



”Mölnålsbilen” Bilmotorspruta från 1937

År 1937 inköptes denna brandbil till Mölnåls brandkår till en kostnad av 6 400 kronor.

Under sina första 30 åren i kommunal tjänst var fordonet i hetluften ett flertal gånger. Därefter 10 år vid industrin. Brandbilen var efter detta något sliten, så det fanns nog en tanke på en lugnare tillvaro, när den 1977 återkom och ställdes in bland övriga museala föremål.

Med en hel del vård och omsorg ändrade sig planerna om att få dra sig tillbaka. Med renovering blev bilen som ny.

Bilmotorsprutan är nu över 85 år och fortfarande aktiv. Det är inte så ofta brandpumpen körs igång numera, men det händer trots allt ibland, att den gamla brandbilen kan få visa att den fortfarande är funktionsduglig.

Numera är det främst rallydeltagande, representation och andra PR-uppdrag som gäller. När brandbilen visas upp är den alltid lika populär.

<i>Fabrikat:</i>	Volvo 1937
<i>Typ:</i>	LV 94 D
<i>Effekt:</i>	90 hk
<i>Vikt:</i>	6 200 kg
<i>Pump:</i>	API (1200 liter/min)
<i>Vattentank:</i>	490 liter
<i>Stege:</i>	Trästege (14 m)
<i>Reg.nr:</i>	O 11993 / EHN 663



Den första tiden

Brandstationen vid Gamla torget i Mölndals Kvarnby invigdes i april 1935.

Viktualieförenings hus hade då byggts om till brandstation där tre garageportar sattes in i undervåningen. Det var trångt i garaget redan från start. Större utrymme vore önskvärt, men det skulle dröjda många år innan något sådant blev verkligt.

När 37:an anlände som ny brandbil garagerades den i den lilla brandstationen vid Gamla torget. Här ersatte 37:an troligen den gamle bilen från Tidaholm och fick tidigt veta sin plats i den lilla brandstationen. Det fanns även plats för den jämnåriga ambulansen, på brandstationen.

Undrar vart den gamle "Tidaholmaren" blev av?



Mölndals brandkår uppställda utanför brandstationen vid Gamla torget år 1946

Mölndals nya brandstation vid Torggatan stod färdig 1955 och ersatte då brandstationen vid Gamla torget. Här tjänstgjorde 37:an fram till år 1967. *Det blev allt några år med utryckningar från den nya brandstation.*

Bilen var till åren kommen och ansågs ha gjort sitt. Hängde kanske inte med uppför "Kråkan" längre? Eller så vart det för kallt att åka "cabbe" vid larm? I vilket fall var det dags för annat.

37:an blev istället industribrandbil och flyttade till Krokslätts fabriker.

Tiden vid textilindustrin i Krokslätt var kanske inte riktigt vad brandbilen hade drömt om.

Det blev åter ett mindre garage som erbjöds i hörnet av en lång byggnad på fabriksområdet.

Krokslätts fabriker hade 1948 drabbats av en större brand i spinneriet, där 37:an var med, så det gällde att vara på sin vakt. Det blev till att åka runt på bevakningsrundor, kontrollera brandposter och ha övningar emellanåt.

Textilindustrin var på väg att avvecklas redan i slutet av 1960-talen. Krokslättsfabriken avvecklades slutgiltigt under 1970-talet. 37:an permitterades 1977 och blev utan garage. *Vart skulle den ta vägen nu?*

Bilen fick komma tillbaka till Torggatan och Mölndals brandkår där den blev "museibil". Den garagerades i källaren, vilken gjordes om till ett brandkårmuseum, tillsammans med övriga museala föremål.

Efter en tid renoverades brandbilen och sköttes därefter om av personal på Mölndals-stationen. *(bl.a. Kjell Crook, Bosse Jildesten och Jan Åslund)*

I början av 1980-talet ingick 37:an i en kortege med fordon från olika tidsepoker, som tågade från brandstationen till stadshuset. Mölndals brandförsvär firade brandstationens 25-årsjubileum med utställning vid stadshuset. Intill hade Stadens brandkår även uppvisningar för allmänheten.

Här väcktes nog ett helt annat intresse för bilen...?



37:ans garage ses till höger i bild



*Gamla brandstationen vid Krokslätts fabriker. (1999)
Foto: Anna Krus / Mölndals Stadsmuseum*





Kortege från Mölndals brandstation till Stadshuset där även 37:an deltog.



Mölndals brandförsvär firade brandstationens 25-årsjubileum med utställning vid stadshuset. Intill hade Stadens brandkår även uppvisningar för allmänheten.



Rallydeltagande

År 1991 fick brandbilen en längre åktur till Skara och hem igen, för egen maskin. Här deltog den för första gången i BHS första officiella veteranbrandbilsrally.

Åren gick och "50-skylden" var passerad och det var kanske i detta sammanhang som bilens reslust väcktes. Det skulle visserligen dröja några år, innan det hela tog fart.

"Göteborgarna", vilka nu fått upp ögonen för 37:an, gav bilen här namnet, *Mölnålsbilen*. Det fanns vissa fördelar med att bli upptäckt och få en inbjudan till rallyt som skulle köras i Helsingborg 1995. *Tänk att få bli rallybil... (?)*

Till Helsingborg fick den åka med lastväxlare, så lite bortskämd blev den när den inte behövde köra själv. *Men detta med rally var väl att ta i...* Det handlade ju mer om uppvisning med flertal veteranbrandbilar, som kördes i lugnt tempo. Liknande hade *Mölnålsbilen* gjort tidigare!

Mölnålsbilen åkte tillsammans med den något äldre API 80-sprutan från 1935, i släptåg. Även om denna, något äldre motorspruta, bara hängde med under rallyt, så var det ändå den lilla efterhängaren som fick pris för sin skönhet.

Vid Sofiero Slott fick *Mölnålsbilen* medverka som skådespelare. Helsingborgarna bjöd här åskådare och deltagare på en liten uppvisning.

Förfrågan om uppträdande kom lite hastigt på, så någon repetition fanns det inte tid för. *Men är det larm så är det...!*



Scania-Vabis Ambulansen



37:an i Skara år 1991



I Sofiero Slottspark

Här gällde det att rädda liv och det rök kraftigt ur fönstren. Väl framme vid slottet stod greven i fönstret och tänkte hoppa. Helsingborgsbilen medförde en äldre språngkudde som skyndsamt kom fram och placerades under fönstret.

Alle man till hoppkudden!

Det vart en perfekt landning... Greven kunde då avföras i ambulans, *modell äldre Scania-Vabis*.

Under tiden som greven räddades förbereddes den aktermonterade API-pumpen och slang. Direkt från (hopp-)kudden var det bara att fatta tag i den kopplade slangen med strålrör...

Vattnet levererades som i fornstora dagar från brandpumpen på *Mölnålsbilen*.

Efter rallyt och denna prestation blev tillvaron en helt annan för *Mölnålsbilen*.

Det var inte längre aktuellt att ställas undan... Bilen hade visserligen kvar sin plats i källaren, men nu som en uppskattad veteranbrandbil.

Även till Karlstads veteranbrandrally 1996 åkte Mölndalsbilen tillsammans med API-sprutan i släptåg. Detta har sin förklaring för båda var i tjänst vid Mölndals brandkår under många år. Sprutan vart även detta år ”Bästa efterfordon”

Mölndalsbilen och API-sprutan har hängt ihop vid samtliga rallyn de båda deltagit i, men det har inte alltid varit problemfritt.

Den lilla sprutan krånglade vid ett rally och vinglade då oroväckande under färden. Efter hemkomst och åtgärdade hjul, så blev det igen. Det har hänt att motorsprutan lämnats hemma och *Mölndalsbilen* fått resa själv, men det är tillsammans, de oftast är som bäst.

Att åka till rallyt i Göteborg 1997 var självklart för *Mölndalsbilen*.

Inga transportproblem denna gång...

År 1998 anordnades rallyt i Kisa. Inför rallyt fick *Mölndalsbilen* sin fina utskjutsstege i trä. Stegen var tillverkad i egen regi, under ledning av ”Lappen”.

Priset för ”Mest tidstroga ekipage” detta år gick till *Mölndalsbilen*, för första gången. I dessa rally-sammanhang kan både stora och små detaljer avgöra, när priserna ska delas ut.

Även vid rallyt i Borås året efter, gick priset ”Mest tidstroga...” till *Mölndalsbilen*.

Priser och lovord uppskattas alltid, men det är nog gemenskapen med likasinnade och att få upptäcka nya vägar, som gör att bilen vill fara iväg på alla dessa rallyn, år efter år.

Åren har rullat på för *Mölndalsbilen* med dessa resor och besök i olika städer, främst tack vare alla rallyn som Brandhistoriska har anordnat. Några av alla besöksmål kan här nämnas...

Köpenhamn, Malmö, Oslo och Stockholm, Städerna Luleå (*Norr*), Ystad (*Söder*) samt Mariehamn på Åland (*Öst*)

Göteborg (*Väst*) räknas också bland de besökta städerna för *Mölndalsbilen* (?)

Dessutom har det blivit ett flertal orter och städer inåt landet som också har fått en visit.



Priset ”Bästa efterfordon” till API 80 i Karlstad 1996



Priset ”Mest tidstroga ekipage” i Kisa 1998



Mölndalsbilen i Borås 1999

Transporterna till rallyn har oftast varit med lastbil/lastväxlarflak. När fler fordon följer med så är gruppresor att föredra.

Ett mycket speciellt tillfälle som måste nämnas beträffande dessa transporter var den tågresa som gjordes till (och från) Luleå 2013.

Vilken resa detta blev!

Till Åland blev det även en resa med båt, efter att ha blivit avsläppt från lastväxlaren vid kaj.

Vanligtvis är det flera bekanta fordon vid dessa rallyträffar, men troligen är bara ett fåtal gamla brandbilar som rest runt lika mycket som *Mölnadalsbilen* har gjort under alla dessa år,



Lastad inför avfärd till Sunne 2005

Åtaganden och representation

Under åren som veteranbil har det även blivit flertalet åtaganden och mycket körning.

En tid var uppdragen bokade flera år före.

Tiden mellan rallyträffarna brukade inte ge någon längre vila för *Mölnadalsbilen*, utan det blev till att slita på däcken.

Jo då, nya sulor har den allt fått...

Genom åren har *Mölnadalsbilen* kunnat glädja många barn vid bl.a. "Barnens flygdagar" på Säve och "Barnsjukhusets dag" på Volvo.

Andra exempel på uppdrag och engagemang är: Bröllop, Parader, Pensionärsavtackningar, Studentkörningar, och många, många fler...

Mölnadalsbilen är en fin representant vid dessa sammanhang - men det sliter på den gamle också.



På väg med tåg till Luleå 2013



Barnsjukhusets dag på Volvo 2014

Mölnadalsbilen i uppförsbacke

Det är ingen självklarhet att gamla brandbilar tar sig fram, eller ens håller ihop, år efter år. Året före 70-skylden, blev det rätt motigt för *Mölnadalsbilen*.

Det började krångla 2006 efter att ha varit på veteranrally, där en utlandsresa till Danmark ingick.

Mölnadalsbilen har länge funderat på om den då råkade parkera för nära någon av de andra deltagarna och ådrog sig något smittsamt? eller fanns problemen tidigare??? Helt kry kände den sig i vilket fall inte efter resan.

Några av alla problem vart exempelvis; Vid en Studentkörning hände det något med kylarfläkten??? Det blev då att åka akut med bärgningsbil, tillbaka till garaget. (Man ville väl inte råka få P-böter för att ha blivit stående för länge på gatan...?)

På väg till ett annat uppdrag, då för Idrottsföreningen i Slottsskogen, var *Mölnadalsbilen* inte längre sig lik. På hemvägen blev det än värre. Var det vevaxel eller lager som inte hängde med? Bilen var här nära att ge upp, men kämpade sig ändå hem, där den slutligen däckade...?

Ett flertal uppdrag hade det ju varit en tid, så frågan var om *Mölnadalsbilen* "kört av vägen" och givit upp helt?

Det var kanske dags att växla ner för att kunna ta sig uppför backen igen - Inse att det inte gick att köra på som förr längre.

Tyvärr sviker minnet om vilken ordning och när alla problem och besvär inträffade...

Det blev en orolig tid med olika undersökningar där motorhuven var öppen mer än vanligt. *Mölnadalsbilen* kämpade på, men eftersom den alltid är lika röd i fronten, syntes inte detta.

Däremot skvallrade vissa knackande ljud från motorn, om att det inte stod rätt till.



Gruppresa till Brorallyt (Malmö-Köpenhamn) 2006

När oljeträget demonterades en tid senare blev det ingen rolig upptäckt.

Delar av sönderslagna ventiler???

Nu behövdes det en helt annan sorts vård och dessutom behövde man tillkalla specialister...

Det bokades tid till "operationsbordet". *Mölnadalsbilen* fick här "låna" en fin motor, vilken redan stod urplockad, från Stegbil 29. *Mölnadalsbilens* motor plockades ur och 29:ans motor stoppades ner. Operationen avlöpte väl,

Tyvärr visade det sig "komplikationer" senare. (Fel tidpunkt dessutom...)

Vid BHS-rallyt i Finspång 2007, vilket kördes ihop med MHS (Motorhistoriska Sällskapet) var det nära att *Mölnadalsbilen* inte skulle ta sig till start. *Mölnadalsbilen* fick här hjälp av sitt kunniga "Rally-team".



Inför Rallyt i Finspång 2007



Mats Blomdahl klipper till...

I reserv fanns tre donatorer (*traktorer*), vilka alla stod redo, att villigt släppa till reservdelar. (*Inga diskussioner här... - Alla hjälper till!!*) Traktorerna behövde inte släppa ifrån sig några delar denna gången, Tack ändå...!

Från upptäckt - Plocka ur - Åtgärda – Tillbaka... *Cirka 90 minuter !!!*
Mölnålsbilen brummade iväg till startplats kl. 09.33! med en fixad, fungerande generator...



Åter på plats...!



Fordonen skulle åka i kortege till startplatsen klockan 9.30. Därefter starta i nummerordning vid 10-tiden.

Det inträffade även annat... På vägen upp till Finspång råkade också transportbilen ut för ett haveri. (*...med lilla sprutan på flaket*) Motorsprutan kunde inte hänga på detta år.

Stegbilens fina motor kanske inte var den bästa trots allt, efter att ha varit stående en lång tid? Troligen hade stegbilen nog varit ute i röken (*utan rökskydd?*) oftare än *Mölnålsbilen* hade varit genom åren. *Helt frisk kändes den inte...*

Frågan var efter detta, om det skulle kunna lösa sig med originalmotorn?



Mölnålsbilen brummar ut från brandstation - kl.09.33!



Klart för start...!

Kontakter är alltid bra att ha...

På hemväg efter rallyt i Stockholm år 2000, gjordes ett studiebesök på Volvos motorfabriks museum Skövde hos pensionärsklubben. Alla motorer i museet var här renoverade av pensionärsklubben ideellt. Detta var väldigt intressant enligt "en del" från Museiföreningen.

Det var tveksamt en tid om och hur detta med motorn skulle kunna lösas.

Efter lite letande hittades en liknande motor hos Terräng-Axel i Sävedalen. Den satt på en militär el-generator från början av 1940-talet. Denna motor hade endast gått 200 timmar, enligt loggbok och timräknare.

Det lades här tid på att få provstartat motorn, vilket var värt besväret - *Den lät väldigt bra!* Det fanns inga tveksamheter och Terräng-Axel hade även vänligheten att sponsra föreningen med ett mycket bra pris vid köpet.

Under samma tidsperiod efter motorhaveriet kontaktades ordförande i pensionärsklubben i Skövde, som kom ihåg besöket några år tidigare. Det gick bra att lämna in motorn här, och de utlovade att se vad som kunde göras. *Mölnadalsbilens* motor kördes upp och lämnades i Skövde.

Efter en tid ringde man från Skövde och talade om att de trasiga ventilerna var bytta, men tre kolvar av sex var skrot.

Dessa var gjutjärnskolvar och de hade bara tre nya lättmetallskolvar. Det fanns vid denna tidpunkt inga fler kolvar i hela landet att få tag på, men i USA skulle det finnas tre lättmetallskolvar att köpa för väldigt stor kostnad och dessutom en lång leveranstid.

Efter att ha pratat en bra stund och tankarna fått snurra, tändes så en lampa!

Lasse K. ställde här frågan...

Vevaxeln har ju tre slängar, vad händer om man sätter en kolv av varje - på varje släng? Borde inte detta jämna ut vikten?

Det låter rimligt, men har aldrig hört att någon gjort så, blev svaret.

Med en reservmotor på hyllan, var detta värt att pröva. Helst ville ju *Mölnadalsbilen* få tillbaka sin originalmotor,



Tack för lånet! - 29:ans motor är urplockad



*Motorn tvättades av några dagar senare.
Det dröjde en tid innan denna monterades i 29:an.*

Efter ett bra tag ringde man från Skövde igen: *Lasse, den går som en dröm! Ni kan hämta den när ni vill.* Motorn hämtades i slutet av juli!

Som tack till de duktiga och trevliga Volvofolket i Skövde erbjöds ett besök i Göteborg hos Museiföreningen, vilket genomfördes något år senare.

Originalmotorn sattes tillbaka i *Mölnadalsbilen* året efter. Med sina tre gjutjärnskolvar och tre lättmetallkolvar, *vilket är unikt*, har motorn gått klanderfritt sedan dess.

Det skulle dröjde ytterligare något år innan den utlånade motorn var monterad i stegbil 29.

(Idag har Museiföreningen en mycket fin motor som reserv, för både Bil 29 och *Mölnadalsbilen*.)

Väntan kan bli väldigt lång, speciellt om det är en operation man vänta på.

Det dröjer ibland, att få en tid inom vården.

I början av mars 2008 var det så äntligen dags för den stora dagen. *Vad kunde gå fel?*

Liknande "operationer" hade man erfarenheter av sedan tidigare (senast från det att motorn togs ur...) och nu skulle den ju bara tillbaka.

Mölnsdalsbilen var förhoppningsfull.

Allt gick bra och *Mölnsdalsbilen* kunde nu åter brumma på likt tidigare och kände att det trots allt fanns en framtid.

Ett större test fick motorn när *Mölnsdalsbilen* deltog i Karlstads rally 2008. Några månader senare var den med i "Pärllallyt" Helsingborg.

Det var som inget hade hänt, och den körde på som vanligt med sin originalmotor. Problemen hade den kört ifrån och lämnat bakom sig.

Vadå inse att det inte gick att köra på som förr...?

Man kan förstå att alla problem som drabbade *Mölnsdalsbilen* gjort det svårt att minnas,

Detta med *hur*, *när* och *varför* är inte alltid så lätt att komma ihåg efter många år.



Mölnsdalsbilens motor stoppas ner i motorrummet



Pärllallyt 2008, i Helsingborg

I form och vältrimmad

Mölnadalsbilen var efter motorhaveriet åter en attraktiv veteranbil som körde på som förr. Likt tidigare vart den uppbokad med flertalet uppdrag och representerade vid olika större sammanhang.

Men det är veteranrallyn som *Mölnadalsbilen* helst prioriterar. "Likt en rallybil"...!!!

Men det var ändå lite oväntat att åter få den fina utmärkelsen som "Mest tidsenliga ekipage" i Trollhättan 2016.

Tänk att fortfarande kunna leverera och vara så populär.

Man funderar kanske på hur bilen kan hålla sig i så bra trim under alla dessa år.

Mölnadalsbilen menar att det gäller att röra på sig och inte tappa färgen. Ibland behövs det bara lite extra för att känna sig pigg o fräsch så inte rynkor och rost får grepp på lacken.

Om sanningen ska fram så kräver *Mölnadalsbilen* även att den ska vaxas och poleras, inte bara på mässingen. Att unna sig en skön Spa-behandling emellanåt, är väl inte för mycket begärt?

Ibland går tankarna tillbaka till tiden när allt började eller så fantiserar den om nya kurvor.

Vem vet vad som väntas runt nästa krön???

Det har blivit några "Spa-besök" genom åren, mest för att *Mölnadalsbilen* ska hålla sig vacker.

Mölnadalsbilen dricker fortfarande en del, och ibland kräver den någon skvätt av "lite extra". Tillsatser gör gott i tanken - ser till att den kan brumma utan att hosta, enligt *Mölnadalsbilen*. Det finns även fler gamla veteranbilar som har liknande bekymmer... Man kanske inte ska ta upp ämnet med *Mölnadalsbilen* fler gånger, men med dagens bränslepriser så...???



En behandling emellanåt bli att den drömmer sig ut på vägarna i öppna landskap och bara få gasa på...

Mölnadalsbilen vill alltid hålla sig respektabel och inte börja läcka och skvätta hur som helst när den visar upp sig, vilket annars kan anses normalt på gamla bilar.

Den tar sig därför till sin årliga hälsokontroll, utan något större gnissel och gnäll, speciellt inför rallyträffarna.

Undersökningarna innehåller oftast en allmän översyn, såsom trädetaljer och lite annat, så att det inte finns skador eller blesyrer. Här ingår också en "synlighetsundersökning".

Därefter brukar det bli vätskekontroll, en liten rundsmörjning samt det årliga oljebytet.

Flyttbestyr?

Det har under många år varit svårt att finna en långsiktig lösning för det museala, speciellt för de större museala fordonen. Garageplatser har oftast fått lösas tillfälligt, med att flytta runt.

Likt Göteborgs brandmuseum så avvecklades även Mölndals brandmuseum i källaren i slutet av 90-talet, vilket gjorde att *Mölndalsbilen* flyttades upp till "Nya hallen".

Utsikt över Mölndals nedre och Fässbergs kyrka vart ju inte så illa.

Garageplatsen varade under ett antal år, men till slut behövdes plats för yngre brandbilar i tjänst. *Det blev till att flytta igen!*

Mölndalsbilen flyttade en tid till Hisingen med många andra veteranbrandbilar samt annat musealt.

I Kvillegaraget fanns det gott om plats. Storlek på garaget var det inget fel på. Däremot fel plats och en annan kommunal hyresvärd. Snart uppstod behov av yta för deras del, så det blev till att lämna företräde, det var ju trots allt deras garage.

Detta gjorde att allt musealt som tidigare hade flyttats till Kville, då skulle bort därifrån.

Tillsammans med 40-bilen samt en hel del annat musealt, flyttade *Mölndalsbilen* in till en garageplats på Gårda brandstation.



Under en tid garagerades dessa båda på Mölndal

Detta var inledningsvis tänkt som en nödlösning, Fordon och övriga föremål fick förvisso skifta sida inne i stationshallen efter en tid, men utan andra alternativ, blev det museala kvar. (?)

De gamla brandbilarna fick här massor med uppmärksamhet och betydligt fler besök(are)!!!

Likt som för många kända artister blev det nu flertalet reportage och bilder i olika tidningar, exempelvis i "*Klassiska bilar*".

Mölndalsbilen trivdes bra i rampljuset.

Lite störande var det kanske med ungdomarnas tutande, men visst ryckte det till i växlspaken, när de yngre brandbilarna drog iväg på larm.



Framtiden?

Nyligen fick *Mölnadalsbilen* byta garageplats. Likt tidigare vart det en plats på obestämd tid? Platsen är gamla garaget på Lundbystationen, vilket en gång var avsatt för Göteborgs brandkårmuseum. *Detta för osökt tankarna tillbaka...* En gång var *Mölnadalsbilen* tänkt som museibil.

Frågan för *Mölnadalsbilen* är nog vem som ska ta hand om en gammal maskin i framtiden... Ett museum skulle kunna erbjuda en långsiktig garageplats, ihop med alla andra gamla fina veteranfordon. *Man vill väl ha sällskap...(?)*

Mölnadalsbilen är populär när det handlar om att representera och visas upp, men att sättas i ett sammanhang och diskutera kulturarv och brandkårens arbetslivshistoria tycks ingen vilja hörsamma... ?

Det var allt bättre förr när man hade "fri väg" och gavs företräde... Numera är det ingen som visar äldre brandbilar någon hänsyn. Man får snällt stå i bilkö som alla andra.

Det värsta *Mölnadalsbilen* vet är frågan om den är fungerande, och om den blir behandlad som någon sorts leksakbil.

Ingen hänsyn eller respekt för äldre alls...!



*Mölnadalsbilen på rally-äventyr (i Ystad)
Liknande kommer nog inte vara möjligt så många år till???*



*Mölnadalsbilens registreringsskylt ersattes år 2015
Vissa saker är oersättliga om de skadas eller försvinner...
Det är inte detsamma att se denna skylt på bild - som när
den en gång satt på kofångaren fram på bilen - eller ???*



Mölnadalsbilen i stationshallen på Gårda

En framtid som museibil kanske inte vore så dumt trots allt. Det är förvisso några år kvar till "100-skylden" men ska man uppnå samma aktningvärda ålder som de båda Ångsprutorna så vill det allt till...

Det går dessutom ett rykte om framtidens drivmedlet, vilket oroar *Mölnadalsbilen*. Veteranbilsrallyn lär i så fall upphöra helt. Att över huvud taget kunna få köra... *Sånt påhitt!!!*

Att *Mölnadalsbilen* skulle konverteras till elbil på åldern höst är dessutom otänkbart...
Det går bara inte för sig!!!

Tillvaron för gamla brandbilar ser inte ljus ut. Det är nog dags att börja fundera på hur tillvaron ska bli i framtiden, trots allt?
Det var allt bättre förr - Eller...???

Det tycks som *Mölnadalsbilen* behöver få vara ifred och vila lite nu...!