

STYRKEPROVET



ARVIKA 4-7 AUGUSTI 2011



MÄSSING & NICKEL



VÄLKOMNA TILL STYRKEPROVET OCH TILL ARVIKA!

Hej alla veteranbilsentusiaster!

Det är verkligen roligt att denna unika sammankomst med så många gamla och fina bilar i år sker här hos oss. Arvika fyller ju hundra år i år och då passar det bra att staden fylls med bilar som är bortåt hundra år.

Det finns ett stort och genuint intresse för motorsport och bilar i Arvika. Bilsporten är och har här alltid varit stor, och några verkligt framgångsrika tävlingsförare kommer härifrån. Jag tänker på rallyveteranen Per Eklund, STCC-föraren Tommy Kristoffersson och IndyCar-segraren Kenny Bräck.

En stor del av vårt näringsliv har också koppling till fordons- och bilindustrin. Jag vet att Ni under Er vistelse här kommer att besöka Arvika Fordonsmuseum. Vi är stolta över vårt fordonsmuseum, där finns några verkliga pärlor att beskåda. Hoppas att Ni får bra och trivsamma dagar här i vår jubilerande stad.

*Claes Pettersson
Kommunstyrelsens ordförande*



*Arvika stad fyller 100 år. Trefaldighetskyrkan i Arvika fyller 100 år.
Arvika stadsplan fyller 200 år.*

1811 gillade den utvalde tronföljaren Jean Baptiste Bernadotte stadsplanen för köpingen Arvika och året efter kom från Kunglig Majt. ett meddelande som sa:

Den nya staden ska heta Oscars stad!

Så hette vi under ett decennium. Men så kom prins Oscar, som ju staden var uppkallad efter på högtidligt besök. Staden var pyntad och fin och människorna i Arvika liksom förmodligen också prins Oscar, var mycket förväntansfulla inför besöket. Men det gick galet. En blomsterprydd äreport byggdes, med den tänkta hälsningen Välkommen till Oskarsstad. Men ett fatalt misstag gjordes. Konsonanterna hamnade i fel ordning. Så hälsningen blev Välkommen till Oksars stad, vilket uppenbarligen förargade kungligheterna å det väldigaste.

Ty efter en kort tid kom meddelandet att "Namnet skall vara Arvika."

På riktigt fick vi i alla fall stadsrättigheter 1911 och samma år invigdes vår ståtliga kyrka Trefaldighetskyrkan. Staden växte, industrierna blev fler och större, affärslivet tog fart och kulturlivet blomstrade. Så har det varit alltsedan vi blev stad och så är det i år när vi skriver 2011.

Vi är drygt 26000 personer som bor här och vi stortrivs, i synnerhet med allt kul som händer i staden när vi fyller hundra år.

Vi är stolta över vår stad, bland annat för alla våra skickliga konstnärer, konsthantverkare och musiker men även för våra driftiga näringsidkare inom exempelvis fordonsindustrin.

Arvika är en genuin småstad med riktiga kvarter och många mysiga butiker.

Vi trivs i Arvika!

Hoppas att Du kommer att göra det också!



VETERANBILSVÄNNER!

Det är med största glädje vi får hälsa alla deltagare välkomna till Styrkeprovet i Arvika 2011.

Vi har i år ett rekordstort deltagarantal för Styrkeprovet i Sverige, 73 fordon och det rekordstora intresset har inte varit utan problem med att sy ihop hotell och restauranger. Vi är dock glada att vi fått plats med så många och tack alla för stort tålamod under förberedelserna

Vi har denna gång förlagt Styrkeprovet till Arvika som i år fyller 100 år och vad passar bättre än att visa hur de gamla bilarna såg ut som, om inte trängdes, så ändå befolkade stadens gator när seklet var ungt.

Rallyt kommer dock inte enbart att vara ett stadsrally utan vi kommer att under två dagar ta oss ut i Arvikas natursköna omgivningar och vackra sjöar. Dagsetapperna blir c:a 7 mil och kommer att ge tillfällen till trevlig samvaro och att lära känna varandra.

Arvikas hotell och restauranger kommer att göra sitt yttersta för att vistelsen i Arvika lämna ett bestående minne av god mat och boende.

Arrangörerna hälsar er därmed hjärtligt välkomna till Arvika och Styrkeprovet 2011!



MHRF - För gårdagens fordon på morgondagens vägar

Myndighetskontakter

MHRF - Motorhistoriska Riksförbundet är fordons historiska rörelsens remissinstans i trafikpolitiska frågor. Kontakter med myndigheter och beslutsfattare har resulterat i flera positiva saker för oss som vill använda våra historiska fordon, bl.a:

- Att vi i dag kan registrera historiska fordon som har fallit ur bilregistret och få dem godkända av Bilprovningen trots att de inte uppfyller dagens hårda krav på trafiksäkerhet och utrustning.
- Att vi kan få dispens från halvljuslagen för historiska fordon och framföra tunga historiska fordon i icke yrkesmässig trafik inom miljözonerna.
- Att vi genom framgångsrikt arbete skapat trafikskattebefrielse för historiska fordon.

Kort sagt, utan enad röst för sveriges tusentals bevarare av historiska fordon, hade du inte kunnat se dem köras idag!

En internationell folkrörelse

MHRF är den enade rösten i landet för alla tusentals svenskar som restaurerar och vårdar historiska fordon och för den kulturella gärning de utgör. Under MHRF:s drygt 40-åriga historia har vi växt till att idag bestå av 168 ideella klubbar och föreningar med tillsammans över 96.000 medlemmar, en av sveriges stora folkrörelser!

MHRF är också sveriges representant i FIVA (Fédération Internationale Véhicules Anciens) som är den internationella sammanslutningen för historiska fordon med medlemsorganisationer i över 80 länder med mer än 1,5 miljoner medlemmar!

FIVA behövs på den internationella arenan, för att föra den historiska fordonsrörelsens talan i EU:s och FN:s administration.



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Motorhistoriska Riksförbundet, Anderstorpsvägen 16, 6 tr. 171 54 Solna
Tfn: 08-30 28 01 E-post: mhrf@mhrf.se www.mhrf.se



Maurer Union 1905 ägare J.O. Lidström.

DE FÖRSTA BILARNA I ARVIKA

De första bilarna kom till Arvika redan 1905. Det var två bilar det handlade om. Ingen av dessa bilar existerar idag, men den första vet vi en hel del om. Det finns flera fotografier bevarade och även ett besiktningsinstrument. Den andra bilen vet vi nästan ingenting om, förutom att den fick ett registreringsnummer 1907 och måste följaktligen ha existerat. Men så här är det:

- Töff, töff, töff. Den första automobilen anlände idag till Arvika med ångaren "Arvika". Så stod det i en notis i Arvika Nyheter den 23 september 1905. En liknande notis var också införd i Arvika Tidning. Bilen kom således sjövägen upp genom Byälven och Glafsforden på båt, eventuellt från Göteborg, men det får bli en gissning. Bilen var av ett tyskt fabrikat, Maurer Union och var tillverkad i München. Företaget hette egentligen Nürnberger Fahrzeug-Fabrik Union Werke, men bilen tillverkades enligt "System Maurer", vilket betydde att den bl.a hade Ludvig Maurers friktions-transmission. Företaget var aktivt mellan 1900 – 1910.

Mannen som fraktade hem bilen hette Johan Otto Lidström och benämndes som fd Köpman i Arvika. Han hade varit först ute med att inneha telefon och introducerade fotogenlampor i köpingen.

Att den anlände just den här helgen i september råkade sammanträffa med att i Karlstad förhandlades om upplösningen av unionen med Norge.

Oscar Johansson som hade Arvika Velocipedfabrik berättade för Linus Brodin i hans jubileumsbok om Arvika 1936 att bilen kostade 3800 kronor i inköp. Bilen var helt öppen, utan sufflett eller vindruta, vilket i och för sig var helt normalt de här första åren som det fanns bilar överhuvud taget.

Den hade en encylindrig motor om fyra hästkrafter och något som kallades klaff-tändning, vilket var ett primitivt tändsystem. Bilen var också kedjedriven, som också de flesta var vid den här tiden. "Den väldiga pjäsen", som Arvika Tidning kallar den, var egentligen inte någon stor bil alls. Den hade en totallängd på 2.80 meter och var tvåsitsig, plus ett litet nödsäte längst bak. Vikten uppgavs till 450 kg. Var bilen kom ifrån vet vi inte. Om den var köpt i Göteborg eller någon annanstans. Det skulle ha kunnat vara inköpt i Örebro, eftersom generalagenten för Maurer Union fanns just där och hette Heland & Selin. Det var den största bilförsäljaren utanför storstadsområdena vid den här tiden. Problemet med det är bara att i så fall borde det ha varit lättare att sätta bilen på ett godståg direkt till Arvika, snarare än att åka båt uppför Byälven och Glafsforden. Hur Johan Otto Lidström använde Maurern vet vi inte, men det existerar åtminstone två fotografier på bilen under Lidströms tid. På det ena sitter paret Lidström i bilen och det andra fotot som är nog så välkänt för Arvikaborna, nämligen ett kort från den sk Turberkulosmarknaden vid nuvarande stadsparken 1907, och där Maurern skymtar i ena hörnet. När Lidström tog hem Maurern 1905 fanns det inget system för registreringsnummer. Myndigheterna hade bestämt att motorfordon i Sverige skulle registreras, men hittills hade det inte genomförts. Den gick alltså i trafik i Arvika utan registreringsskylt, och det ända fram till i mars 1907. Då fick den registreringsnumret S2. Om Maurern hade fler ägare efter Lidström innan nästa kända ägare, vet vi heller inte, men i juli 1911 förvärvade Arvika Velocipedfabrik, genom Oscar Johansson, bilen. Det vet vi däremot alldeles säkert, eftersom det fortfarande existerar ett besiktningsinstrument, som utfärdades vid ägarbytet 26 juli 1911. Oscar och hans bror Walfrid var Arvikas cykeltillverkare och hade varit så sedan sekelskiftet. Det är inte orimligt att anta att de började tröttna på tramphojarna och såg istället automobilen som framtiden. Inköpet 1911 berodde förmodligen på att Johanssönerna ville ta upp drosktrafik i Arvika. Det omnämns även i Brodins Arvikabok från 1936 och det var flera som var intresserade av att komma igång med taxiverksamhet, bl.a Werner Spåre.

Från Maurerns tid i Velocipedfabrikens ägo finns också två fotografier bevarade.

På det ena fotot, som troligen är taget 1911, syns bilen i profil och på det andra som är taget vid Arvika Velocipedfabriks verkstad på Köpmangatan, syns den tillsammans med några andra tidiga bilar i Arvika. Däribland O317, senare S15, en Mors som ägdes av landsfiskal Gustaf Albin Nerander. Det kortet bör vara taget c:a 1914. Då sjöng Maurern på sista versen som en bil i trafik.

1916 genomförde Värmlands Län en revision av bilregistret, där bl.a alla bilar som fanns i Värmland och som hade registreringsskyltar med andra länsbokstäver, ändrades och fick S-skyltar. Det hade varit så att bilar som köpts in från ex.vis Stockholm hade fått behålla sina A-nummer. Men alltså inte efter 1916. Bilar som inte längre var i trafik togs bort och däribland fanns Maurern och S2 ersattes med en annan bil. Vad hände då med Arvikas första bil? Det har under alla år antagits att den hade försvunnit ut i kulisserna och skrotats tyst och stillsamt, någon gång efter, låt oss säga 1915. När arbetet på den här boken startades upp 2010, fick vi ett mejl från en Karlstadsbo som påstod sig ha ett besiktningsinstrument bevarat och en historia vad som hade hänt med bilen. Sensationellt! Det visade sig att Karlstadsbon hade en kvinnlig släkting, Aina Zetterlund i Forshaga, men som härstammade från Mangskog och dit kom Maurern. Hennes farfar hette Oscar Jonsson och bodde i närheten av Lundsholm i Mangskog, eller snarare i Åstenäs. Han hade köpt Maurern av Velocipedfabriken, men endera var bilen avregistrerad eller blev den det, eftersom det inte utfärdades något nytt besiktningsinstrument vid ägarbytet. Det gamla från 1911 följde emellertid med och det är detta som är bevarat. Det skall också nämnas att vad gäller ägarbyten i Värmlands Läns bilregister, så finns de noterade, men bara efter 1916. Vad gäller S2, finns det bara det dokumentet som visar att den blev registrerad i mars 1907 på ägaren Johan Otto Lidström. I Mangskog kördes bilen som den var, oregistrerad, och fanns kvar åtminstone under 20-talet. Aina har berättat att hennes far brukade tala om bilen och hur han hade kört den.

DEN ANDRA BILEN I ARVIKA – SOM KANSKE VAR FÖRST

Som berättats vet vi sålunda en hel del om den bil som betecknas som den första i Arvika. Den andra vet vi däremot inget, i varje fall inget påtagligt, utom att den måste ha funnits till. Den fick nämligen registreringsnumret S1 när den länsvisa registrering infördes i Sverige 1907. Vad som finns är en berättelse och den återfinns i sin helhet i Linus Brodins Arvikabok från 1936. Det är Oscar Johansson från Arvika Velocipedfabrik som berättade historien om S1.

På sommaren 1905 hade en amerikan, eller rättare sagt en svenskamerikan med sällskap haft en bil med sig till Kristiania, som Oslo hette på den tiden Norge fort-

farande var i union med Sverige. Han hade för avsikt att åka med bilen till Arvika, där han hade släktingar, eller rent av härstammade ifrån. Bilen havererade emellertid i höjd med Skarnes i Norge. Ägaren tog kontakt med Oscar Johansson, som reste till Skarnes och måste ha övertagit bilen, köpt eller fått den. Bilen fraktades till Arvika, förmodligen per järnväg och vid framkomsten bogserades till Velocipedfabriken, som då låg på Nygatan. Där blev den stående i väntan på reparation och var körklar då registreringarna infördes 1907.

Den här bilen skulle ha varit av fabrikatet Autocar. Det var ett av de riktigt tidiga amerikanska biltillverkarna och de första prototyperna kom till redan 1898. Från 1900 tillverkades Autocar i Ardmore, Pennsylvania.

Den här bilen beskrivs av Oscar Johansson som en öppen fyrcylindrig vagn och i så fall var den av modellen VIII om man skall tro referenslitteraturen som finns om Autocar. Den hade reglagen för växling, koppling, tändning och gas, samlade på rattstången, vilket var mycket innovativt vid den är tiden. Det betyder också att den måste ha varit av 1905 års modell, som tidigast, vilket i sin tur betyder att den var helt ny när den togs över atlanten med båt. Desto mer anmärkningsvärt då Oscar Johansson noterar att bilen var hårt sliten och i dåligt skick när han fick se den. Och hur skall man tolka detta. Bilen var ju som sagt ny, men hade havererat i transmissionen och det kanske säger en hel del om de vägförhållanden som rådde. Kanske.

Maurer Unionen som anses vara den första bilen i Arvika kom i slutet av september 1905. Vi vet inte när Autocaren anlände med tåg, men det uppmärksammades i varje fall inte av de lokala avisorna. Eftersom haveriet i Norge hade skett på sommaren, är det väl inte omöjligt att den togs till Arvika så fort det var möjligt. Alltså kan den andra bilen i Arvika egentligen ha varit den första! När registreringarna genomfördes i mars 1907, var Autocaren tydligen lagad och hade fått ny ägare, eftersom länsstyrelsen noterar en postkassör Gunnar Lidström, som var son till Johan Otto. Bilen fick numret S1. Bilens vidare öden är helt okända så långt. Det existerar, så vitt vi vet inga fotografier på bilen och vid revisionen av bilregistret 1916 är S1 flyttat till en helt annan bil, nämligen en Oakland som tillhörde Rudolf Olsson i Säffle.

Av Kent G:son Ekberg

TIDIGA BILAR I ARVIKA

De första bilarna kom till Arvika redan 1905. De var även bland de första i Värmland. Bilen var ju helt ny som företeelse och i Sverige över huvud taget fanns vid den här tiden inte mer än 200 bilar. 150 av dem rullade dessutom i Stockholm. Det var också 1905 som den första bestämmelsen om registrering kom, även om det skulle dröja till i början av 1907 innan registreringarna genomfördes i Värmland.

Det kniviga i att försöka beskriva de tidiga bilarna är just detta, det fanns sannolikt bilar som inte var registrerade och som det idag inte går att få grepp på. Dvs, om man inte känner till någon personligen genom berättelser eller dokument, fotografier osv.

Därför är antagandet att bilarna S1 och S2 som vi berättat om egentligen bara ett antagande. Det finns inget som motsäger att Johan Otto Lidströms Maurer Union och bröderna Johanssons Autocar verkligen var de första i Arvika, men helt säkra kan vi inte vara.

Från 1907 har vi Länsstyrelsens bilregister att hålla oss till, men där finns det ännu ett dilemma. Från 1907 och fram till 1916 då bilregistret reviderades fanns 35 bilar i Värmlands län, men dessutom rullade ett antal som köpts begagnade från andra håll i landet och med andra länsbokstäver, många från Stockholm (A) och Göteborg (O).

Dessa bilar fick behålla skyltarna med de "främmande" länsbokstäverna fram till 1916. Från 1916 finns det plötsligt 100 bilar registrerade i länet och det är en hel del av dem som tidigare hade andra länsbokstäver.

Efter de två första bilarna verkar det inte ha kommit några fler till Arvika, med alla förbehåll som angetts här. Det skulle dröja ända till 1911, jubileumsåret, året för Arvika Stads tillblivelse, innan det dyker upp nya bilar. Det är bilar som i första hand inte var avsedda för privata ändamål, utan skulle tjänstgöra som droskbilar.

Linus Brodin nämner i sin Arvikabok från 1936 att det bildades ett automobilbolag våren 1911, som skulle idka drosktrafik särskilt i anslutning till Arvikautställningen och erbjöd turer ända ut till Jössefors.

Bakom detta företag lär en Ernst Sahlin stått med en T-Ford. 1916 står samme Sahlin som ägare till en fransk Mathis med nummer S11

Bröderna Johansson, Oscar och Walfrid drev sedan ett decennium tillbaka velocipedtillverkning, men fångades av de nya strömningarna i tiden, dvs automobilen. De satte upp drosktrafik med, i första hand Lidströms Maurer Union som inköpts i juli 1911 och även två T-Fordar som köpts begagnade i Sockholm.

1912 ansökte Gustaf Strand och Werner Spåre att med automobilen A929 få Stadsstyrelsens tillstånd att idka hyrtrafik inom Arvika Stad och dess närmaste omnejd, som det hette i ansökan.



Vafrid Johansson, Arvika T-Ford 1912.

Arvikakännaren Gunnar Larsson har i en artikel i Arvika Nyheter berättat om en bilresa sommaren 1913, just med Werner Spåre. Bilen han använde (A929) var en amerikansk Mitchell av c:a 1910 års modell. Bilen finns bevarad på fotografi ur Gunnar Larssons samlingar.

"Det var spännande värre när Spåre iklädd läderhuva och långa kraghandskar vevade igång motorn och började rassla med spakarna. Motorn startade inte med en gång, men till slut brummade den till och så bar det iväg"...

1912 fick även Baltzar Edman och Oscar Asp drosktillstånd med bilen S9, som var en T-Ford. 1913 fick Karl Olsson drosktillstånd och även Johan Algot Karlsson. Vi vet inte vad det var för bilar, men vad gäller Karl Olsson, blev han en känd bilman i Arvika. I Kommunens bildarkiv finns ett vackert fotografi, daterat 1920 på Karl Olssons Hupmobile 22-35 hk, som hade registreringsnumret S1274.

1914 begärde konstnären Gustaf Fjaestad tillstånd att med den smalspårga automobilen Phänomobil få färdas från sitt Kampudden i Rackstad och till Arvika. Idag verkar det konstigt att behöva söka tillstånd för att fara på allmänna vägar, men på



Ekblom & Wallin med en Clement-Bayard.

den tiden var inte tillgängligheten till vägarna lika självklar. Sedan medeltiden hade de som bodde längs en väg även väghållningsplikt, och det fullt ut. Inte bara sandning och plogning. Denna plikt var betungande, men lindrades något i och med 1891 års väglag. Vägunderhållet ålåg fortfarande bönderna längs vägen men det stora ansvaret var nu statens. I och med att de boende var tvungna att sköta om vägarna, bestämde de också i viss grad vilka som fick trafikera dem. Adeln och bruksägarna klarade sig som vanligt undan, men även t.ex. krigsmakten hade tillgång till vägnätet. De privatpersoner som skaffade sig automobil fick anpassa sig och betala grindavgifter och, som Gustaf Fjästad, söka vederbörligt tillstånd.

Hade han väntat till 1921, hade han inte behövt något tillstånd. Då indelades nämligen de allmänna vägarna i vägdstrikt med personal och vägfordon. Det var de sk. Vägkassebilarna.

Vägen mellan Rackstad och Arvika består, men det gör däremot inte Fjaestads Phänomobil. Bilmärket var rätt populärt i Sverige runt 1910 som taxibil och paketbil. Phänomobil tillverkades i Tyskland av Phänomenwerke Gustav Hiller i Zittau och var trehjulig, ett fram och två bak. Motorn låg ovanför framhjulet. Fjaestads Phänomobil återfinns inte i Värmlands läns bilregister och hittills har inga bilder på den publice-

rats, vilket är märkligt med tanke på att Fjaestads liv och konstnärsgärning har varit allmän egendom under så många år.

Andra bilägare under åren 1907 till 1916 kan nämnas landsfiskal Gustav Albin Nerander, som 1915 skaffade sig en fransk bil som hette Mors. Den bilen fick 1916 S15 efter att ha gått i Stavnäs några år tidigare med ett O-nummer.

Erland Paul Olsén, ägare till tobaksfabriken i Arvika och efter att de privata tobakstillverkarna tvingades in i ett statligt monopol, blev dess förste disponent, var också en tidig bilägare. Från 1916 ägde han också en Mors med numret S56. Slutligen måste också färghandlarna Ekblom & Wallin nämnas. De körde en fransk bil av märket Clement-Bayard, som var en liten tvåsitsig bil med trådekerhjul och från början en sk. Kolskyffelhuv, som sen byggdes om för att likna en mer konventionell motorhuv. Clementen hade S81 från 1916 men togs ur bruk runt 1920. Slutligen får vi heller inte glömma industrimannen Per Anderssons väldiga Benz av c:a 1911 års modell med nummer S82. Den bilen fanns också med i registret från 1916 och var kvar i trafik till i mitten av 20-talet, då med annan ägare.

Av Kent G:son Ekberg



Per Anderssons Benz.

STYRKEPROVET

STARTLISTA



Northern

1902

1

*Tomas Pålsson
Gamla vägen 40
244 91 Kävlinge*



Oldsmobile Curved Dash 1903

2

*Erling Carlsson,
Ärjavägen 3,
125 41 Älvsjö*



US Long Distance

1903

3

*Göran Persson
Ekeby Sörgården 107
692 91 Kumla*



Cadillac mod B

1904

4

*Trygve Krogsaeter
Röahagan 6
0754 Oslo, Norge*



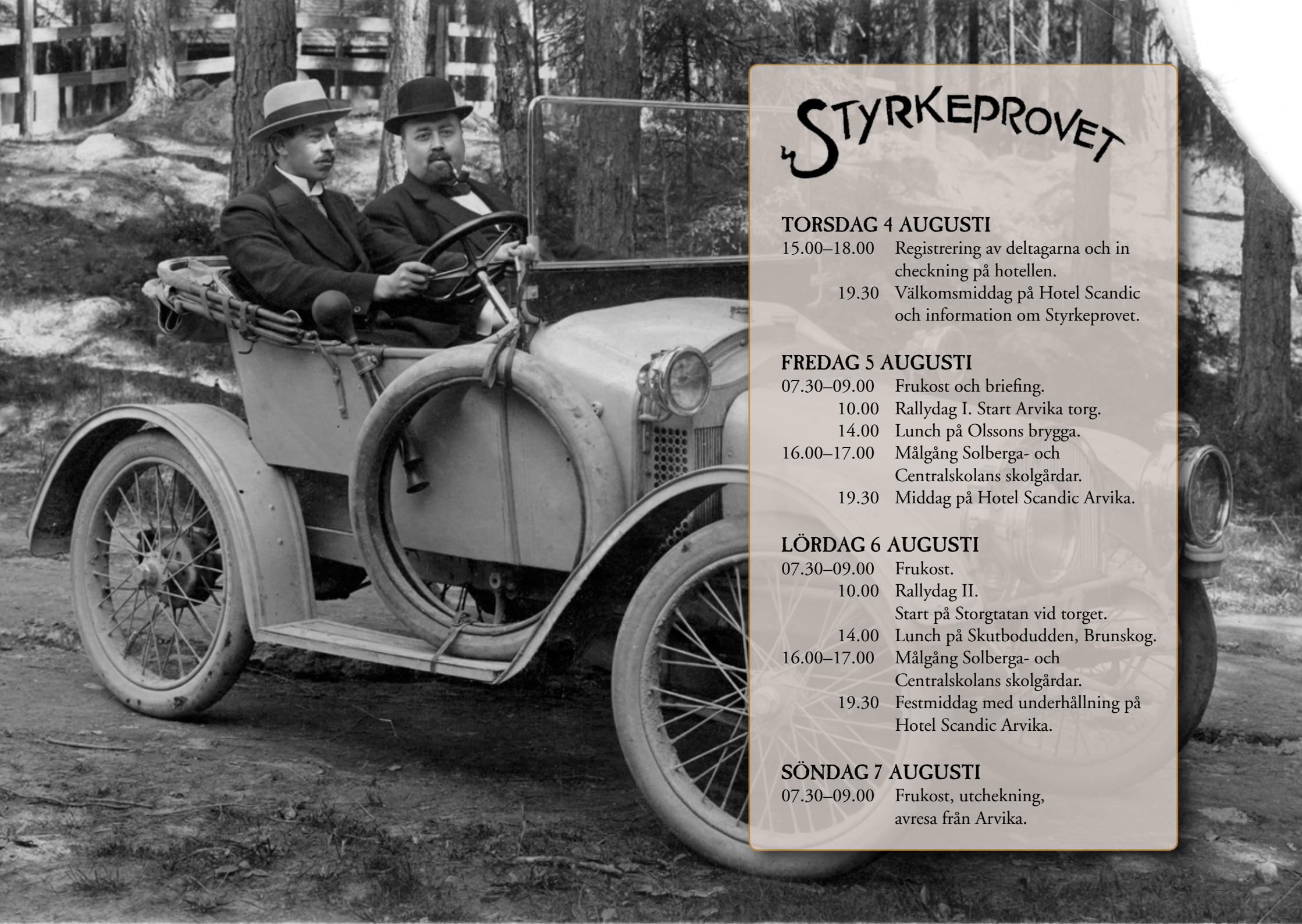
Cadillac mod K

1906

5

*Åke Lindell
Rovehus 2901
260 23 Kågeröd*





STYRKEPROVET

TORSDAG 4 AUGUSTI

- 15.00–18.00 Registrering av deltagarna och incheckning på hotellen.
19.30 Välkomsmiddag på Hotel Scandic och information om Styrkeprovet.

FREDAG 5 AUGUSTI

- 07.30–09.00 Frukost och briefing.
10.00 Rallydag I. Start Arvika torg.
14.00 Lunch på Olssons brygga.
16.00–17.00 Målgång Solberga- och Centralskolans skolgårdar.
19.30 Middag på Hotel Scandic Arvika.

LÖRDAG 6 AUGUSTI

- 07.30–09.00 Frukost.
10.00 Rallydag II.
Start på Storgatan vid torget.
14.00 Lunch på Skutbodudden, Brunskog.
16.00–17.00 Målgång Solberga- och Centralskolans skolgårdar.
19.30 Festmiddag med underhållning på Hotel Scandic Arvika.

SÖNDAG 7 AUGUSTI

- 07.30–09.00 Frukost, utcheckning, avresa från Arvika.

Cottureau

1906

6

*Lars Öhman
Scoutvägen 15
191 39 Sollentuna*



De Dion Bouton

1906

7

*Torgeir Krogen
Stollveien 10
3617 Kongsberg*



Buick mod G

1907

8

*Martin Andersen
Strømmesbølvej 14
6880 Tarm, Danmark*



Holsman

1908

9

*Tomas Pålsson
Gamla vägen 40
244 91 Kävlinge*



Piccolo

1909

10

*Bue David-Andersen
Ullernveien 7
0280 Oslo, Norge*



Cadillac

1909

11

*Geir Fjerdrumsmoen
N Lysgårdsveien 14
2615 Lillehammer, Norge*



Renault AX

1909

12

*Ingemar Liljegren
Gällserud 527
660 60 Molkom*



Brush Runabout

1910

13

*Thomas Falkenberg
Skogveien 7
1450 Nesoddtangen, Norge*



Hupmobile Runabout

1910

14

*Anders Larsson
Ebbarpvägen 89
284 91 Perstorp*



EMF

1912

15

*Ulf Edlund
Björkuddevägen 2
633 69 Skogstorp*



Alldays Midget

1913

16

*Gert Hansen
Vandtorsvej 10
6300 Gråsten, Danmark*



Maxwell

1913

17

*Willy Hornseth
Östberg,
2510 Tyllidalen*



T Ford

1913

18

*Glenn Kristiansen
Ymersvei 11
0588 Oslo, Norge*



T Ford

1914

19

*Lars Ivar Erixon
Limberga Bengtstorp 104
713 92 Gytting*



Hansa Lloyd

1914

20

*Gösta Ekesson
Rönngatan 7
263 38 Höganäs*



T Ford Touring

1914

21

*Ole Köhlert
Pilestrade 9
3700 Rönne, Danmark*



T Ford Runabout

1914

22

*Johan Lindtvedt
Storengveien 56A,
1368 Stabekk, Norge*



T Ford

1914

23

*Adriaan Praag
Björnsonsgatan 119
168 43 Bromma*



T Ford Touring

1914

24

*Steen Rasmussen
Öksebjergvej 6
4100 Ringsted, Danmark*



Hupmobile

1914

25

*Bjørn Skjaervik
Gamle Svinesund Fergested
1789 Berg, Norge*



T Ford Runabout

1915

26

*Eskil Andersson
Gransjön Lyckan
662 96 Svanskog*



Overland mod 82

1915

31

*Stein Tronsli
2560 Alvdal, Norge*



Studebaker

1915

27

*Anders Kristiansen
Finstadveien 92
2072 Dal, Norge*



Cadillac

1915

32

*Lance Henningsen
Staeremosen 33
3250 Gilleleje, Danmark*



Chevrolet

1915

28

*Hans Peter Nielsen
Stationsvej 5
4672 Klippinge, Danmark*



Mercer

1916

33

*Lena Oleson
Ringdalen 1
452 93 Strömstad*



Studebaker

1915

29

*Berthel O Steen A/S
Kai Ryberg
Solheimveien 7
1471 Lörenskog, Norge*



Chevrolet Touring

1916

34

*Erling Storström
Skullerudveien 38B
0694 Oslo, Norge*



T Ford

1915

30

*Göte Rydh
Bodatomtén
193 91 Sigtuna*



Reo

1916

35

*Villy Thomassen
Prestegårdsveien 29
1791 Tistedal, Norge*



Franklin

1919

36

*Trude Stray Bjerkeseth
Langerudsvingen 20
1187 Oslo, NorgeV*



Franklin 9B

1919

37

*Egil Hagen
Odinsvei 24
1781 Halden, Norge*



T Ford Runabout

1919

38

*Roy Nytomt
Sjöändan Myrsjö
661 96 Långserud*



Lexington

1919

39

*Maria Persson
Bomstavägen 735
653 46 Karlstad*



Mitchell Touring

1919

40

*Tore Svensson
Ö Tolerud
665 91 Kil*



T Ford Touring

1919

41

*Hans Ädel
Åsvägen 29
818 33 Valbo*



T Ford Touring

1920

42

*Göran Flank
Mjölnerbacken 33
174 48 Sundbyberg*



Lafayette

1920

43

*Sæming Hornset
Hornset
2485 Rendalen, Norge*



Dodge Brothers

1920

44

*Bernth Karlsson
Skenäs Allévillan
643 93 Vingåker*



T Ford Centerdoor

1920

45

*Sune Sandström
Skoby
195 95 Rosersberg*



Studebaker Big Six

1921

46

*Pål Andersen
Torpedalsveien 2
1792 Tistedal, Norge*



Chevrolet

1922

51

*Per Åke Larsson
Sommarlustvägen 10
434 46 Kungsbacka*



T Ford

1922

47

*Ingemar Birgersson
Munkagård Långavadsv. 1
312 94 Laholm*



Buick

1923

52

*Torben Easterholdt
Grindstedvej 10
7190 Billund, Danmark*



Chalmers Touring

1922

48

*Per Boman
Iver Holters vei 16
1410 Kolbotn, Norge*



Harley Davidson

1923

53

*Kjell Arne Hoel
Karlsvognen 5
2315 Hamar, Norge*



Franklin

1922

49

*Eivind Daldorff
Levreveien 6
1346 Gjetsum, Norge*



Buick

1923

54

*Arne Lundhaug
Eenveien 12
2216 Roverud, Norge*



T Ford

1922

50

*Hans Hernaes
Hosletoppen 26
1362 Hosle, Norge*



T Ford Touring

1923

55

*Pelle Lundström
Tillinge Marieberg,
745 94 Enköping*



Citroën 5CV

1923

56

*Anne Lindén
Christinelunds Gård
263 65 Viken*



Darracq 12/32

1924

61

*Stig Fransson
Liljevägen 23
736 36 Kungsör*



Citroën 5CV

1923

57

*Roland Nord
Kärleksstigen 21
660 60 Molkom*



Fiat 501

1924

62

*Matilda Leksell
Drakskeppsvägen 22A
183 63 Täby*



T Ford Touring

1923

58

*Pontus Skogh
Gamla Kyrkvägen 33
141 71 Segeltorp*



Morris Cowley

1923

63

*Kjeld Nielsen
Lodsensvej 3
3100 Hornbaek, Danmark*



Oldsmobile

1924

59

*Ivar Bråthen
Steenberg gate 52
2321 Hamar*



Fiat 501

1924

64

*Haakon Rodtwitt
Smalgangen 30
0188 Oslo, Norge*



T Ford Touring

1924

60

*Ulf Eriksson
Babordsvägen 15
184 92 Åkersberga*



Unic

1924

65

*Kirsten Utke
Nebbegårdsvej 2
3400 Hillerød, Danmark*



Fiat 509 Spider

1925

66

*Johannes Anker
Nörregade 14
3730 Nexö, Danmark*



Fiat 501

1925

71

*Anders Nilsson
Bodaviken Stora Boda 25
590 34 Tjällmo*



Buick

1925

67

*Torben Brandt
Gadebyvejen 1
3730 Nexö, Danmark*



Delage

1925

72

*Trond Velund
Karl XII'gate 7
1792 Tistedal, Norge*



T Ford Touring

1925

68

*Gunilla Engström
S Domarevägen 5
663 33 Skoghall*



Buick Roadster

1925

69

*Kjell Gustafsson
Lista berga
635 14 Eskilstuna*



Nash

1925

70

*Henrik Nielsen
Svendborgvej 96
5600 Faaborg, Danmark*



Styrkeprovet är ett nordiskt veteranbilsrally som har till uppgift att visa på och främja intresset för att bruka veteranfordon till och med 1925 års modell och som skiftas varje år mellan Sverige, Norge och Danmark.

Initiativet till detta rally togs först av norska veteranentusiaster och kördes första gången 1983. Det utformades då som en tredagars resa mellan Oslo och Lillehammer, som i samma veva invigde ett nytt veteranbilmuseum. Resan sträckte sig över 20 mil och betraktades som ett riktigt styrkeprov för de mycket gamla bilarna, därav arrangemangets officiella namn. Därefter har Styrkeprovet körts varje år och senast 2008 var Sverige värd vid Solbacka konferensanläggning utanför Flen.

Generellt kan man säga att Styrkeprovet vänder sig till entusiaster som är ägare till fordon tillverkade under 20:e århundradets första kvartssekel, alltså i bilismens verkliga barndom.

Styrkeprovet har efterhand utvecklats till en institution i veteranbilsretsar, men har inte i första hand förts som ett publikt arrangemang. Därför får årets Styrkeprov anses vara ett undantag, då det integreras med Arvikas 100-årsjubileum.

Både ur teknisk och kulturell synvinkel är det av största betydelse att bevara historiska fordon, men också att inte vara rädd att använda dem och visa upp att de fungerar.

Det är också tillfredsställande att notera ett tilltagande intresse för arrangemanget.

- ☒ Du är medlem i en MHRF-ansluten klubb?
- ☒ Du har ett samlarfordon som är 20 år eller äldre?
- ☒ Du kör det inte till vardags?

**Ansök om MHRF-försäkring genom din klubb.
Läs mer på www.mhrf.se.**

MHRF-försäkringen, Sveriges största och äldsta samlarfordonsförsäkring, ägs och drivs av Motorhistoriska Riksförbundets ca 170 medlemsklubbar i samarbete med Folksam.

Moped från 1980 eller tidigare, traktor och husvagn från 1975 eller tidigare, rullande renovering med flera varianter finns.
Läs mer på www.mhrf.se eller ring 08-32 03 54.



