåll. Både veteranbilar och besättningar fick här en välbehövlig uppgradering en del med bensen en del med lättare förtäring. Här var också stora skaror samlade för att se och applådera veteranbilarna. VABISen bokstavligen svischade förbi, Allt såg bra ut.

Framåt kl 14 drog vi med bussen till Brighton. Där, på strandvägen, var målgången ordnad. Vissa bland oss följde VABISens färd på Glympse. Helt plötsligt såg vi att bilen gjorde ett längre oplanerat stopp. Vi väntade och väntade vid målet. Plötsligt kom bilen i gång igen. Man hade stannat för att byta tändstift, serva, tanka bilen och sträcka på benen. Och så runt kl 15 kom VABISen med god fart i mål. Då hade man en timme till godo eftersom lopet stängdes kl 16. Vi var alla lyckliga. Hela renoveringsprojektets slutfas hade genomförts som planerat. VABISen har alltså varit i England och vi har deltagit i det äldsta rallyt i världen, London-Brighton-Run, för bilar tillverkade FÖRE 1905. Så bussfraktades vi hem till Crawley och London igen VABISens besättning lastade raskt och drog norrut mot sitt hotell norr om London. Eftersom VABISen var på släpet kunde även Bob Lockley och Torbjörn Wahlgren hoppa på bussen. Vi var åter i London vid pass kl 20 – nöjda och glada. På måndagen tog vi lokalbuss till Stansted för att flyga Ryan Air hem till Västerås. VABISen med besättning kom hem onsdag kväll.



Utställning på Regent Street under lördagen

Text Dag Sollander Bilder AMV utom ovan

Lördag. Denna dag skulle bilen ställas ut på Regent street. Väckarklockan hade ringt vid 5-tiden. Nattportieren hade fixat sandwich åt oss eftersom det inte blev någon engelsk frukost så tidigt. Genom Gunnar Björkenor hade vi fått en bra kontaktman på Svenska Ambassaden med adress 11 Montagu Place Marylebone, och där kunde vi bekvämt lasta av VABIS-en från släpet. Bilen kördes sedan för egen maskin, i Londontrafiken, till Regent Street och var framme strax efter kl 8 på morgonen. På Regent Street strömmade bilar till. Det var ca 100 utvalda bilar som skulle visas upp under dagen med start kl 10.

Jag passade på att filma de som anlände. Ibland var det stillastående kö och flera såg då mitt Vabismärke och utbrast "Åh, jag har läst om den i programbladet". Häftigt att vi blev uppmärksammade även på detta sätt.

Många var uppklädda, inte minst damer, och våra egna gentlemen Torbjörn Wahlgren och Lars Erikols som hade förre sekelskiftets kläder på sig ända från hemmet och Hässlö flygplats. De blev frekvent fotograferade ofta med vackra damer vid sin sida och fick mycket beröm för klädseln. Torbjörn sade att så här skall jag alltid vara klädd när jag är i London...



Tidigt på lördagen, innan rusningen, tog SCANIAs fotograf denna bild på bil och de klubbmedlemmar som var tillstädes. Vi fick publiceringstillstånd. Fr v Lars Mjörning, Lars Thoresson, Gunnar Thiede, Lars Johannesson, Bob Lockley, Lars Erikols, Tobbe Wahlgren, Bo Söderberg, Sune Lindèn, Dag Sollander, Gunnar Björkenor och Sune Hanses.

Utöver transportgänget anslöt nu Bob Lockley och Torbjörn Wahlgren till de som skulle köra rallyt med följe-bil. Dessutom var det ett antal AMV:are som anslutit till London under fredagen. Om dessa hangarounds skriver Lars Erikols under särskild rubrik i detta Fjäderblad.

Från SCANIA GB kom Pr-chefen Carly Smith med ett professionellt fotografgång. Det var gott om åskådare och många frågvisa så vi hade fullt upp. Det var roligt att många svenskar kom fram

och pratade. Det sägs att 500 000 människor passerade utställningsområdet på Regent Street under dagen.

Medan en tradjazzorkester spelade gick domarna runt och bekantade sig både med bilar och besättning. En av domarna var Edd China, den långa mannen som är känd från TV programmet Wheeler Dealers. Han var kvar och var så intresserad av vår VABIS att de andra i domargänget fick komma och hämta honom. Fram mot eftermiddagen kom arrangören fram till vår bil och



*Stolta pristagare: Tobias Nordlander, Bosse Söderberg, Dag Sol-
lander, Tobbe Wahlgren och Sune Lindén*

lade en markerande blå Rosettblomma på kylaren och vi fick rulla fram bilen till en särskild VIP-inhägnad för att senare få ett pris. Totalt 8 bilar samlades på detta vis. Vårt pris heter The Judges Overseas Award och här kommer juryns motivering:

“An award with no specific or technical criteria, given to an overseas participant as selected as the judge’s favourite of the day for whatever reason- as they see fit.

Winner: Surahammars Kommun

Country: Sweden

Car type: 1903 Vabis

Car number: 249”

Grovt översatt innebär det ett pris där bilen är domarnas utländska favo-

rit utan att de behöver redovisa skälen därtill. Utställningen pågick till kl 16. Då kördes bilen, för egen maskin, tillbaka till ambassaden där vi fick garagera den under natten. Där stod bilen bra med närhet till söndagens start av rallyt i närbelägna Hyde Park. Torbjörn Boman hade på morgonen kört tillbaka släpet till vårt hotell norr om London och kunde sedan parkera dragbilen på ambassadens parkering över dagen. Vår ambassadkontakt, Annica White hade släppt in honom och gett honom koden för senare användning. Under alla kontakter mellan Annica och Bosse framkom att Bosse har varit hemma hos Annicas far som bl a var Bugatti- och Salmsonägare så de hade mycket att prata om. Världen är minsann liten.



Bilder från Regent Street

Bilder Lars Erikols



Prisutdelning på Royal Automobil Club RAC

Text Dag Sollander Bilder AMV



Harrods Heritage Award togs emot av Lars Erikols och Bosse Söderberg.



**Bonhams London to
Brighton Veteran Car
Run
supported by Hiscox**

**2018
Harrods Heritage Award**
In recognition of the best
restoration or heritage project

**Aros Motorveteraner
Restoration Team**
for their Vabis restoration

KL 17.30 på lördagen var det First timers meeting på RAC, Royal Automobil Club, 89 Pall Mall. En livréklädd anställd tog emot redan på trottoaren. I foajén spelade en trio vacker musik från musiksamlingen American Songbook. Här konstaterar vi att vårt klubbhus i Västerås ligger lite i lä. RAC hade ett klubbhus i sten med fyra våningar. Byggnaden innehåller bl a hotell och till och med en pool. Inom vår klubb får vi dessutom börja med att ha proper klädsel med slips eller fluga när vi träffas. I den stora samlingssalen blev det mingel med champagne och snittar. Så startade en andra prisomgång och vi kallades upp på scenen först av alla de sju som nu skulle belönas. Bosse Söderberg och Lars Erikols tog emot priset Harrods Heritage Award med mo-



Lars Erikols, Dag Sollander, Bob Lockley, Torbjörn Boman, och Sune Lindén läskar sig efter alla goda snittar.



Mycket folk var det trots att bara debutanterna i loppet var inbjudna. Vår Lars Mjörning står i grå kavaj i första ledet beredd med kameran.

tivering - "In recognition of the best restoration or heritage project. Winner: Aros Motorveteraner Restoration Team for their Vabis restoration"

Det var mycket hedrande särskilt med tanke på all konkurrens. Så gled vi tillbaka till hotellet norr om London för en lätt måltid och direkt i säng.

Så körde vi London-Brighton Run

Text Dag Sollander Foton VCR och AMV



Starten inleds traditionsenligt med att riva den förhatliga röda flaggan som man vid förra seklets början var tvungen gå med före automobilerna av varningsskäl

Söndag. Väckning redan kl 04 för anledningen till hela äventyret nämligen London-Brighton-Run. Ingen frukost och denna gång inte ens smörgåsar. Vi hämtade VABISen på ambassaden, körde den i morgonmörkret, för egen maskin, till Hyde Park med tända lyktor. Torbjörn Wahlgren och Bob Lockley anslöt till besättningen så nu var de sex personer sammantaget för VABISen och fölgebilen. Köpte kaffe och en macka och sedan for vi till vår startposition som var i startgrupp 10 söder om sjön "the Serpentine". Vi hade delat upp körningen så att Bosse och Bob tog framsätet och Torbjörn W med Dag i baksätet. Dag skulle försöka filma starten och körningen den första sträckan. Torbjörn B och Sune körde fölgebil med släpet och vi hade gjort upp ett bytessche-

ma. Rallyrutten och fölgebilsvägen var olika för att det inte skulle bli för mycket trängsel. Rallyt går på icke avlysta allmänna vägar så det är tillräckligt trångt i alla fall. Bosse hade hittat en förträfflig app som installerades i telefonerna. Programmet heter Glympse och där kunde vi meddela vår position likartat ett GPS. Per Zettergren i Valskog och hangarounds kunde alltså se rörlig positionsangivelse för bilen och där-till live

.Rallyt startar alltid vid solens uppgång och i år var det kl 06.59. Strax innan hade man rivit sönder den förhatliga röda varningsflaggan som i bilismens barndom föregick bilar under färd. Vår start kl 07.39 gick bra. Respektiva startgrupp innehöll ett 20-tal bilar. Dessa släpptes iväg i klump. Allt flöt på och med tanke

Rallyts sträckning

Bild ur programmer

The route spans 60 miles, starting in London and travelling through Surrey and Sussex countryside and finishing on Brighton seafront. Below is an approximate route time guide for those wishing to cheer on these adventurous motorists from the roadside.



6.59am-8.15am: Hyde Park, London

- Wellington Arch
- Constitution Hill
- Buckingham Palace, The Mall
- Whitehall
- Westminster Bridge

7.05am-9.15am: Lambeth North, A302

- Kennington, A23
- Brixton, A23
- Streatham, A23

7.20am-9.45am: Norbury, A23

- Thornton Heath, A23

7.35am-11.00am: Croydon, A236 - A235 - A23

- Coulsdon, A237 - A23
- Merstham, A23

7.50am-11.30am: Redhill, A23

- White Bushes, A23
- Salfords, A23
- Horley, A23

8.00am-12.15am: Gatwick, A23

8.20am-2.00pm: Crawley, A2219 - High Street - A2220 - A2004 - A23

- Pease Pottage, B2114
- Handcross, B2114
- Staplefield, B2114

8.30am-2.15pm: Hammer Hill, Cuckfield Road, B2114

- Whitemans Green, B2115 - B2036

8.45am-2.30pm: Cuckfield, B2114

- Whitemans Green, B2115 - B2036 - A272
- Ansty, B2036

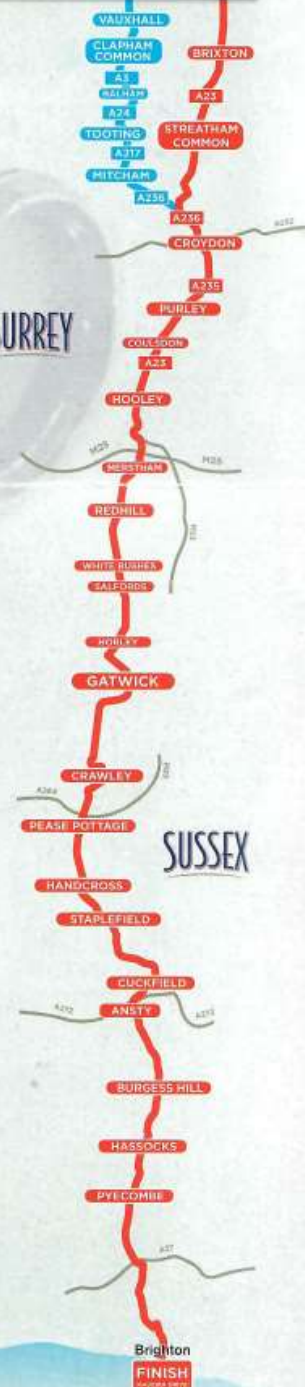
8.55am-3.00pm: Burgess Hill, B2036

- Hassocks, A273

9.00am-3.30pm: Clayton Hill, A273

- Pyecombe, A273 - A23
- Brighton, A23

9.59am-4.30pm: Madeira Drive





VABISen framkörd till startområdet och startgrupp 10 före solens uppgång.



Starten har gått...



...och VABISen är på rull.



Här passeras staden Crowley i en präktig högersväng. Ungefär halvvägs i loppet.

på att det var ca 400 startande inom en timma och 20 minuter ser man att arrangören har rutin. Rallyt har körts 125 gånger! Det var inte några större svårigheter att komma genom London. Många vakter såg till att trafiken flöt på. Fantastiskt var att se så många åskådare som kommit. Alla (nästan) vinkade glatt.

Rallyt gick i perfekt väder med ca 12 graders värme och sol blandat med lite moln men inte ens en regn-skur. Vi behövde alltså inte stanna för att sätta på medhavda regnställ. Bilen uppförde sig i grund bra. Några stopp gjorde vi för att kolla tändstift, olja och vatten. Vi fick ta fram silvertejp för att få en främre stänkskärm att ej falla av. Ett stag hade nämligen brustit på grund av långvariga vibrationer. Silvertejpen var även bra att ha då en blinkerslampa lossnade. Det värsta kanske var att en cylindrisk pinne i gasreglaget var på väg att smita så motorn rusade men med silvertejp fixades allt så att vi till sist kom i mål.



Cerifikatet som visar att VABISen fullföljde loppet



Här kommer den. VABISen har fullföljt London-Brighton Run med den äran! Bosse Söderberg, Dag Sollander, Bob Lockly och Sune Lindén var besättning

Alla backar, som är fruktade, klarades på ettan. Problemet var mera att det var många trafikljus som bara hann släppa fram några enstaka bilar innan det blev rött igen. Det blev alltså risk för kokning. Med våra extra elfläcktar klarades dock motortemperaturen men det var på gränsen..... Så kom vi fram till Brighton och kunde köra i mål kl 15.27 till jublet från våra kompisar som troget stod och vinkade, härligt! Likt Vasaloppet drog man ett symboliskt snöre kl 16.30 och de som kom därefter fullföljde alltså inte loppet. Tobbe W och Bob återgick till gruppen hangarounds. En del deltagare deltog i den stora rallybalen men det hoppade vi över eftersom det skulle innebära en extra övernattnings i Brighton och vi hade långt att köra. Så det blev en rask lastning i släpet och några timmar senare var vi tillbaka

på vårt hotell norr om London och åt en riktig middag med en (eller två) pint öl! Vi sov gott den natten!



Från målområdet i Brighton.

Hemtransport och hemfärd

Text Dag Sollander Bilder VCR och AMV.

Måndag 5/11. Vi hade hela dagen ledig eftersom färjan inte skulle gå förrän på kvällen. Vi åkte därför till Duxford Imperial War Museum som är enormt stort. Men det får bli en separat historia och möjligen, någon tisdagskväll, underlag för en föredragskväll i klubben. Tull och passkontroll innan vi åkte ombord på färjan i Harwich. Inga problem med VABIS-en. När vi talade om vad vi varit med om med bilen var kommentarerna "Häftigt".

Tisdag körde vi genom Holland och Tyskland. GPS:en i Torbjörns bil var lite tjatig när den ofta sa att kör 13 mil rakt fram, sen en sväng och sedan 22 mil rakt fram.

Jag vet inte om man skall kalla våra följare på Glympse för Stalkers, men våra klubbkamrater höll koll på oss även när vi körde fel i Puttgarden och hamnade på ett stort speciellt varuhus. Det fanns flera svenska ekipage där med stora släp..... Samma hotell i Danmark som på utvägen, Stop'n Sleep, Frukostdamen kände igen oss och frågade om vi hade varit hem en tur (för att lasta av).

Vi hade diskuterat vilken var den bästa vägen antingen över bron eller via Helsingör-Helsingborg. Vi körde alltså Helsingör-Helsingborg tillbaka till Sverige för att jämföra med brovägen på utfärden. Det blev ungefär samma kostnad men sträckan blir ca 5 mil kortare. Vi behövde inte vänta många minuter på färjan. Sen kom den stora frågan. Torbjörn B försökte slå vad om att vi skulle bli kollade i svenska tullen, men icke. Vi hade tyvärr inte modet att acceptera vadet - och hade vi gjort det så hade vi vunnit.

Onsdag. Vid 19-tiden var vi tillbaka i

Västerås med nästan 200 hemrese mil i bagaget. Ekipaget ställdes på säkert ställe och avlastning skedde dagen därpå. Att allt gått som på räls beror helt på Bosses noggranna färdplanering även med noggranna bokningar av färjor och hotell. Han lade till exempel in punkter och vägsträckor på kartor, med koordinater som han i förväg lade in i bilens GPS. Vi kom därför direkt till färjor, hotell och till och med direkt till önskade parkeringsplatser – inte den enskilda rutan men det får vi leva med. Torbjörn Boman skall även ha en stor eloge för sin släpvnagskörning på smala gator i London och i vänstertrafik.



Plakett efter fullföljt rally

Lite rallystatistik

Av 431 anmälda bilar startade 359 i rallyt. 312 fullföljde loppet. 100 utvalda bilar ställdes ut på Regent Street. Totalt delades 17 priser ut och VABISen fick två. Tala om succé! Dessutom var VABISen den enda bilen som presenterades i det officiella programmet och t o m på ett helt uppslag

Sveriges första bil gick i mål efter 115 år...

Text o bilder Lars Erikols



Efter målgång vid Stadion i Stockholm.

I Sverige fanns ett första bilrally redan 1904. Det var en slags tillförlitlighetstävling av dubbeltydigt slag eftersom den som hade minst antal felpoäng korades som segrare. Rallysträckan var Stockholm-Uppsala (över Litslena) och efter lunch andra etappen Uppsala-Stockholm (över Sollentuna). 10 bilar deltog bland annat VABIS 1903. Av de 10 startande kom endast 5 i mål. Tyvärr bröt VABISen då man fick ett brott i bakaxelns kraftöverföring på bron i Flottsund som är en förort söder om Uppsala.

Under lång tid har gruppen runt VABIS 1903 närt tanken att vi skulle fullfölja loppet från Flottsund till Stadion i Stockholm där målet var i dåvarande Idrottsparken 1904. Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) och sedermera Kungliga Automobilklubben (KAK) tände på idén. KAK:s föregångare, Svenska Automobilklubben, var arrangör av rallyt 1904 och arrangerade en avslutande rallymiddag på Hasselbacken på Djurgården i Stockholm. Besättningen på VABIS 1903 garagerade kvickt den trasiga bilen i Uppsala, tog tåget till Stock-



Service och kontroller vid en mack i Sollentuna strax innan vi gled in i Stockholm. Öhmans vackra Cotterau parkerad intill.

holm och hann vara med på den avslutande middagen. MHRF och KAK åtog sig år 2019 att, tillsammans, arrangera slutfasen i rallyt från Flottsund för VABIS 1903 och ta emot denna enda kvarvarande rallybil, av de 10, under högtidliga former, vid det gamla målet, nuvarande Stadion.

Sagt och gjort.

Med,ägaren, Surahammars Kommuns goda minne trailades bilen till bron i Flottsund på morgonen lördagen den 18 maj. Torbjörn Boman drog bilen i Martin Sollanders täckta

släp med sin Nissan X-Trail. Han var dessutom fölgebil till den gamla bilen i händelse av att något skulle gå snett. Besättningen i VABISen var Bosse Söderberg som förare och Dag Sollander samt Lars Erikols som passagerare. Vi skulle dessutom få en passagerare från arrangörshåll men så blev det till sist inte. Ett 50-tal

Uppsalabor och ett par från Västerås hade mött upp på parkeringen för att hedra arrangemanget och för att åse starten. Arrangörerna hade på vårt önskemål fixat så att vi fick en föråkare från Försvarets Motorcy-



Stadion välkomnade med stora flaggspelet

Starten vid Flottbron i Uppsala



kelklubb (FMCK). Vi skulle nämligen försöka åka gamla rallyvägen Riksväg 13 och den är inte lättfunnen i våra dagar. Men vår föråkare löste detta lilla problem galant och planenligt strax efter kl 09 startade vi de sju milen till Stockholm. Raskt hamnade vi i ett stort cykellopp med klungor om ca 20 cyklister som ställde till det för oss och faktiskt gjorde så att vår medelhastighet sjönk betydligt. Men efter några mil vek cyklisterna av mot väster och vi fick relativt fritt ända ner till Stockholm. Kaffe förstås på en Preemmack före Sollentuna. Vi hade gott om tid så i Sollentuna gjorde vi ett servicestopp och där anslöt familjen Lars Öhman med sin vackra mässingbil Cotte-reau 15/18 från 1906. Skojigt

att prata en stund med dessa gamla Västeråsare och titta på den vackra bilen. Sådrog vi vidare söderut och när vi kom till Valhallavägen i Stockholm stannade vi till en stund så vi skulle tima tiden kl 13 för planerad målgång – det gällde att inte komma för tidigt.

När vi körde in till Stadion var hela Stadions flaggspel, om ett dusin svenska flaggor, hissade. KAK:s representant hängde på Bosse en präktig vinnar/lagerbladskrans med textade blågula band och MHRF var givetvis representerat. TV4 filmade ankomsten och hela ceremonin som sedan sändes på kvällen i nyhetsprogrammen. Ett antal Stockholmare mötte dessutom upp.

Så drog vi till Djurgården och garage VABIS 1903 i stallet vid det kungliga slottet Rosendal där också släpan parkerades. Vid KAK:s vackra kontor och kansli på Djurgården fick vi parkera

dragbilen med ett mycket speciellt parkeringstillstånd. Man fick parkera var som helst på gatumarkmen ej på parkeringsruta. Sedan gick vi några hundra meter och installerade oss på Hotel Hasselbacken. Kl 19 åt vi middag på Hasselbacken tillsammans med arrangörerna precis som man gjorde vid rallyt 1904. Förutom några högtidstal blev vi promoverade med en medalj och ettvagnmärke dagen till åminnelse.

Denna rallyslutsträcka väckte stort intresse med artiklar i riks- och lokaltidningar (papperstidningar och på nätet). TV4 sände i sina nyhetsprogram. Riksradiön skrev på hemsidan och Radio Västmanland sände inslag. På övriga sociala medier var det fullt tryck och text på Suraham-

marssidan på Facebook har ett inslag om målgången 185 gillamarkeringar.

Sveriges första rallybil gick alltså lyckligt i mål efter 115 år...

Vi tackar arrangörerna KAK och MHRF som dessutom storstilat bekostat hela arrangemanget

På söndagens morgon skulle vi vara med på det sk Gärdesloppet som började med en kortege från Hagaparken, genom Stockholm ner till Djurgården. VABIS 1903 hade äran att leda hela kortegen. Före oss hade vi två motorcykelpoliser och ett par historiska polisbilar. Det gick med en vådlig fart genom staden och hastighetsmätaren pendlade mellan 45 och 50 km per timme. Bosse sade sig förstå hur makthavare kände sig vid jämförbara färder i sina huvudstäder. På Gärdesloppet anslöt vi oss med bilen till MHRF:s tältläger där man också firade riksförbundets 50 år. I övrigt var det regularitytävlingar (Prins Bertil Memorial) på bana, Concors de Charme, allmän utställning av fordon samt defilerings av de vackraste båtar i arrangemang av Motor Yacht Society (MYS) där man får vara med om båten är mer än 12 meter lång och äldre än 30 år. Mycket annat fanns att beskåda som lådbilsrally, överflygning av DC3:an, nybilsområde, hovstallets utställning och cykeltestbana.

Vi åkte från Djurgården i regn efter kl 16 och landade i Västerås vid klubbgaraget runt kl 18 mycket belåtna med helgens äventyr.

Gustaf Erikssons grav i Uppsala ...

Text Lars Erikols Bilder Anders Erikols



Vi har ju i vår klubb kommit konstruktören och tillverkaren av Sveriges första bilar nära nämligen Gustaf Erikson. Som nog alla minns så är hans första bil, som tillverkades 1897 och provkördes 1898, bevarad på Tekniska museet i Stockholm. Efter ett upprop från museiledningen skänktes ettan av Surahammars Bruks AB redan året 1927. Aros Motorveteraner fick Tekniska Museets uppdrag att försöka få igång bilen som inte körts sedan 1898. Det lyckades och Tekniska Museets styrelseordförande Christer Fuglesang kunde under stor medial uppmärksamhet på sensommaren 2022 köra

bilen utanför museet. Sedan tillverkades, före 1903, en andra, en tredje, och en fjärde bil (med encylindriga motorer) inom koncernen Surahammars Bruk. Förmodligen eldades en upp i en städning på bruksområdet i början av 20-talet. Bil nr två kan, enl flera rykten, ha hamnat i Ramnäs och den bilens motor finns bevarad och ägs av vår bilklubb Aros Motorveteraner. Vi vet att AMVs motor från 1901 köptes från Ramnäs 1917. Vi har en tidningsartikel som säger att maskinisten vid Ålsätra Kraftstation köpte en bil från Surahammars Bruk 1921 det år då en bil eldades upp. Det kan ha varit den fjärde bi-

...på Skogskyrkogården



len. Den så femte tillverkade bilen kom till utförande 1903 på dotterbolaget VABIS i Södertälje. Den bilen lånade AMV från ägaren Surahammars Kommun och vi såg till att den fungerade i London-Brighton Run 2018 vilket framgår av artiklar i föreliggande digitala tidning.

Redaktören funderade över var Gustaf begravdes. Sonen Anders inkopplades och fann snart graven i fråga. Den är belägen på Skogskyrkogården i Uppsala. Anders fixade ett par bilder på den välhållna graven. Den ligger på en del av kyrkogården med begravda bemärkta

samhällsmedborgare. Den kommer sannolikt att skötas av kyrkogårdsförvaltningen i evärdelig tid. Kopplingen till Uppsala skulle kunna vara att Gustaf arbetade där på en spritmotorfabrik. På gravstenen ser man Gustafs efternamn där dock Eriksson stavas med två och inte ett s. Man var tydligen inte så noga på den tiden. På gravstenen känner vi också igen namnet Bohr. Sonen Einar Bohr är dock begravd i Stockholm. Namnet Bohr kommer från Gustafs födelseort Västra Bohr i närheten av Lindesberg. Aquilonius var en svärson till Gustaf..

VABIS 1903 står nu till allmänt beskådande på Motorcykelmusèet i Surahammar. Ägare Surahammars kommun.



Snygg häck!