

Jemtlands veteranbilkklubb

Karburatorn

Nr 3

Årg. 1

1972



Julnummer

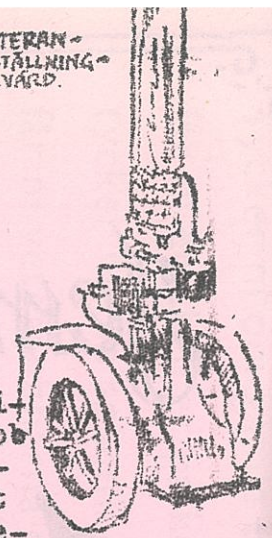
Tycker ni om gamla bil...



GOD JUL



Vi skriver snart 1973. Så här i slutet av året hör det ju till att försöka summera sina intryck. Aldrig tidigare har verksamheten inom Jemtlands Veteran Bilklubb varit så livlig som under år 1972. Regelbundet har hållits möten varje månad. På många av dessa har naturligt diskuterats Expo Norr utställningen. Det största problemet var före utställningen att hitta ett tillräckligt stort tält. Många alternativ diskuterades. Tack vare Platzter Bygg AB löstes frågan mycket elegant och klubben fick en förnämlig utställningslokal, mycket genom goda arbetsinsatser från medlemmarna.



Utställningen blev en fullträff för klubben såväl ur arrangörssynpunkt som ur ekonomisk synvinkel. Expo Norr utställningen gav klubben många nya medlemmar. Många nya kontakter knöts med intresserade såväl inom som utom länet.

Tidningarna gav klubbens verksamhet mycken publicitet. I såväl ÖP, LT som i tidningen Härjedalen fick klubben god PR. ÖP skrev, att utställningen är mycket illustrativ. Det är en välgjord exponering med detaljrika historiska uppgifter och intressanta arrangemang. Inte minst fotomontagen är värda ett besök. LT hade dessutom en hel sida om klubbens verksamhet. Det synes ha påverkat vissa styrande instanser, ty ÖP kunde i oktober meddela, att klubben kan räkna med ny klubblokal i det nya stadskvarteret, som byggs upp inom Jamtliområdet. Klubben har också presenterats inför en av Östersunds Rotaryklubbar.

Lokalfrågan har också börjat lösa sig för flera medlemmar. 'n Folke i Aspås har iordningställt en rymlig lokal för sina vagnar. Om vi inte är alldeles felunderrättade, så håller han nu på att bygga upp en ny T-Fordsnösläde, som kommer att presenteras i vinter. TV tänker göra en film om snösläden.

Matsarna Ragnarsson och Åkermo har hittat en stor ladugård i Vällviken. Arne i Stavre och Arne i Lorås har redan lokalfrågan löst. Sven på Håkansta har med hjälp av Lennart, Christer och Per fått i ordning en rymlig lokal, där även Edvin kommer att restaurera sin bil. Klubben hade arbetskväll därute i november.

Klubben har under året skaffat dollievagn, som kommit till flitig användning. Likaledes har ett större reservdelslager inköpts liksom vissa arbetsverktyg. Lagret kommer att läggas upp hos Arne Jönsson i Lorås. Det omfattar mycket Chrysler, men även GM-delar som Chevrolet och Buick samt Ford och Mercedes.

Utbyte av klubbtidningar har skett med Dalarnes Automobil Klubb. Expo Norr affischer har framställts av Geir Högbom liksom dekaler och klubbtröjor har anskaffats.

Loppmarknader och Veteranbilsrallyn har hållits på flera platser i sommar och i höst. Medlemmar från JVBK har deltagit. Flera resor har skett till Trondheim, där klubben har hittat en firma, som förkromar och försilvrar både bra och till ett billigt pris.

Kanske kan vi redan nu sja om en ny utställning? Med största sannolikhet blir det både loppmarknad och veteranbilsrally i Storsjömetropolen nästa år. 1973 blir ett händelserikt år!

När bilen kom till Jämtland

II

I vårt förra nummer redovisade vi året 1913 tjugosex ansökta trafik tillstånd. Av dessa var det dock endast fyra, som fick beteckningen Z. Vilka var nu dessa bilar?

A	1626	Bedford	A	1673	Stoewer
X	156	Studebaker	A	2053	Protos
Z	8	Dion	A	1675	Cadillac
A	2129	Scania Vabis	Z	15	Presto
A	1976	Oakland	A	1644	Windhoff
A	2102	Briggs	X	129	Studebaker
X	171	Hupmobile	A	1581	Overland
A	2226	Overland	Y	122	Gregoire
A	1466	Adler	A	2097	N.A.G.
A	1831	Bedford	A	2253	Cadillac
Z	16	Opel	A	2277	Willys-Overland
Y	130	Empire	A	1665	Overland
A	1341	Cadillac	Z	15	Presto

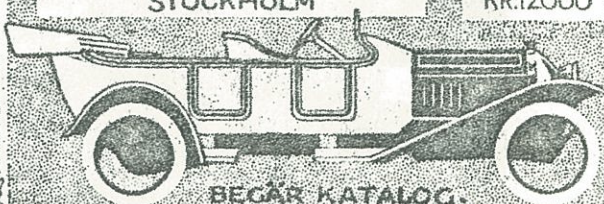
Märkesfloran är som synes ganska stor. Ändock fanns det många fler märken i Jämtland. Att ett visst märke genomgående bär beteckningen X eller A får nog ses mot bakgrunden var bilen såldes eller tillverkades. En Tidaholmare bar ofta beteckningen R. Samtliga Studebaker bär beteckningen X. Representant för Studebaker var aktiebolaget Vestkustens Maskinaffär i Göteborg med undantag av Norrland. Här såldes Studebaker av Norrländska Automobilaffären i Bollnäs, där också sammansättningsfabrik fanns. Naturligt registrerades därför Studebakervagnarna i X-län. Cadillacvagnarna såldes av Fredr. Wagner i Stockholm och bär därför beteckningen A.

Oakland

The Car with a Conscience

BILKOMPANIET
STOCKHOLM

FYRA & SEX
CYLINDRIGA
30-40-60
HÄSTKRAFTER
KR: 5000
TILL
KR: 12000



BEGÄR KATALOG.

Året var 1911, då 29 inregistrerades. Bilen var en Cadillac. Den inköptes av kantor Zakris Eklund, men registrerades på brodern handlanden Halvar Eklund i Klöfsjö. Bilen ägdes dock gemensamt av bröderna.

Någon registrering, skatt och försäkring var ej nödvändig på den här tiden. Av en händelse besökte Zakris Eklund Länsstyrelsen i Östersund. Där träffade Eklund landshövdingen och denne hjälpte honom att fylla i en ansökan om trafiktillstånd. Detta erhöles den 4/7 1911. Bilen rymde 6 personer. Den skulle ombesörja trafik på sträckan mellan Svenstavik - Vemdalen, vilken hade enligt ÖP kommit igång redan den 17 juni 1911.

Förare på bilen blev Zakris Eklund, Klöfsjö. Han fick sitt kompetensbevis efter tre veckors utbildning i Stockholm hos bilfirman Fredr. Wagner, som sålde Cadillac. I affären ingick förarutbildning. Uppkörning skedde för besiktningsmannen Emil Kjellberg förordnad av Stockholms stad. Eklund berättar, att Kjellberg ej själv kunde köra bil. Han var ganska rädd vid uppkörningen.

Cadillacen kostade 9.500:- kronor. Den var fyrcylindrig och försedd med 32 hkr motor. Motorn var slitstark och rikt utrustad med kopparrör. Ovanpå motorn fanns kopparmantlar för kylvattnet. Bilen förbrukade ca 1.5 l/mil. Bensinpriset var 23 öre/liter. Bilen hade en max. hastighet om ca 60-70 km/tim. Den saknade belysning, men senare påmonterades karbidlyktor. Växelspak och broms satt på höger sida, då bilen var högerstyrd. Ringarna var dåliga och olämpliga för vinterkörning, då vägarna ofta var ofarbara.

Det var ganska lukrativt med bil i seklets början. En resa kostade 3:50/per person och mil, 5:-/2 och 7:-/3 personer. Vägarna var dåliga, ofta mycket smala. När man skulle skjutsa till Fjällnäs, var man tvungen att först fråga gästgivaren, om det fanns någon bil ute väster om Hede. Om inte kunde man lugnt köra vidare, ty det gick inte att mötas på vägen.



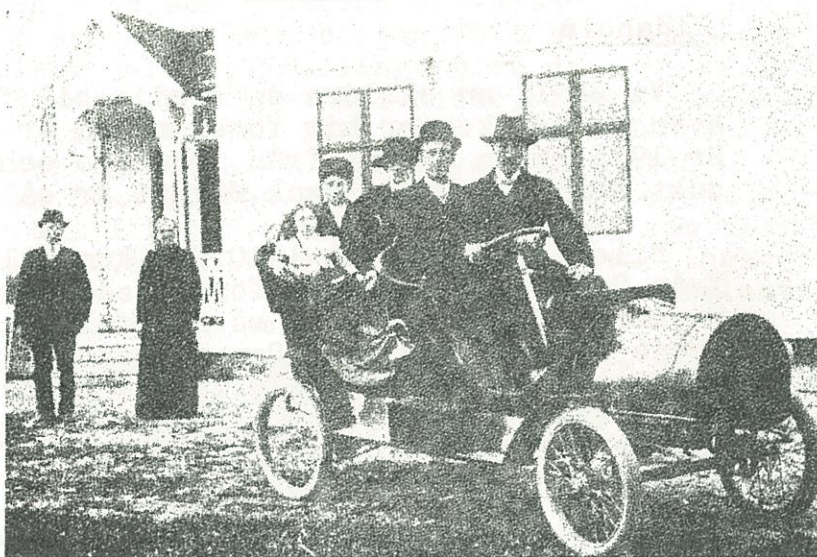
1911 års Cadillac

Besvärligast var det vid möten med hästar. De fick ofta ledas förbi bilen. En gång, när man körde förbi Hackås, mötte man en bonde, som körde ett hölass. Bonden blev så rädd, att han sprang och gömde sig, lämnande hästen i sticket. Passage-rarna fick stiga av och hålla hästen, medan man körde förbi.

En tid var bilen stationerad i Hede. Chaufför var då Olle Hillbom från Vemdalen. Där var en gubbe, som aldrig vågade sig upp i bilen. Olle lyckades till sist ändock lura gubben att kliva upp. Det gick bra ett tag, men när de åkte utför en brant, skrek gubben förtvivlat: "Oj, oj, om je ha tege adjö ta keringen ändå!"

Cudell

Oviken



Konstruktören-byggmästaren Erik Svensson vid ratten på sin egenhändigt byggda bil. Bredvid honom sitter brodern och i baksätet från vänster syskonen Ingeborg, Manne och Alfred.

Året var 1912, då den här bilen inregistrerades i Jämtland. Ännu mer anmärkningsvärt är, att det är en jämtländsk bilkonstruktion från Åbbåsen i Oviken tillkommen 1910-11.

Konstruktör var byggmästaren Erik Olof Svensson. Bilen byggdes som hobby i ägarens snickerifabrik. Fordonet var fyrsitsigt och hade en 2 cylindrig motor, bensindriven, om 8 hkr av tyskt fabrikat. Motorn var tillverkad i Berlin och av märket Cudell Motoren Gesellschaft M 65 Typ 85-110 nr 1198.

Kraften från motorn överfördes genom att ett balanshjul på motoraxeln angjordes mot ett vertikalt stående friktionshjul. Således en konstruktion, som senare återkommer i vår beskrivning av Ner a Car. Genom växelspaken fördes friktionshjulet i sidled för reglering av hastigheten. När bilen skulle backas, fördes spaken åt motsatt sida. Bilen gjorde ca 40-50km/tim.

Karossen var av plåt uppbyggd på trästomme. Belysningsanordning saknades och behövdes sannolikt ej heller, då bilen endast användes sommartid.

Bilen besiktigades 17/7 1912 och fick då beteckningen Z 11. Bilen hade då varit i bruk under ett par år, när den byggdes redan 1910. Den fanns kvar till 1936, då den ombyggdes av en broder till en tvåsitsig vagn. Senare slogs karossen sönder och hjulen användes till en hövagn. Bilen, vars motor ännu finns kvar hos konstruktörens son ing. Sven Ytterfors, Nacka, väckte ett enormt uppseende på sin tid. Den är idag en verklig raritet. Tyvärr avled det tekniska jämtländska snillet från Oviken 28 år gammal 1914.

Tidaholm

Brunflo

Vi skall nu skildra en tredje bil från 1910-11, även om den kommer hit först några år senare. Året är 1913. Bilen kommer från Brunflo och är en produkt från Tidaholms Bruk. Märket är således Tidaholm.

Bilen tillverkades 1910. Den kom till Brunflo 1913 från Sundsvall, där den först hade ägts av en åkare Svensson. Bilen var dock så nyckfull, att ägaren ej kunde ha kvar fordonet. Den vägrade gå vid fuktigt väder och det är det ju ofta vid kusten. Han måste realisera bilen för att ej bli ruinerad. Den såldes därför till Gusta Stenförädlingsverk för 3.000:- kronor.

Bilen hade, när den kom till Brunflo beteckningen R 66. År 1916 fick den Z 128.

Bilen var en lastbil. Den inköptes av Gusta för att användas till transport av sten och grus. Bilen vägde 2.5-3.0 ton och lastade 3.000 kg. Den användes under ca 15 års tid. Bilens hjul var försedd med helgjutna gummiringar, s.k. hårtgummi. Luftringar hade på den här tiden ej kommit i bruk på tyngre fordon. Under slutet av bilens livstid ersattes de helgjutna ringarna fram med luftgummi hjul.

Detta med helgjutna ringar kan kanske antyda något om bilens gång. Den var ej precis ljudlös. Om man därtill lägger, att bilen drevs med kedjor, som förde ett enormt oväsen och därtill motorbullret, som i vissa fall kunde förstärkas genom att man öppnade en lucka på avgasröret, då helt fri utblåsning erhöles, så framstår bilen mer eller mindre som ett riktigt monster.

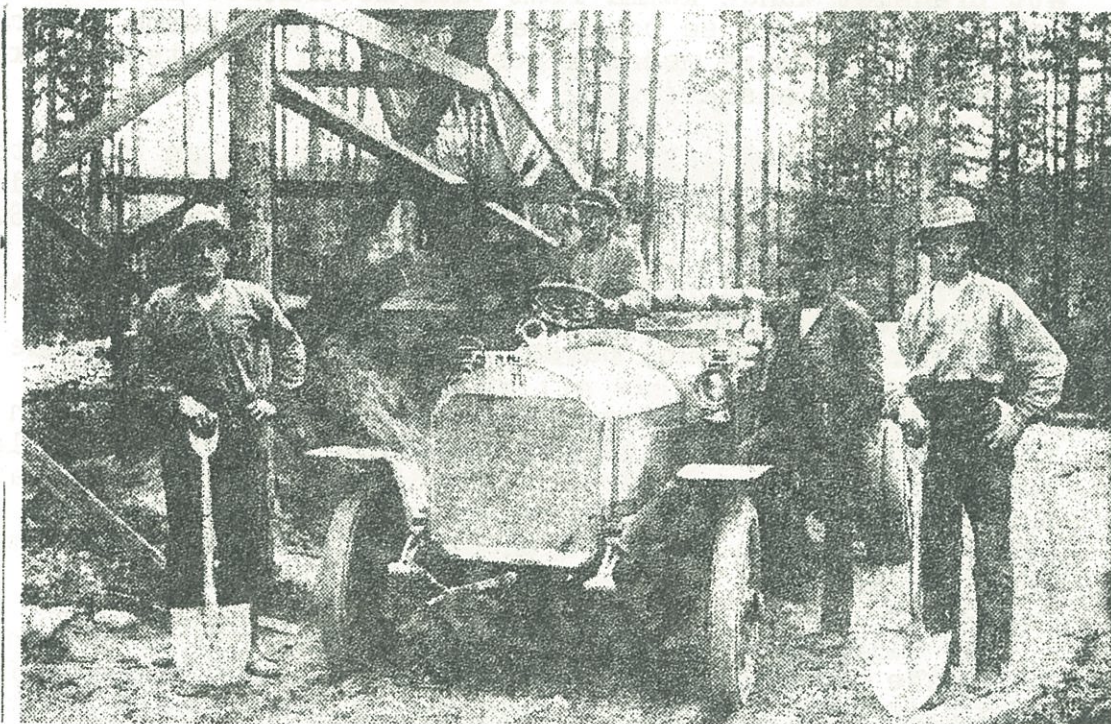
Motorn om 32 hkr var fyrväxlad och försedd med fyra cylindrar. Cylindrarna stod var för sig i motorrummet. Hastigheten var högst 15-18 km i timmen, så en resa till Östersund från Brunflo gick i bästa fall på 1 timme.

Bränslet var bensin. Motorn drog 1.5 l/mil. Motorn var försedd med magnettändning, vilken ofta strejkade, när det var fuktigt väder. Växelspak och broms satt utanför på höger sida, när bilen var högerstyrd.

Bilen var försedd med rovoljelampor, som lyste praktiskt taget ingenting. De ersattes så småningom med karbidlyktor. Ett signalhorn hörde också till bilens utrustning, men kom aldrig till användning, åtminstone inte, när bilen var igång. Bilen saknade vindruta, men hade framstänkskärmar. Sätet var en läderdyna, som blev som en svamp, när det regnade. Chauffören satt då som i en grop.

Bränsletanken var placerad under förarsätet, så att bränslet endast genom självtryck leddes fram till motorn. Vacumtank eller pump var helt okända begrepp. På jämn väg gick bilen alldeles utmärkt, men vid en uppförsbacke blev nivåskillnaden för liten. Motorn blev således utan bränsle.

Förare på bilen var Nils Albert Nilsson, även känd som Brunflos Bil-Nisse. Varje socken har sedan seklets början fått sin pionjär på bilens område. I Föllinge blev det Bil-Pelle. I Brunflo blev det Bil-Nisse. Vi skall nu låta Nisse berätta lite om Gustas Tidaholmare, eftersom han är en av de verkliga pionjärerna från Brunflo. Han var en av de första, som körde bil i Brunflo. Han var, när bilen kom till Brunflo, anställd vid Gustas Stenförädlingsverk. Där blev han chaufför för den Tidaholmslastbil företaget inköpte.



Bil-Nisse vid ratten på Gustas Tidaholms lastbil. Det var ett nyckfullt och bullrande fordon, som skrämde hästar och bönder, så att bönderna begärde förbud för bilens användning hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen var dock framsynt. Något förbud blev det aldrig. Bilen användes huvudsakligen till gruskörning mellan Pilgrimstad och Brunflo.

Bil-Nisse erhöll sitt kompetensbevis 1913 genom att tillbringa 6 veckor på Motortekniska Verkstaden i Stockholm. Teori och praktik bestod i att klara av alla möjliga reparationer, vilket han gjorde på bara 6 veckor.

Uppkörningen skedde för en besiktningsman Kjellberg, som själv ej var kunnig i bilkörning. Han sysslade med ångpannor i sitt yrke. Bilen, som användes vid uppkörningen var en Vivinius tillhörig Motortekniska skolan i Stockholm.

Bil-Nisses intresse för motorer hade väckts genom att han tidigare hade följt med "trösken" och på denna kört en Avance motor om 6 hkr. Från Stockholm återvände nu Nisse till Brunflo. Där blev han anställd hos Gusta som chaufför på Tidaholmaren.

Bilen var kedjedriven. Det hade till följd, att om en kedja av någon anledning gick av, vilket ofta hände, då var man utan broms. Under bilen fanns vässerligen tvenne s.k. backstöttor, men de fungerade aldrig, när de behövdes. De skulle fällas ner mot marken i dylika situationer. I sådana fall blev det bilens tur att skena - i de flesta fall baklänges och det gjorde den med besked.

Ett annat problem med bilen var bränslet. Vacumtank fanns ju ej. Bil-Nisse berättar, att han blev tvungen att borra ett hål i tanken för att få bränslet vid stigningar att rinna fram till tanken. En gummislang insattes. Soppan blåstes upp.

Vid den här tiden låg Gustafabriken nere vid Storsjön, där Jonssons karosserifabrik nu ligger. Den förädlade varan skulle transporteras upp till järnvägen. När backen skulle forceras, blev det lastkarlen "Tysta Lasse" 's uppgift att blåsa upp lastset. Det tillgick så, att Lasse, som troligen hade mycket starka lungor på givet tecken från Nisse tog gummislangen, vars ena ände alltid var fästad vid bränsletankens lock. Tysta Lasse blåste sedan av alla krafter och åstadkom på så sätt ett övertryck, så att bränslet kunde komma fram till motorn. Det måtte ha varit en syn för gudar att se och höra detta ekipage komma dundrande upp för backen - Lasse med slangen i mun och med utspända kinder röd som en pion i ansiktet.

Bilen användes också till gruskörning mellan bolagets grustag i Pilgrimstad och Brunflo, en sträcka om 1.8 km. Under en sommar mötte Bil-Nisse endast en bil. Det var vid sjön Svänglingen. En tyskregistrerad Durkop personbil dök upp och var nära att orsaka kollision. Vägen var så smal, att bilen nästan hakade i varandra. På vänsterregeln hölls ej så noga. Möte fick ske, där vägen var som bredast, oavsett på vilken sida det kunde ske.

Oftast körde Bil-Nisse ensam, men en dag ville basen Olle följa med för att bevittna marknaden i Östersund. Det blev rätt sent och mörkt, innan färden anträdde. Nisse berättar, att vi hade inte kommit långt, förrän vi genom karbidlyktornas matta sken upptäckte en lapp med en stor kälke tugnt lastad med renkött och hudar.

Bas Olle föreslog, att vi borde stanna och ta kälken på släp. Snön hade nämligen smält bort på långa sträckor genom flera dagars blidväder och regn. Kälken gjordes fast med en kätting. Lappen ställde sig bak på medarna för att styra och färden fortsatte.

Bas Olle var en god historieberättare. Den ena historien avslöste den andra. Lappen glömdes helt enkelt bort. Gamla vägen mellan Brunflo och Pilgrimstad var oerhört krokig med många S-kurvor och tvära svängar. Ligger vi därtill, hur vägen kunde se ut i snösmältningstider, kan vi kanske göra oss en föreställning om hur lappen haft det.

Nästan framme vid Gusta tvärstanna Bas Olle mitt i en av sina bästa värmlandshistorier med ängslan i rösten och ropade: "Men hör du lappen". Jag stannade bilen. Den syn jag såg, glömmes



Lördagen den 16 september åt Jämtlands Veteran Bilklubb surströmming i Stavre Hembygdsgård. Surströmmingsblotet blev en verklig höjdpunkt på sommarens verksamhet. Arrangörerna Arne Blix med fru Ingrid får vi speciellt tacka för denna trevliga tillställning. Stämningen var hög kvällen igenom. Visserligen kom klubbmästaren sist till blotet, men vad gjorde det, när 'n Folke trollade och Sven spelade och visade ljusbilder från sommarens övningar. Då sov klubbmästaren!

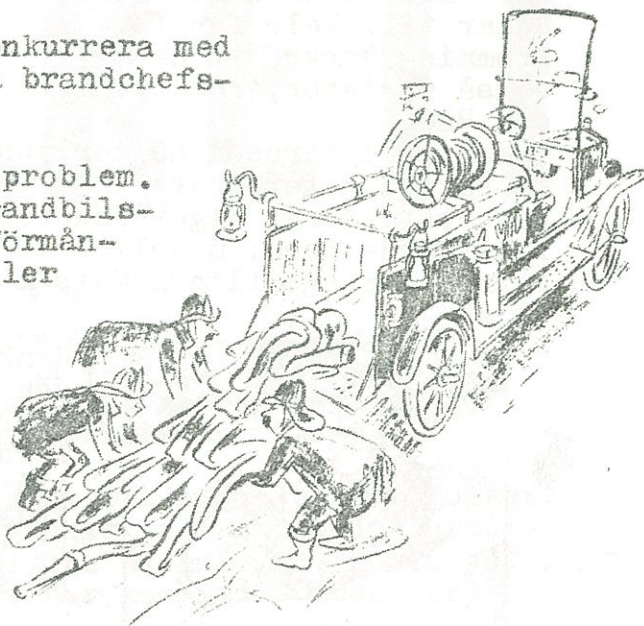


Vad har hänt sen dess?

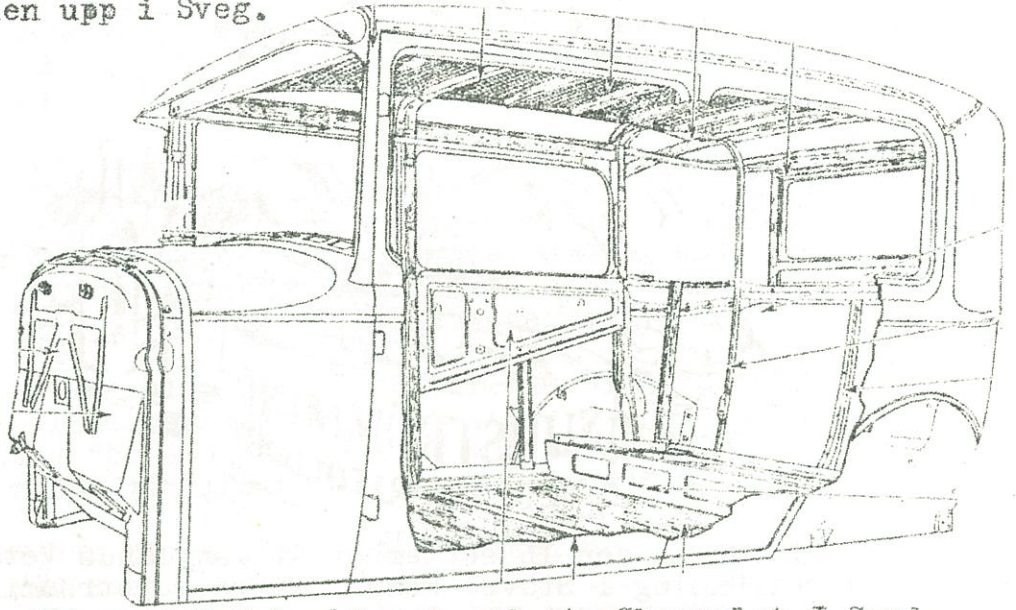
Jo, ryktet ljuder, att Gunnar Bengtsson i Bräcke snart har sin T-Ford klar. Mats har fixat hans kaross - både blästrat och målat. Så den är fin ska Ni tro! Även Gunnar går i byggtankar för sina bilar. Hur många fordon har han egentligen den glade urmakaren från Bräcke?

Edvin tänker konkurrera med Harry Almqvist på brandchefs-posten.

Edvin har fått problem. Han har blivit brandbilsägare genom ett förmånligt anbud. Nu håller han visst på och bygger garage borta i Kälarne!!!



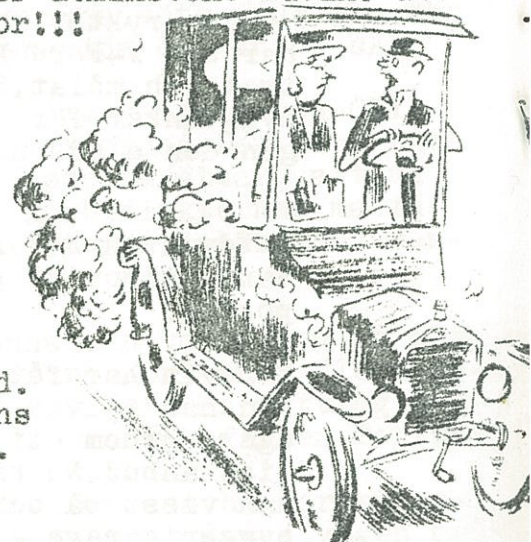
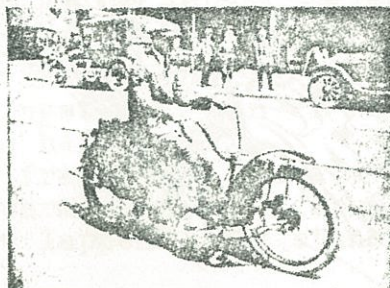
Geir, Lennart och Hans Bertil har köpt bil i sommar! Lennarts antal är oss obekant!! Lennarts A-Ford kaross, som Alf Eliasson i Långsele skulle hämta försvann hastigt och lustigt. Olustigt dök den upp i Sveg.



Manne i Bräcke kämpar med sin Chevrolet. I Sundsjö hittade han en del saker, men mycket saknas till hans 26-a. Vi hoppas, att han har hittat mösskärmen till sin Tudor. Sven söker fortfarande en bakaxel till sin Studebaker. Det skall visst finnas en axel i Medelpad. Det säger åtminstone Harry!!! Karl Olov Kingstad söker fortfarande delar till sin Rugby. Han behöver strålkastare och en mycket bra kaross. Hjul har han fått tag i, så nu behöver inte Geir vara orolig längre. Karl Olov och Örjan har i höst gjort tappra insatser att bärga bilarna i Valnegropen. Med två traktorer, lastare och vagnar samt under sakkunnig ledning av en leende Grelsson, så har diverse bilar plockats upp. Först kom en T-Ford 1924! Åtminstone påstår pojkarna, att det har varit bilar en gång i tiden. Utförliga rapporter har utlovats till nästa nummer. Längst ner i gropen, tror åtminstone Edvin, att det ligger en 1906 års Gladiator!!!

Mats Ragnarsson och Mats Åkermo med flamma har varit över kölen med delar till Velo för förkromning. Förkromat har också Christer, Arne, Sven och Rudi.

Mats Ragnarsson håller just nu på med ytterligare en T-Ford. Han restaurerar Algot Jakobssons i Kårgårde Ford, modell T 1924. Hur hinner egentligen Mats med allt?



Henry Jönsson och Folke Hemmingsson arbetar med sina Ner a Cars. Henry har nu alla delar till sitt fordon. Endast signalhornet återstår att förkroma. Folkes fordon skall visst vara de bästa i Europa. Sträck på Er grabb Ni som har sådana rariteter!
Fortsättning på sida

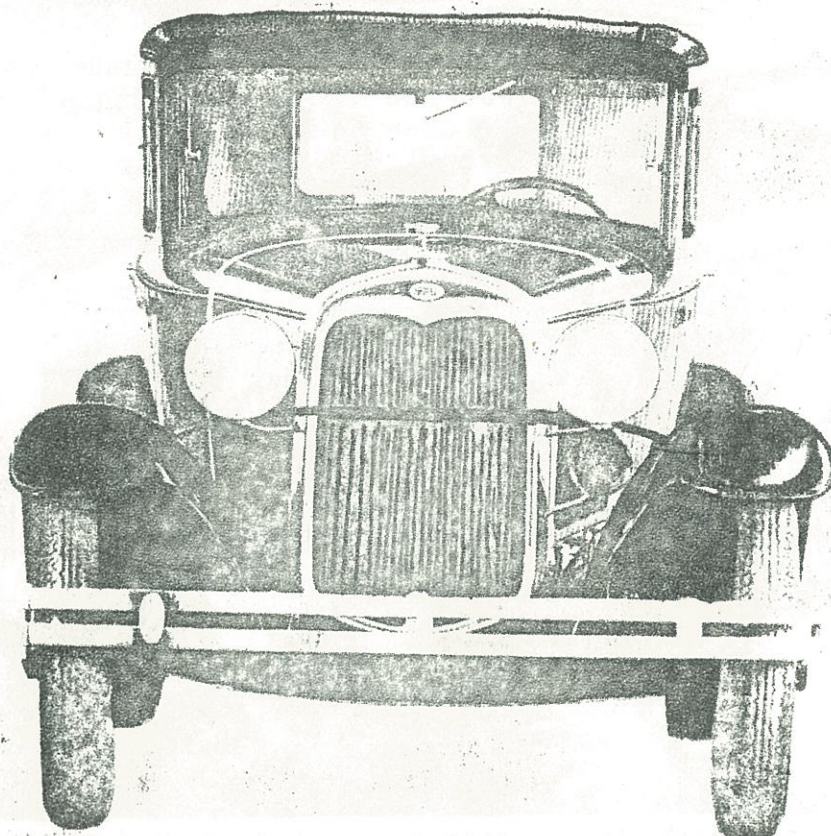


VETERAN- BIL- FOLKET!

Ni har säkert sett dom.

Iförda läderhuva eller klassisk keps
tuffar de fram på våra moderna vägar
med den svindlande hastigheten av tre
till fyra mil per timme.

Ja, rätt gissat. Det är veteranbilfolket.
Direkta ättlingar till de gamla entusi-
asterna i bilens barndom. Att samla på
veteranbilar har kommit på modet ordent-
ligt.



Karburatorn har i det här numret fått en intervju med Christer Elgendahl, en av klubbens medlemmar. Han är en verklig eldsjäl på området och håller just nu på och renoverar sin Ford modell A från 1931, taximodell med fyra dörrar. Hittills har han lagt ner närmare 3000 arbetstimmar på bygget, som han räknar skall vara klart nästa sommar.

På gång är även en äldre modell, en Ford T från 1920. Men en raritet upptar också Christers tankar. Han letar för fullt delar till en Gray från 1922 - 26.

Intresset att bygga bilar började 1968 för Christer. Intresserad av veteranbilar var han tidigare, men den verkliga knäppen kom 1968.

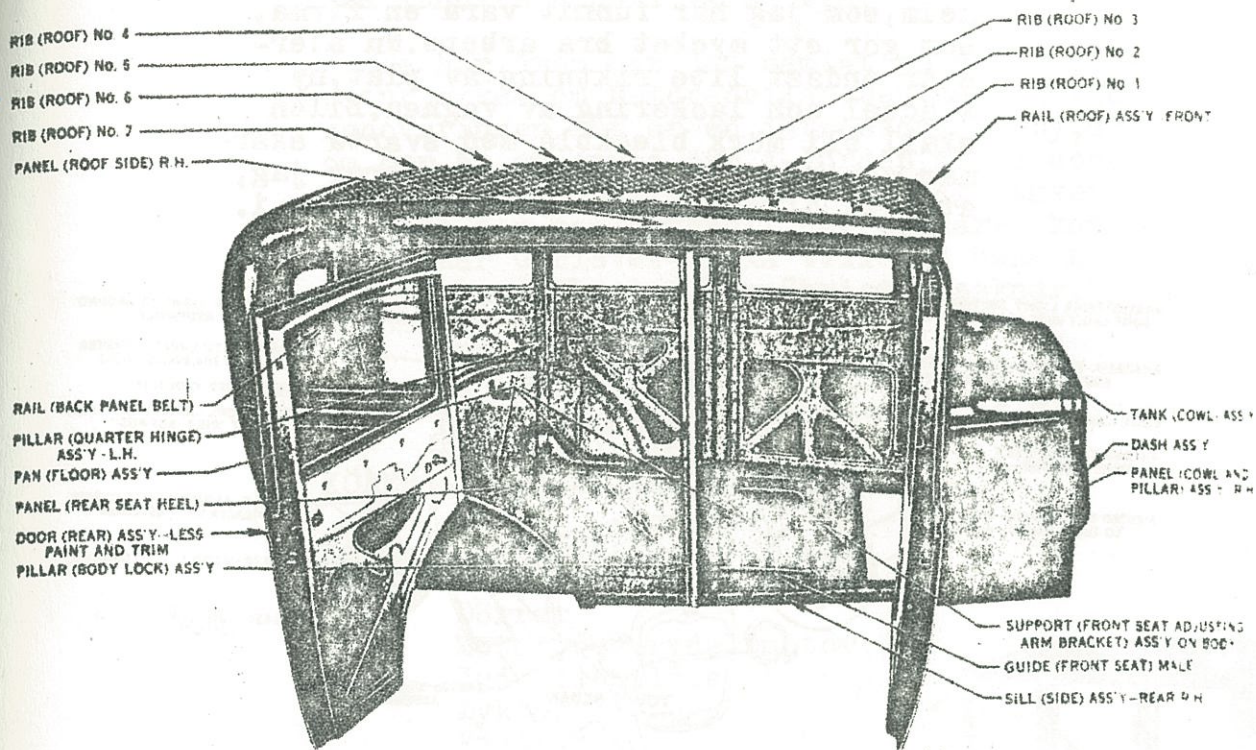
Christer bor i Optand, jobbar som bilelektriker i Östersund, men har bilverkstaden hemma i ladugården.

Intresset för gamla bilar var väl latent, menar Christer, som tidigare var ägare till en Studebaker Champion, som numera är skrotad. 1968 såg jag en annons i Östersunds Posten om en gammal bil. Då tänkte det direkt och jag slog till. Jag svarade och fjorton dagare senare var bilen efter litet prutande min. Säljare var Gunnar Bengtsson i Bräcke, en av klubbens nya medlemmar.

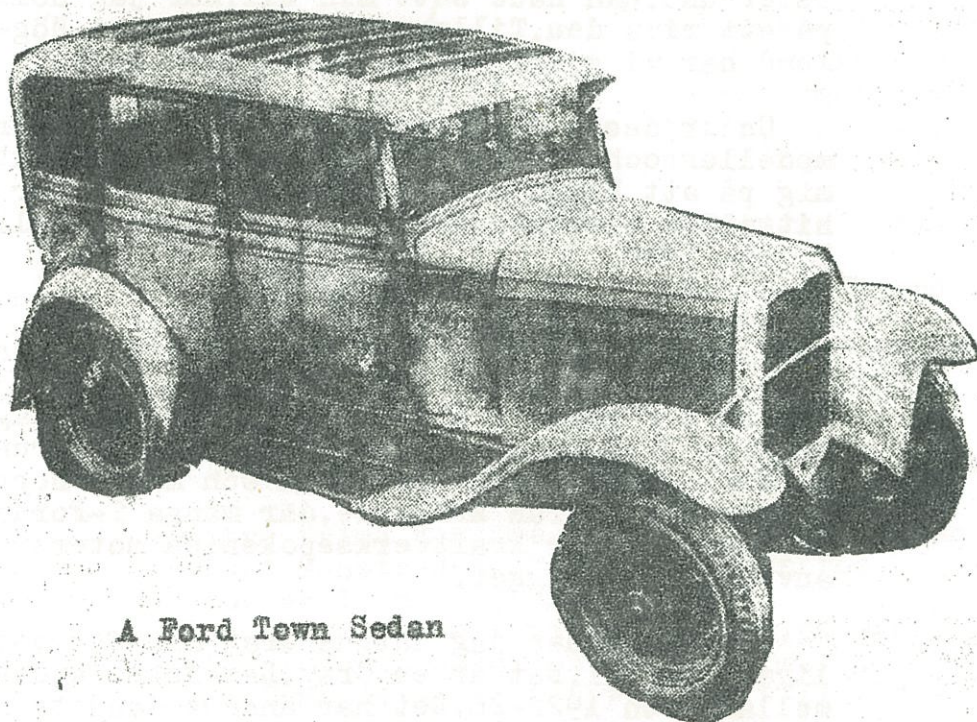
Bilen jag hittade var en A Ford Town Sedan, 1931, taximodell med reservhjulet i skärmen och baktill försedd med pakethållare.

När bilen väl var hemma plockade jag sön-

der den, märkte alla delar, fotograferade och lade dem ner i lådor.



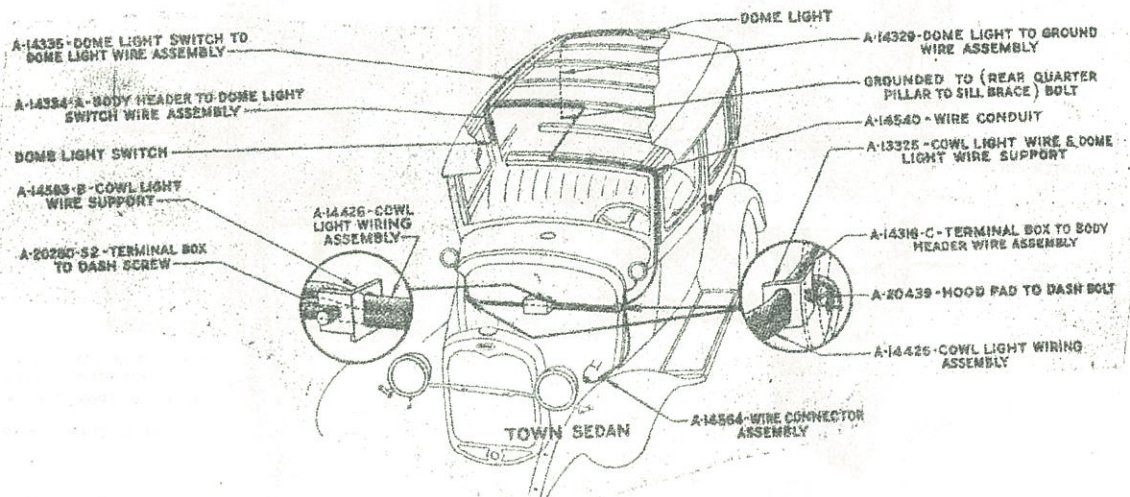
Nu har jag kommit så långt, att jag räknar med att få den färdig till sommaren. Ramen och karossen är sandblästrad och grundmålad. Fram- och bakvagn är renoverad. Motorn var i bra skick, men har ändå fått en allmän översyn. Ventilerna har slipats. Prima hjul köpte jag av en skrothandlare i Östersund. Hjulen har tidigare suttit på en kokvagn tillhörig kronan.



A Ford Town Sedan

Renoveringen har i kontanter hittills kostat ca 2.280:-Kronor i delar såsom inköp av axlar och hjul. Arbetet är dock ej inräknat i denna summa.

Alla blanka delar har förkromats hos A/S Velo Galvanisk Anlegg i Trondheim, som jag har funnit vara en firma, som gör ett mycket bra arbete. Nu återstår endast lite riktning av plåt, ny klädsel och lackering av vagnen. Bilen skall bli mörk bleckblå med svarta skärmar och svart tak. Jättesnyggt tror jag, att det blir och det instämmer redax i.



Bilen var ej komplett, när jag köpte den, varför det genast blev att söka delar till den. Tre år tog det. Under dessa år har det blivit många och långa resor. Jag har kommit i kontakt med andra veteranbilägare i Jämtland. Först trodde jag, att jag var ensam inom den här hobbyn, men så en dag dök det upp en man vid namn Edvin Backman från Östersund. Han hade sett min bil, när jag höll på att riva den. Tillsammans med Lennart Höglund har vi gjort många resor efter delar.

Under dessa fick jag många tips till andra modeller och efterhand har jag börjat inrikta mig på att bygga ytterligare en bil. Jag har hittat de flesta delarna till en Ford, modell T från 1920.

Det är en öppen bil med tre dörrar och sufflett. Om tre år räknar jag med att ha den klar. Karossen kommer från Mörsil. Ramen har jag hittat i Högåsen i Alsen. Den har tidigare ägts av Nils Persson, som numera bor i Optand, Brunflo. Bakaxeln kommer från Norderön och motor hoppas jag få tag i från Krångede, där många T-Fordar slaktades under kraftverksepoken, då motorerna användes vid bygget.

Slutligen har jag intresserat mig för ytterligare en bil. Det är en Gray. Den fanns endast mellan åren 1922-26. Det har ändock funnits några sådana vagnar här i Jämtland. Gray är en amerikansk bil, inte så avancerad, men den fick ett gott rykte om sig, därför att den var bensinsnål. Bilens kylargrill liknar Packardmodellerna, varför den är rätt snygg. Den är dock mindre och den

här vagnen är öppen. Hittills har jag hittat endast en motor. Den har suttit i en Graybil, som funnits uppe i Valsjöbyn.

De här åren har jag samlat en del litteratur också om veteranbilar. Den behövs vid renoveringen. Det är en intressant hobby, även om den är en smula dyr. A-Forden skall dock inte bli ett museiföremål, utan jag tänker använda den som bruksbil, när sommaren kommer. Vi önskar Christer lycka till med hans hobby! Du, som har bildelar, som Christer saknar, hjälp honom!

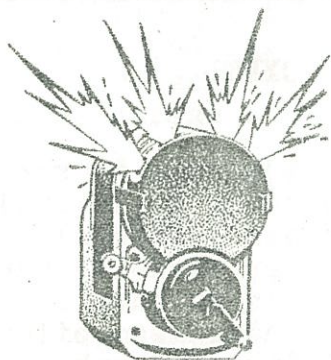
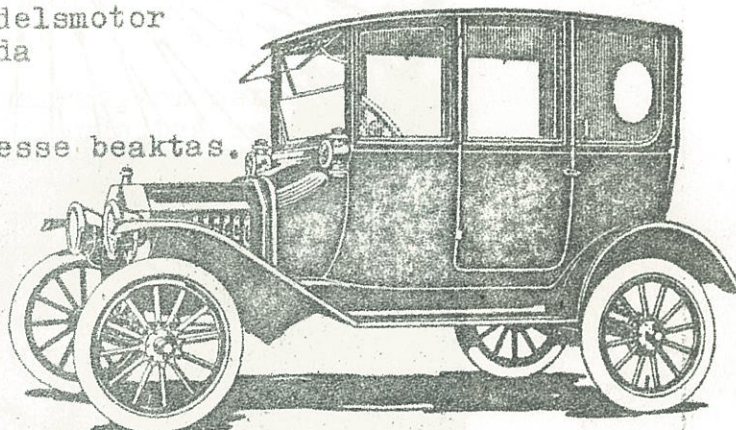
REDAX

.....

KÖPES

T-Ford: Vindruteställning
Sufflettställning
Dörrar
Motor, reservdelsmotor
Induktionslåda
Lyktor
Fjädrar
Allt av intresse beaktas.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542



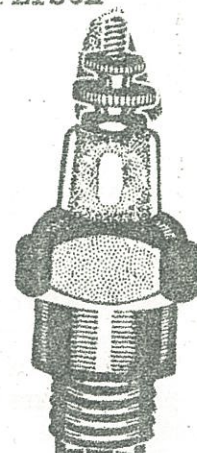
Bilelektriska arbeten utföres såsom renovering av startmotorer, generatorer, fördelare, ledningsdragningar etc.

OBS! Endast bilar före 1940.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

SÄLJES
PLYSCH - PLYSCH - PLYSCH - PLYSCH - PLYSCH

Extra prima kvalité, bättre begagnad från SJ.
Svagt mönstrad i mörkblå och mörkröd.
Storlek 1.10 x 75 cm.
C H A M P I O M tändstift, 22 mm, passande till T-Ford, A-Ford, Studebaker m.fl.
BOSCH magnetapparat, typ Z.V.4. till äldre 4-cyl. vagn.
Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542





MIN FÖRSTA CYKEL

Jag har sedan ett tjugotal år reparerat cyklar. Under den tiden har folks attityd till cykeln verkligen ändrats. Framförallt tycker jag att dagens ungdom är vårdslös och nonchalant. Annat var det i min barndom i slutet av 1920-talet. Cykeln var då liksom bilen en mycket efterlängtdad men svåråtkomlig sak. Jag minns än med glädje hur jag fick min första cykel. Jag var då 12 år gammal, men ägde inte ens en gammal cykel. Idag får de flesta ungdomar sin första cykel redan i 7-årsåldern och då blir det oftast en ny. Den som ägde en sådan statussymbol som en cykel, betraktades i min ungdom som förmögen.

Min far hade köpt en cykel redan 1914. På den hade jag i smyg lärt mig åka. Det blev ett tvärt slut på detta en dag, när min far kom hem tidigare än väntat från sitt arbete i skogen. I full fart höll vi på att kollidera med varandra just som vi rundade en knut fastän från olika håll.

Resultatet blev att cykeln blev inlåst. Tjuven fick en rejäl omgång stryk. Det var säkerligen nyttigt och riktigt, ty sedan dess har jag aldrig rört en annans cykel utan lov. Cykeln fick jag dock så småningom låna efter den här händelsen.

Om min far hade ett ärende, som skulle uträttas några mil från hemmet, då kunde jag få låna hans cykel och uträtta ärendet. Men på en bestämd tid, så knappt tilltagen, att det ej fanns möjligheter till någon extra tur, skulle jag alltid vara tillbaka.

Alltid blev jag mycket glad, varje gång jag fick åka iväg och uträtta ett ärende. Jag fick ju då åka cykel med lov.

En dag hände något jag aldrig kommer att glömma. Jag var nere vid järnvägsstationen i ett ärende just som ett södergående tåg skulle avgå. Av nyfikenhet gick jag som alla andra fram till perrongen för att se om någon bekant fanns med tåget.

En tre år äldre kamrat, som hette Axel klev just på tåget bärande två resväskor. Jag trängde mig genom folkhopen och var snart framme vid vagnen, vars tunga dörr stängdes med en smäll just som jag kom fram. Men i ett fönster tittade Axel ut och hejade.

Ska Du resa bort? frågade jag. Ja, jag har fått drängplats i Jönköpingstrakten. Blir Du borta länge? undrade jag. Jag kommer aldrig tillbaka till den här byn mera. Tar Du med Dig cykeln? Nej, den får Du, om Du tar igen den. Den ligger bakom Emil Carlsons garage i By. Just då gick tåget!

Den som blev glad, det var den tolvårige Edvin, som stod kvar på perrongen. I glädjetårar såg jag hur tåget med min bästa vän, ringlade sig ut från stationen och försvann.

Nu hade Du tur, Edvin, hörde jag en röst säga. Det var Georg, stationstjänstemannen, som vinkade iväg tåget.

Nu började jag fatta vad som hade hänt. Jag hade blivit cykelägare. Jag korsade två järnvägsspår i ett par glädjeskutt, rusade till min fars cykel, klappade den på sadeln och sade: Nu är det sista dagen Du bär mig.

Sedan hoppade jag upp på cykeln och trampade allt vad jag förmådde de två kilometrarna till garaget, där cykeln fanns.

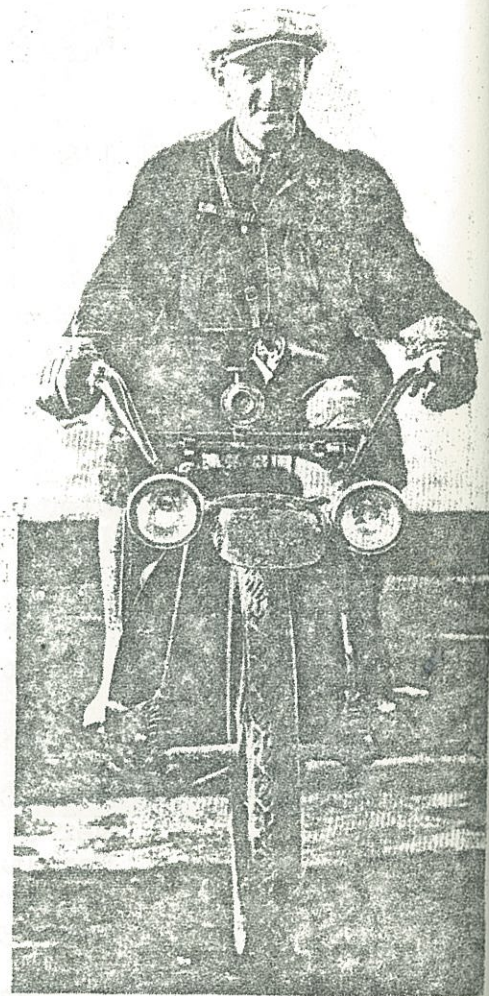
Mycket riktigt. Där låg min dyrgrip, vårdslöst kastad i ett buskage. Jag rusade fram till cykeln, tog varsamt upp den ur buskarna och sade: Nu är Du min. Du skall aldrig mera behöva ligga övergiven

i ett buskage.

Min vän Axel höll sitt ord. Han kom aldrig tillbaka till vår by. Jag fick ej tag i hans adress, inte heller fick jag träffa honom, så jag kunde tacka honom för cykeln. Jag önskar, att han skulle få veta, hur glad jag blev i hans avskedsgåva, som jag sedan värdade och använde i ett tiotal år.

Edvin Backman

Får vi lov
att presentera

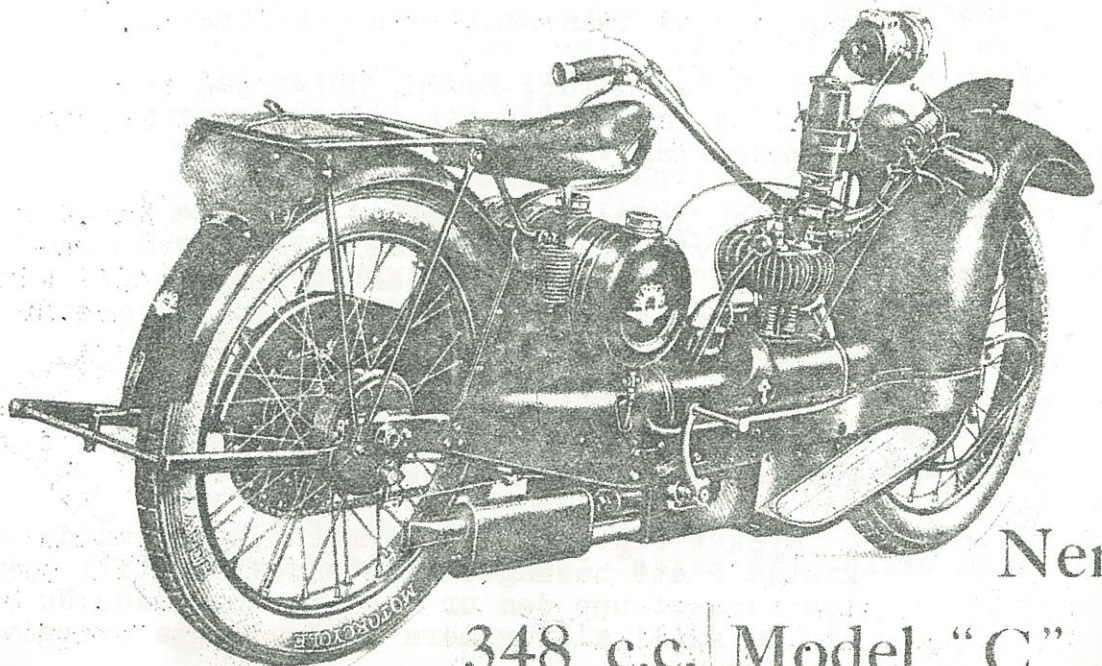


Ner a Car är ingen motoreykel -
ej heller en bil.

Rätt gissat!

Det är NÄSTAN EN BIL !!!

NER A CAR

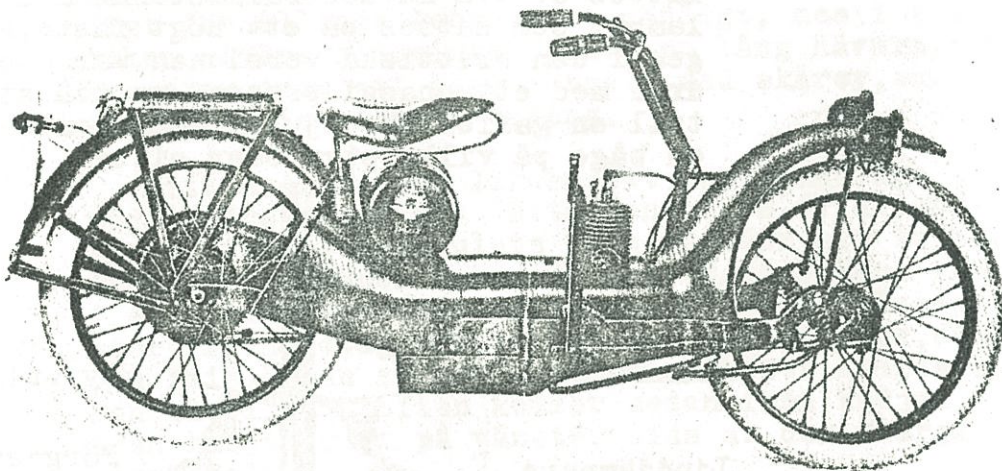


Ner-a-Ca

348 c.c. Model "C"

I Jämtlands Veteranbil Klubb finns två verkliga rariteter. Fordonen heter Ner a Car och kommer från Lit i Jämtland. De är enligt uppgift de bäst bevarade exemplaren, som hittills är kända i Europa.

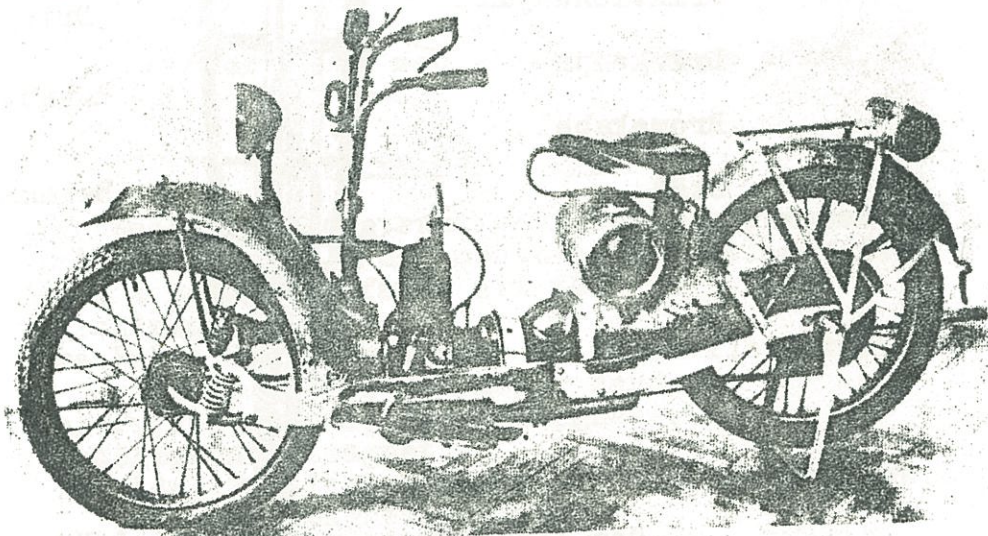
Ägare till dem är Folke Hemmingsson, Lit, som äger en 2 3/4 hkr Ner a Car och Henry Jönsson, Ås, som har en 4 hkr Ner a Car.



Detta märkliga fordon tillverkades mellan åren 1921-1926. Namnet - NER A CAR - NÄSTAN EN BIL - kommer från upphovsmannen Sam A. Neracher, som var bosatt i Syracuse i staten New York.

Namnet var dubbeltydigt, när fordonet hade billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

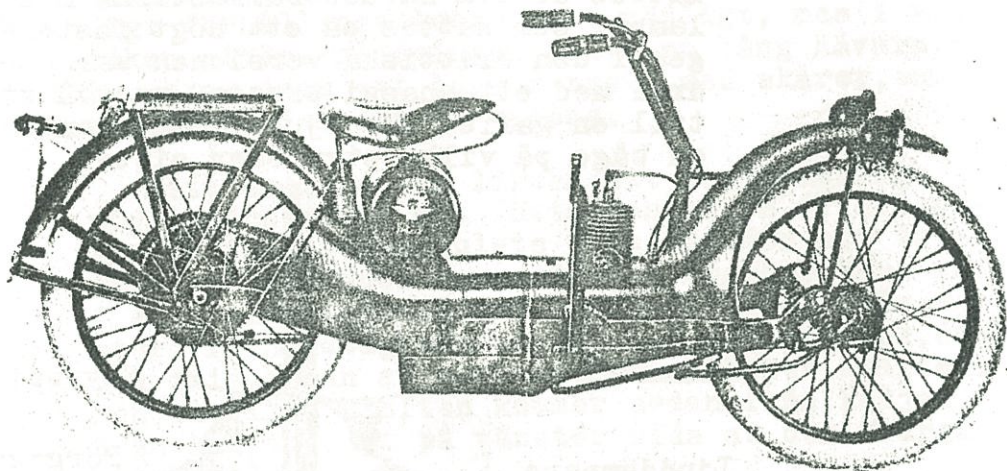
Neracher tog ut sitt första patent 1919. Två år senare begynte tillverkningen av Ner a Cars i Syracuse med ett fordon om 22cc. Motorn var en tvåtaktare, som hade svänghjuls magnet, tändning och strålkastare i form av små lampor på vardera sidan av framskärmen. Fordonet bromsades med en pedal. Priset var 225 dollars.



Från 1924 är denna amerikanska Ner a Car med låg tyngdpunkt och centralt placerad 2-taktsmeter.

I Jämtlands Veteranbil Klubb finns två verkliga rariteter. Fordonen heter Ner a Car och kommer från Lit i Jämtland. De är enligt uppgift de bäst bevarade exemplaren, som hittills är kända i Europa.

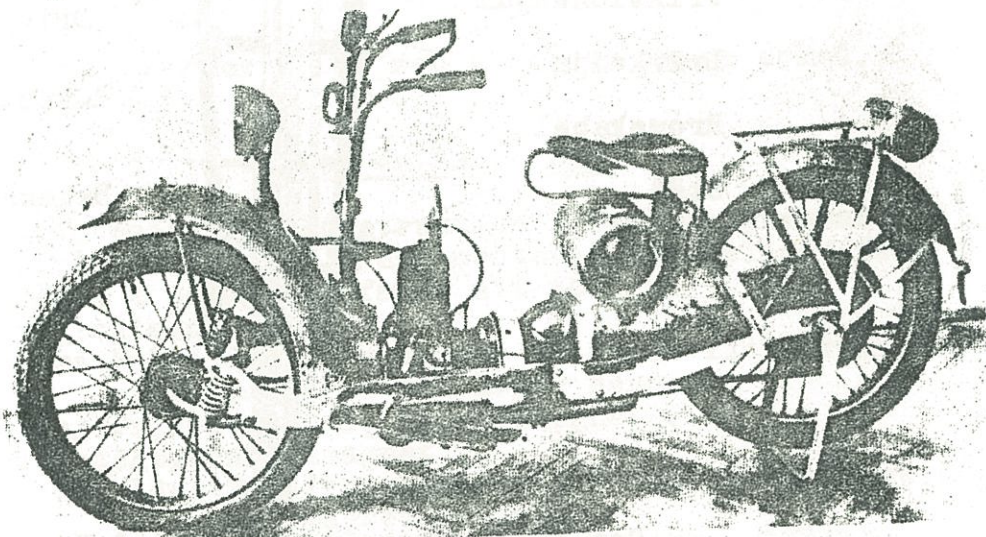
Ägare till dem är Felke Hemmingsson, Lit, som äger en 2 3/4 hkr Ner a Car och Henry Jönsson, Ås, som har en 4 hkr Ner a Car.



Detta märkliga fordon tillverkades mellan åren 1921-1926. Namnet - NER A CAR - NÄSTAN EN BIL - kommer från upphovsmannen Sam A. Neracher, som var bosatt i Syracuse i staten New York.

Namnet var dubbeltydigt, när fordonet hade billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

Neracher tog ut sitt första patent 1919. Två år senare begynte tillverkningen av Ner a Cars i Syracuse med ett fordon om 22cc. Motorn var en tvåtaktare, som hade svänghjuls magnet, tändning och strålkastare i form av små lampor på vardera sidan av framskärmen. Fordonet bromsades med en pedal. Priset var 225 dollars.



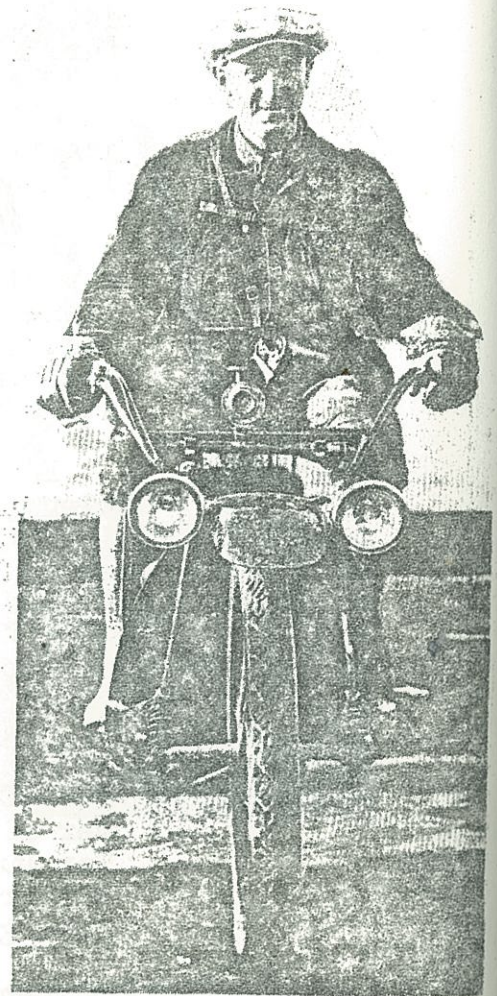
Från 1924 är denna amerikanska Ner a Car med låg tyngdpunkt och centralt placerad 2-taktsmeter.

i ett buskage.

Min vän Axel höll sitt ord. Han kom aldrig tillbaka till vår by. Jag fick ej tag i hans adress, inte heller fick jag träffa honom, så jag kunde tacka honom för cykeln. Jag önskar, att han skulle få veta, hur glad jag blev i hans avskedsgåva, som jag sedan vårdade och använde i ett tiotal år.

Edvin Backman

Får vi lov
att presentera

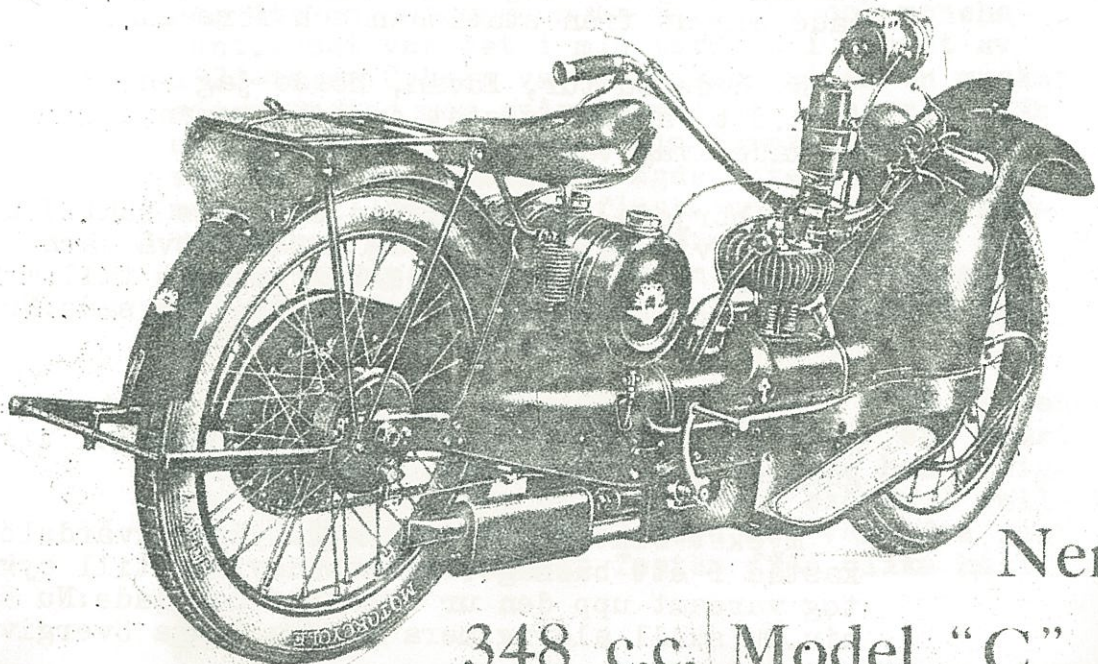


Ner a Car är ingen motorecykel -
ej heller en bil.

Rätt gissat!

Det är NÄSTAN EN BIL !!!

NER A CAR



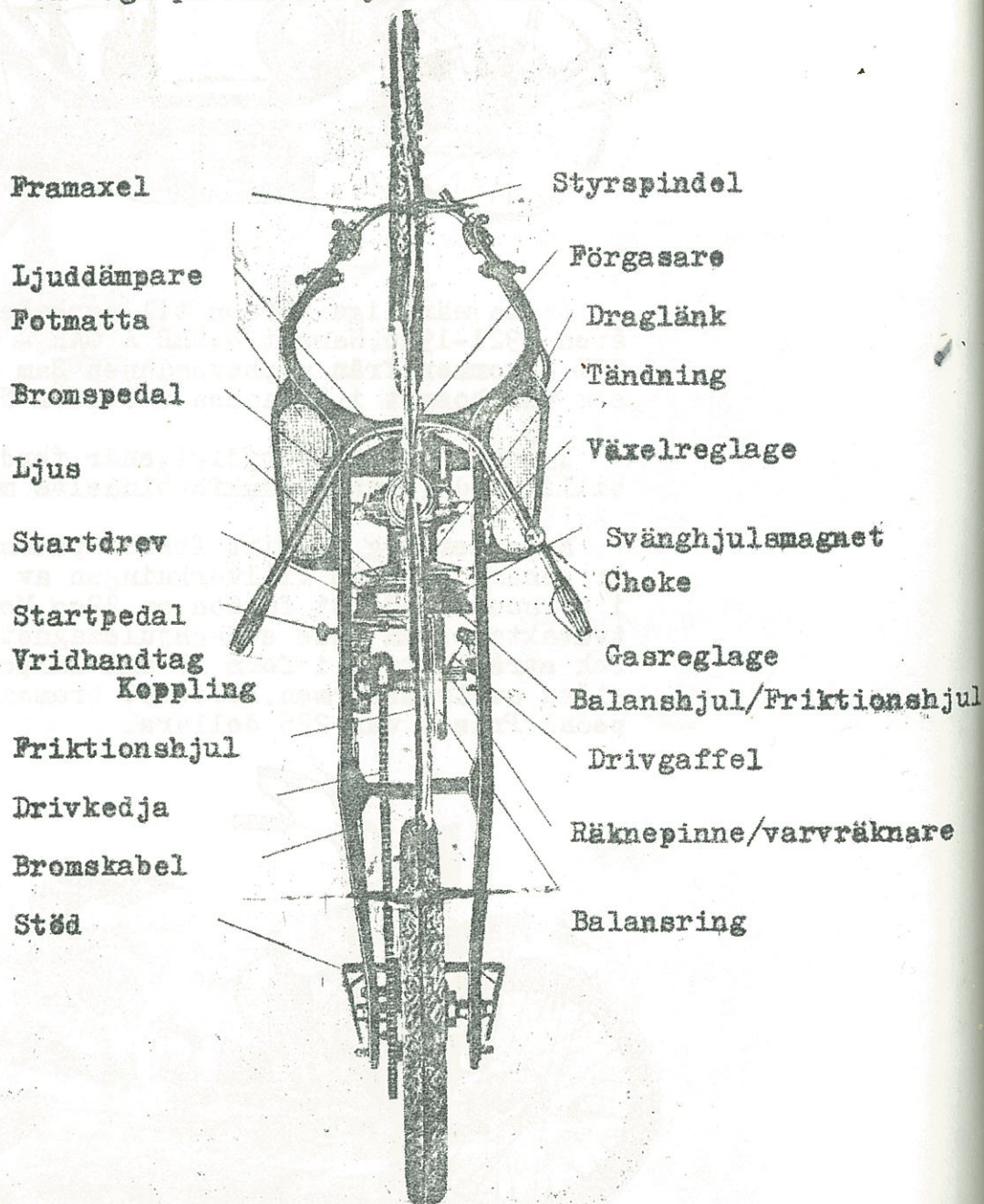
Ner-a-Car

348 c.c. Model "C"

Nästan samtidigt begynte tillverkningen på andra sidan Atlanten genom licens hos Sheffields Simplex koncernen i England.

Den brittiska versionen skilde sig från den amerikanska genom en motor på 285 cc, dvs. 2 3/4 hkr. Ett andra bromssystem infördes på höger sida med handreglage.

Framskärmen var annorlunda. Ganska snart ersattes de två huvudstrålkastarna med en enkel lampa, som sattes på ett högt fäste. Huvuddragen i den brittiska versionen var dock oförändrad med ett chassi pressat av två stålramar till en gaffel för hjulen och fronten böjd som en båge på vilka styrleder sitter.



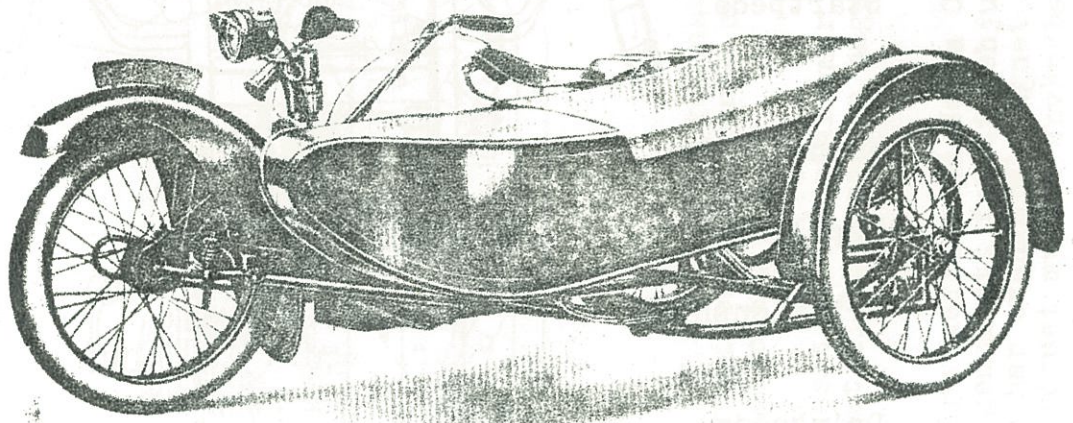
Det finns ingen växellåda på Ner a Car. Istället har transmissionen lösts genom ett friktionshjul bakom motorn, som har svänghjuls magnet. Växelreglage med 5 lägen gör fordonet mycket användbart i trafiken.

Bakom styrstången är motorn och vevaxeln monterad parallellt med ramen och svänghjuls-magneterna där bakom.

Det finns ingen vanlig växellåda. Istället överförs transmissionen genom ett friktions-hjul, som är monterat på vevaxeln bakom motorn, som pressar mot svänghjuls magnetens framsida.

Genom att glida svänghjulet längs dess radies tvärgående axel är ett steglöst föränd-rligt förhållande teoretiskt möjligt, men i prak-tiken utförs glidningen genom en lång hävarm, som fungerar inom ett läge försett med skåror, som möjliggör fem lägens omfång.

Mitt emellan och likaså ett kopplingsläge möjliggörs genom att låta kanten på friktions-hjulet från svänghjulets framsida. För att åstad-komma detta vänds vevaxeln med högra sidans ända i en självjusterande hållning. En kabel från vän-ster vridhandtag, som verkar mot fjädertryck, drar den fria ändan av axeln och så släppes kraften. Den slutliga kraften kommer sedan från kedjan från kedjehjulet på vänster sida av den tvärgå-ende axeln.



Ner a Car med sidovagn fanns också.

Data om Ner a Car

Chassi: Automobiltyp. Konstruktion i form av pressad stålram.
Motor: Tvåtaktare om 2.5 hkr monterad på kullager fram och bak.
Även 4 och 8 hkr fanns att få.
Vevhus: Aluminium
Förgasare: Enkel. Bensinen kommer in genom flottör. Reglerbar vire, som sköts med höger hand.
Utväxling: Friktionshjul, fem hastigheter.
Tändning: Mögspänningsmagnet.
Elektriskt ljus: Två framstälkastare och ett bakljus, som drivs med magnetgenerator.
Startanordning: Kickstart direkt på motorn.
Ljuddämpare: Pressad stål.
Däck: 26 x 3 " Firestone, mönstrade.
Ekerhjul: Monterade på kullager.
Vikt: Ungefär 75 kg.
Hastighet: 35 mil per timme/sannolikt engelska.

Fram axel

Styrspindel

Ljuddämpare

Förgasare

Fotmatta

Draglänk

Bromspedal

Tändningslås

Ljus

Växelnreglage

Startdrev

Startpedal

Svänghjuls magn

Vridhandtag

Choke

Koppling

Gasreglage

Friktionshjul

Balanshjul / Friktion
hjul

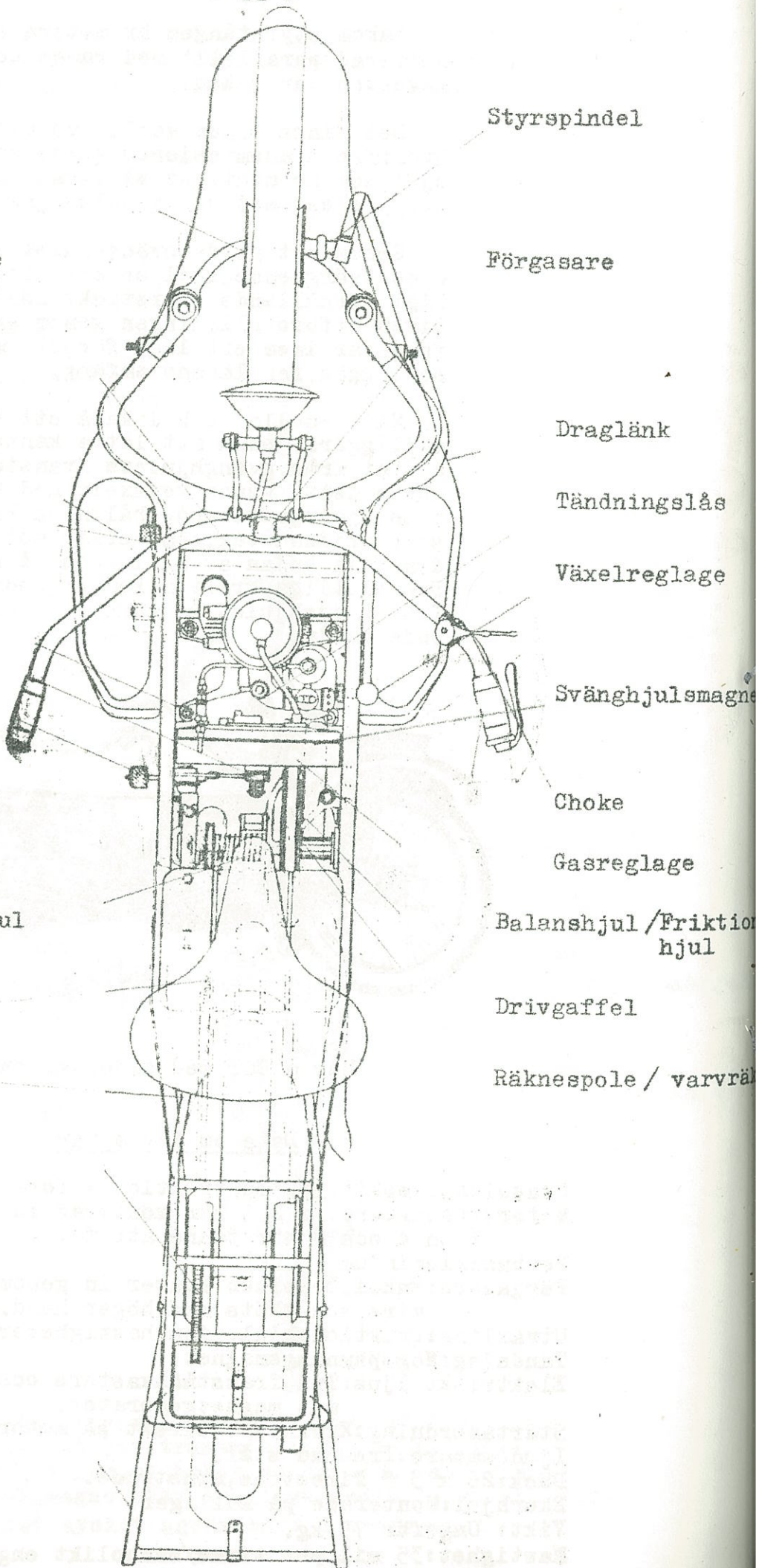
Drivkedja

Drivgaffel

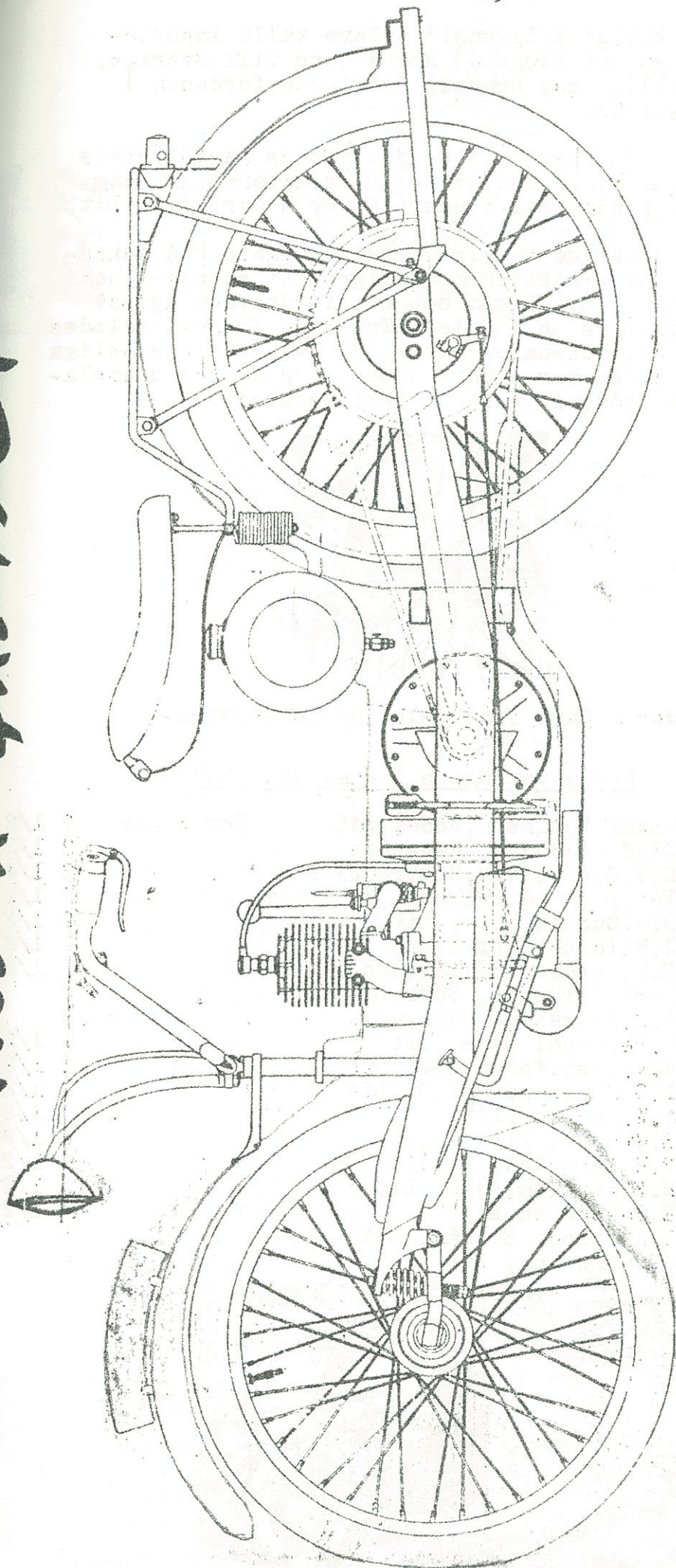
Bromskabel

Räknespole / varvrä

Stöd



Ner a Car 1924



Nästan - en - bil med låg tyngdpunkt och centralt planerad 2-taktsmotor. Billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

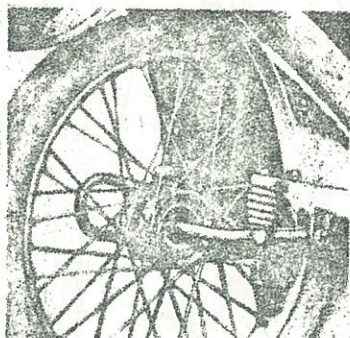
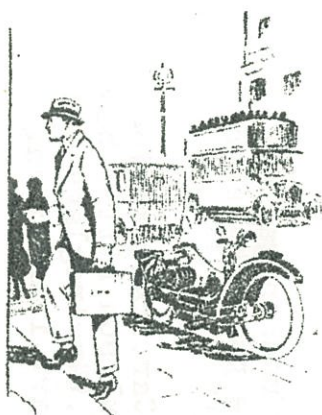
Chassit är pressat av två stålramar med en gaffel för hjulen, framtill böjd som en båge på vilka styrleder sitter.

Det finns ingen växellåda på Ner a Car. Transmissionen har lösts genom ett friktionshjul, som sitter bakom motorn, som har svänghjuls magnet. Växeln är i 5 lägen gör fordonet mycket användbart i trafiken.

Enligt tillgänglig äldre källa importerades ett tjugotal Ner a Cars till Sverige. Märkligt nog hamnade de flesta fordonen i Jämtland.

1927 fanns nitton Ner a Cars registrerade i Jämtlands län. Av de 19 exemplaren är idag två kända. Kvar finns två Ner a Cars från Lit.

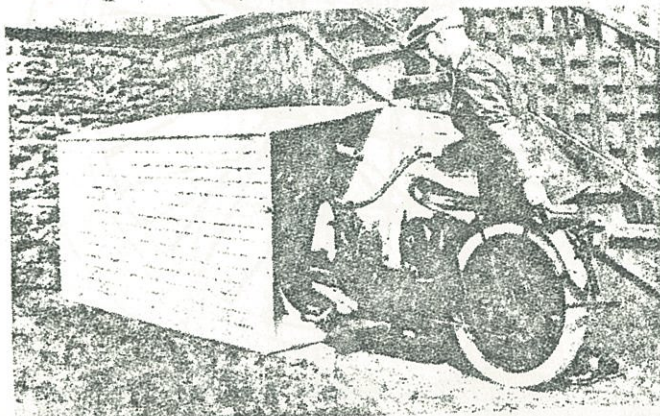
I övriga Sverige är ytterligare två bekanta för redaktionen, nämligen ett exemplar, som finns i Stockholm och ett fordon, som ägs av Stig Larsson i Sala. I Tyskland finns likaledes på ett museum en Ner a Car bevarad. Av samtliga nu kända Ner a Cars anses idag de två exemplaren från Lit vara de bäst bevarade.

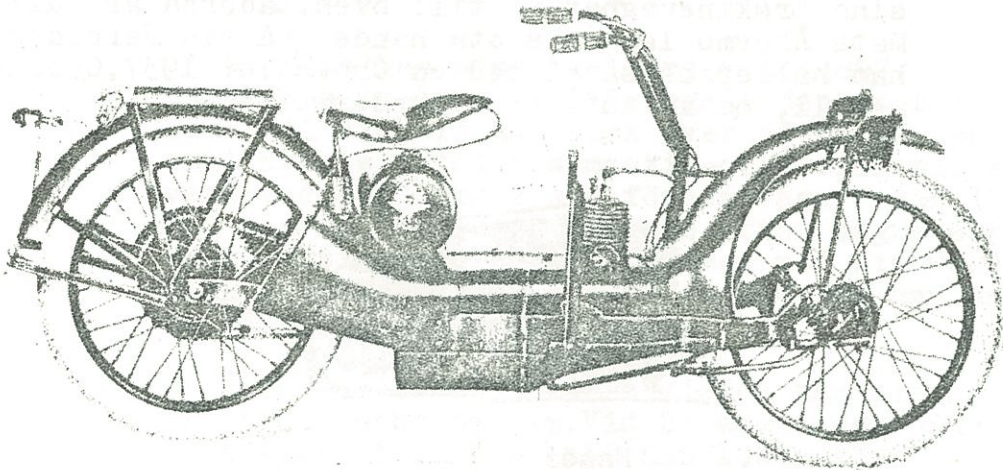
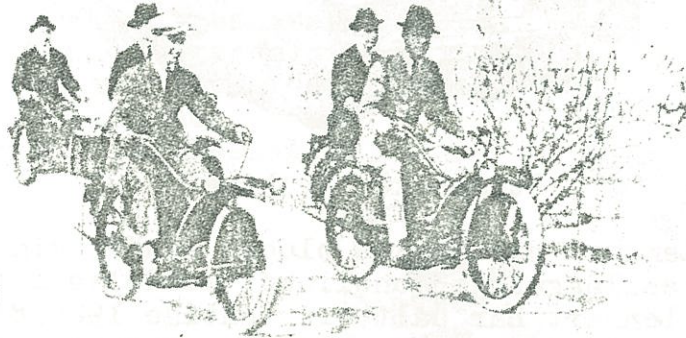
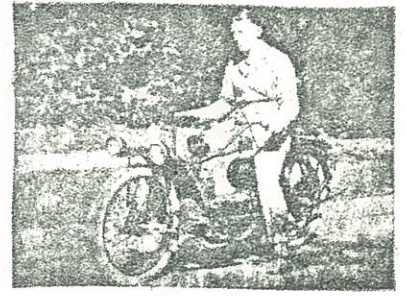
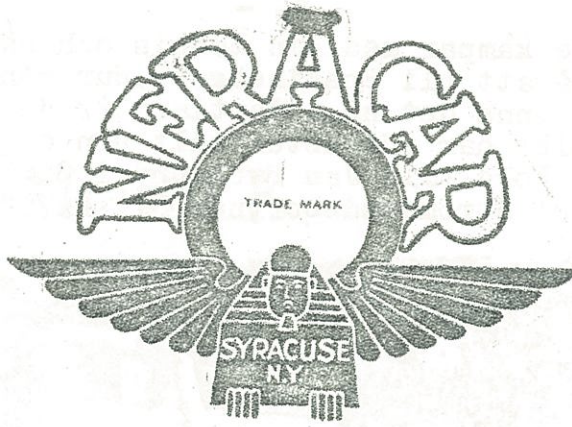
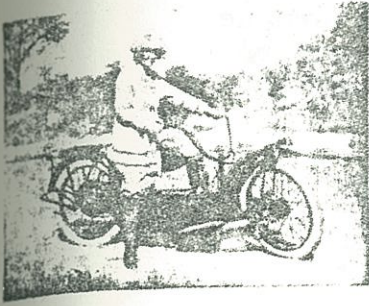


Ner a Cars framhjulsfjädringsystem

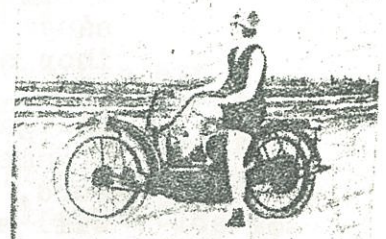
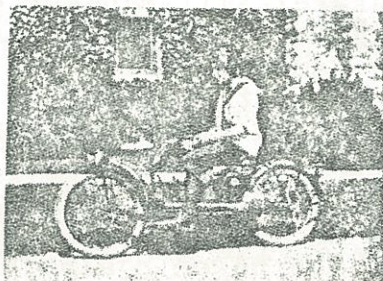
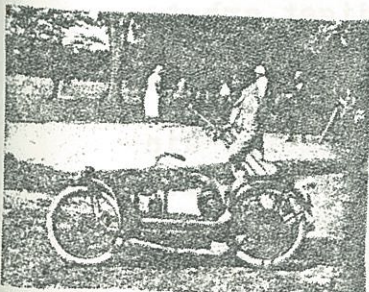
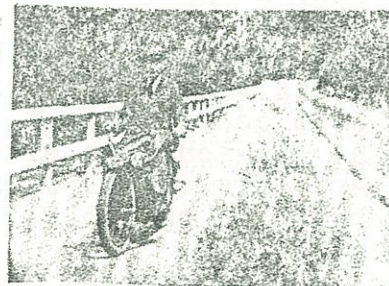
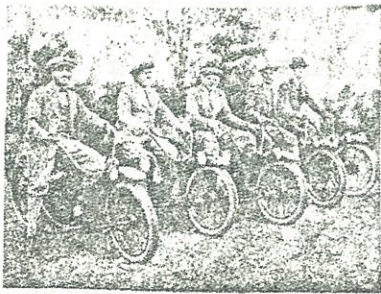
Ner a Car ägare i Jämtland 1927

Z 15	Oskar Karlsson, Boda, Lit	Ner a Car	2	1/2	hkr
Z 20	Olof Leijding, Håggenås		2	1/2	hkr
Z 48	K.E.G. Aronsson, Högbroforsen		2	1/4	hkr
Z 56	Per Leonard Eriksson, Boda, Lit		2	1/2	hkr
Z 68	O.M. Sundin, Söre, Lit		2	1/2	hkr
Z 101	C. Nilsson, Ulriksfors		2	1/2	hkr
Z 145	P.N. Persson, Palleråsen, Lit		2	1/2	hkr
Z 163	Karl Karlsson, Söre, Lit		8		hkr
Z 164	A.S. Eriksson, Söre, Lit		4		hkr
Z 193	O. Persson, Söre, Lit		2	1/2	hkr
Z 206	K.A. Gustafsson, Dvärätt		2	1/2	hkr
Z 207	P.O. Jonsson, Box 33, Lit		2	1/2	hkr
Z 216	A.W. Jonsson, Lit		2	1/2	hkr
Z 217	E. Gradin, Lit		2	1/2	hkr
Z 219	P.R. Bergstén, Lit		2	1/2	hkr
Z 226	H.E. Persson, Fjäl, Lit		2	1/2	hkr
Z 248	E. Jakobsson, Lit		2	1/2	hkr
Z 254	L. Jönsson, Brevåg, Lit		4		hkr
Z 269	J. Magnusson, Lit		4		hkr

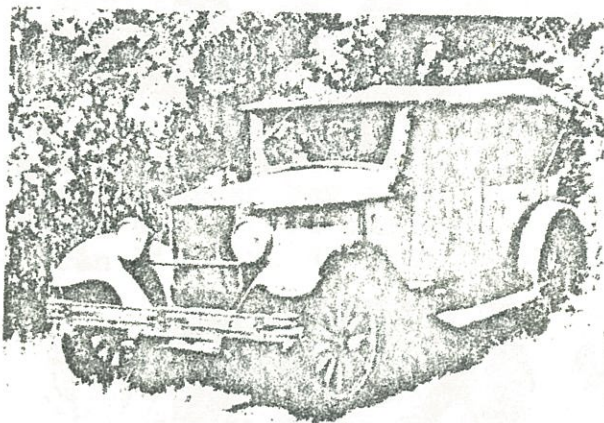




Ner a Car 1924

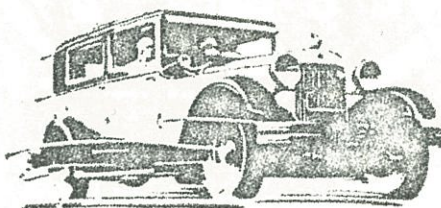


Folke kämpar med sin Mathis och håller visst också på att bli Erskineägare. Hur många Erskine vagnar finns det nu i Jämtland? Är det fyra eller fem? Folke har förresten sålt sin cigarrformade Ockelbo Ford till Jan Backlund i Strömsund, så se upp Ni Strömsundsbor, när Ni ska över gatan!



Studebaker Erskine

Lennart har börjat plocka sönder sin Pontiac. I pressläggningsögonblicket meddelas i iltelegram att Lennart har sålt sin Pontiac 1928. Bilen kommer dock enligt vad redaktionen erfar att stanna kvar inom den Höglundska klanen! Per Wisth har flyttat sina Erskinevagnar ut till Sven. Ledorna är fulla nu!!! Mats Åkermo lägger sista handen på sin Mercedes, men han håller också på med en Chevrolet 1937. Cabriolet modell, om vi inte är felunderrättad.



Essex

Arne Jönsson har blivit Essexägare, men håller just nu på att renovera sin Ford V-8 från 1934. Han behöver en kylargrill till sin vagn. Finns det någon, som kan hjälpa honom. Ni anar inte hur stilig bilen kommer att bli. Arne har varit över till Trondheim och förkromat liksom Sven, som går och gläder sig åt glansen från sina Studebaker delar. Det lönar sig att göra en tur över till Norge!!! Där finns också bilar än så länge!!! Rudi har gjort ett verkligt fynd.

Leif arbetar febrilt med sin Commonwealth, som han saknar bakaxel till. Han gör ett gediget arbete i sin verkstad. Lasse Lundberg, den glade flygande sångaren från Ramsele, håller just nu på att plocka ihop sin T-Ford. Allt är blåstrat i Sollefteå. Ivar Rosén har hittat en Volvo, som han kompletterar sin tidigare samling med. Duktiga killar - dom där uppe i Ramsele! Alf i Långsele håller också på med en Ford, men det är modell A. Alf behöver en ny kaross till sin 28-a. Kan någon hjälpa!!!

OLDSMOBILE

75 år

Den 21 augusti firade Oldsmobile 75 års jubileum. Karburatorn vill därför i detta nummer presentera märket. Oldsmobile finns representerad i klubben och märket var ett av de första, som kom till Jämtland. Z 1 år 1907 var en Oldsmobile.



Oldsmobiles historia börjar år 1897. Redan som 16-åring tillbringade Ransom Eli Olds all sin tid han fick över efter skolan till arbete i faderns maskin- och reparationsverkstad. Man byggde sin första vagn redan 1887. Det var en trehjulig ångvagn. Efter några elbilkonstruktioner slog Olds igenom med sin Curved dash modell. Det var sex år senare, som han satsade på bensindrivna fordon.

Redan under skolåldern visade han sig oerhört arbetssam och sparsam. Vid 21 års ålder hade han förtjänat så mycket, att han kunde köpa in sig som kompanjon i sin faders verkstad i Lansing. Dit hade familjen flyttat 1880 från Geneva, där Olds föddes 1864.

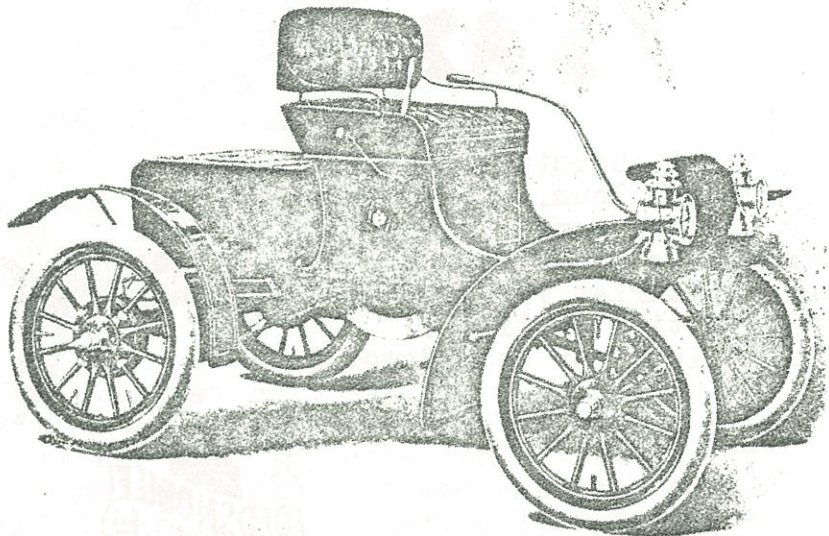
I Lansing byggde Olds sin första självgående vagn. Det var en 1-cylindrig bensindriven bil. Året var 1896. Vagnen prövades mellan tre och fem på morgnarna för att ej skrämma Lansings hästar men också för att ej bli utsatt för befolkningens åtlöje.

Den 21 augusti 1897 bildades genom ett par rika män i Geneva Olds Motor Vehicles Company med ett startkapital om 18000 kronor.

Mer pengar behövdes. Olds blev tvungen att resa först till New York och sedan till Detroit. Där fick han av en tillfällighet tag i en bankir. Denne satsade friskt kapital. Ett stort bolag bildades med över en miljon kronor i insats. Olds Mo-

tor Works var ett faktum år 1899. Tillverkningen kom raskt igång. Första året framställdes 4 vagnar.

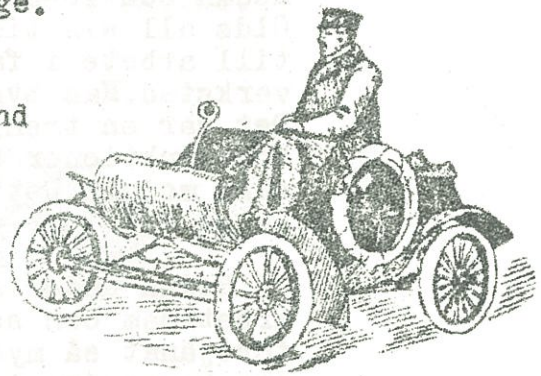
Olds fortsatte emellertid att experimentera. Resultatet blev den lilla Olds'en med den omsvängda instrumentbrädan, som snart skulle finna väg till praktiskt taget jordens alla länder.



Här i Sverige infördes lilla Olds'en mellan åren 1903 - 1907. Olds importerades till Sverige av firman Gjestvangs i Stockholm, även betraktad som den förste verkliga automobilhandlaren i Sverige.

Z 1 i Jämtland

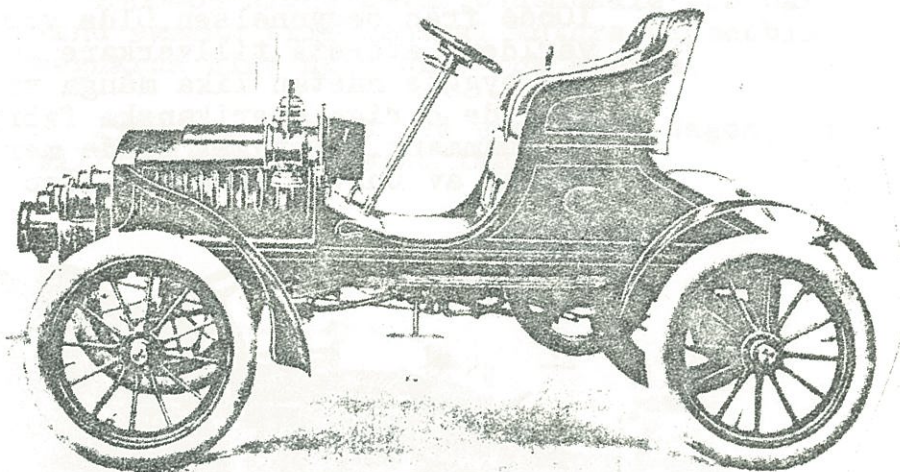
1907



Till Jämtland och Hammarstrand kommer den första Olds'en 1906 genom Paul Manns inköp av en 1 cylindrig Oldsmobile om 7 effektiva hkr. Den bilen användes för automobiltrafik mellan Hammarstrand och Stugun. Den 9 april 1907 inregistrerades vagnen under beteckningen Z 1 i Jämtlands län. Sedan kom det att dröja många år innan en ny vagn av märket Oldsmobile inregistrerades i Jämtland.

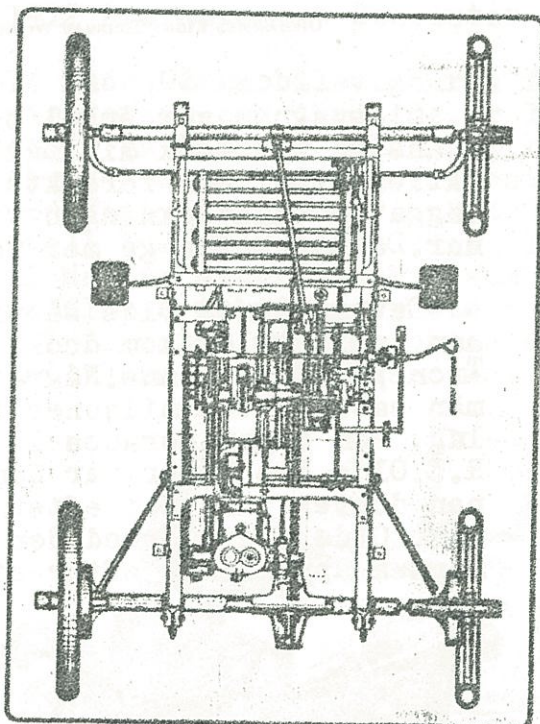
Men vi återgår till Oldsmobiles historia. Provvagnarna var just klara, när en eldsvåda ödelade allt utom en vagn. Året var 1901. Med denna lyckades man dock rädda konstruktionen. Innan året 1901 hade gått till ända hade man byggt 425 Curved dash Oldsmobiles. Olds lyckades tack vare god organisation och en betydande maskinpark. Dock var han ej den förste masstillverkaren. Den äran till-

kommer fransmannen Alexander Darracq. Han blev dock fort slagen av Olds. Inom ett år var tillverkningen hos Olds uppe i 2.500 vagnar. Oldsmobile blev därmed den förste masstillverkaren av bensindrivna bilar, åtminstone på den amerikanska kontinenten.



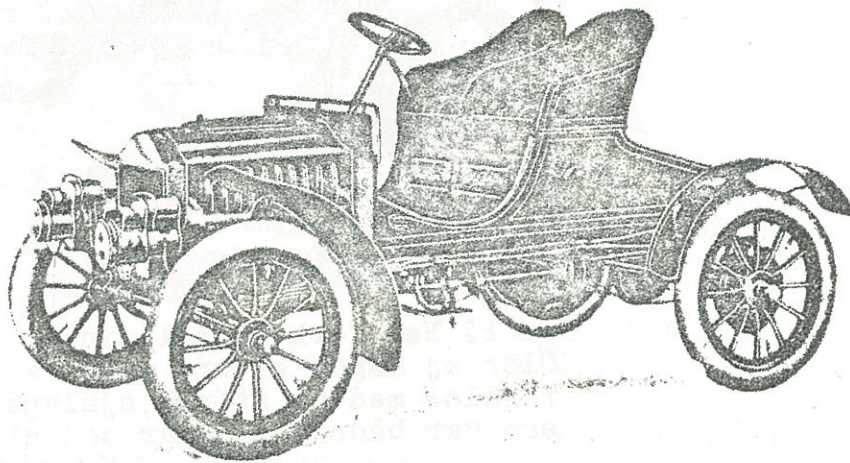
OLDSMOBILE TOURING RUNABOUT.

På New York utställningen 1901 rönt Olds ej någon större uppmärksamhet i jämförelse med de större självgående vagnarna, som var både ångvagnar och elektrobiler.



Olds hade emellertid kört landsvägen Detroit-New York med vagnen. Den bedriften försummade Olds ej att tala om. Hundra vagnar såldes omedelbart till en enda firma. En miljonär ramlade in i Olds väg. Han erbjöd sig att köpa 500 vagnar, men innan affären var klar hade Olds fått honom att teckna ett kontrakt på loo vagnar. New York agenturen lyckades ej sälja mer än 750 vagnar första året, men det var ändå mycket bra. Lavinen var nu igång. Detroit hade blivit början till automobilvärldens hemstad

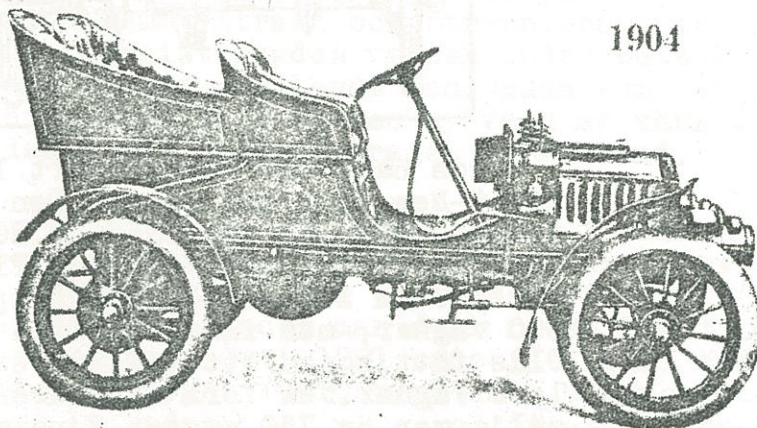
Det fanns dock många, som ansåg Olds vansinnig. Kritiken tystnade dock snart, när man efter ett år hade nått en tillverkning, som ingen ångvagnsfabrikant någonsin hade kunnat drömma om. Efter ett par år var Olds uppe i en tillverkning av 4000 vagnar om året. 1904 var siffran 10000 från begynnelsen. Olds var därmed världens största tillverkare av bilar. Han byggde nästan lika många vagnar, som alla de övriga amerikanska fabrikanterna tillsammans. Företaget sålde mer än 15000 vagnar av Curved dash modellen.



OLDSMOBILE LIGHT TONNEAU WITHOUT REAR SEATS.

Oldsvagnen var enkel och billig. Förtjänsten var dock minimal. Detta retade aktieägarna, som försökte förmå Olds att lägga om tillverkningen till större vagnar. Detta skulle ge mer vinst.

Detta retade Olds så till den grad, att han avgick. Olds kom dock snabbt tillbaka. Tron på honom fanns. Några penningstarka män satsade två miljoner till ett nytt bolag, som organiserades 1904 under namnet R. E. Olds Reo Motor Car Company. Den nya vagnen döptes till Reo efter initialerna i Olds namn. Olds blev därmed den förste, som fått två märken uppkallade efter sig, Olds och Reo.



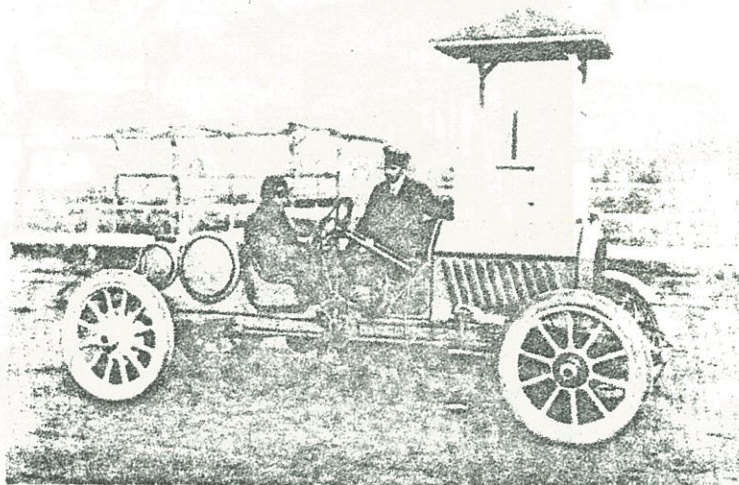
1904

OLDSMOBILE LIGHT TONNEAU.

År 1906 hade Reo sin första fyrcylindriga bil färdig. Olds presenterade en tvåtaktsmotor.

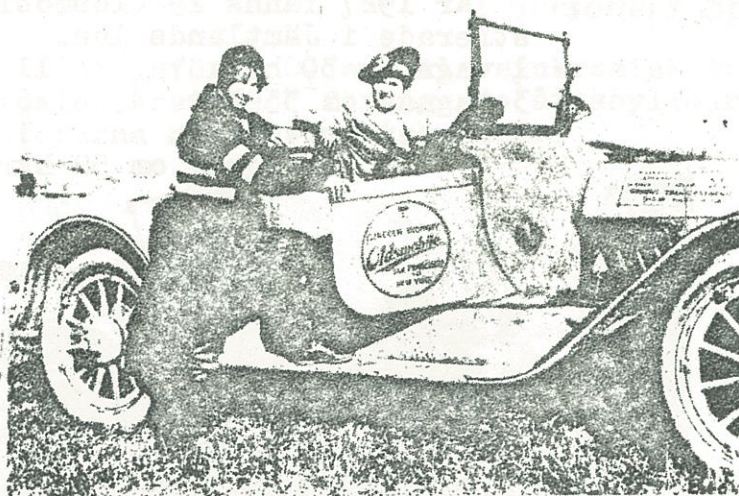
1908-09 slogs Buick, Oldsmobile och Oakland samman till General Motors. Oldsmobilevagnarna blev nu större och större.

1910 kom Reo ut med sin Speed Wagon, en billig lättmanövrerad lastbil.



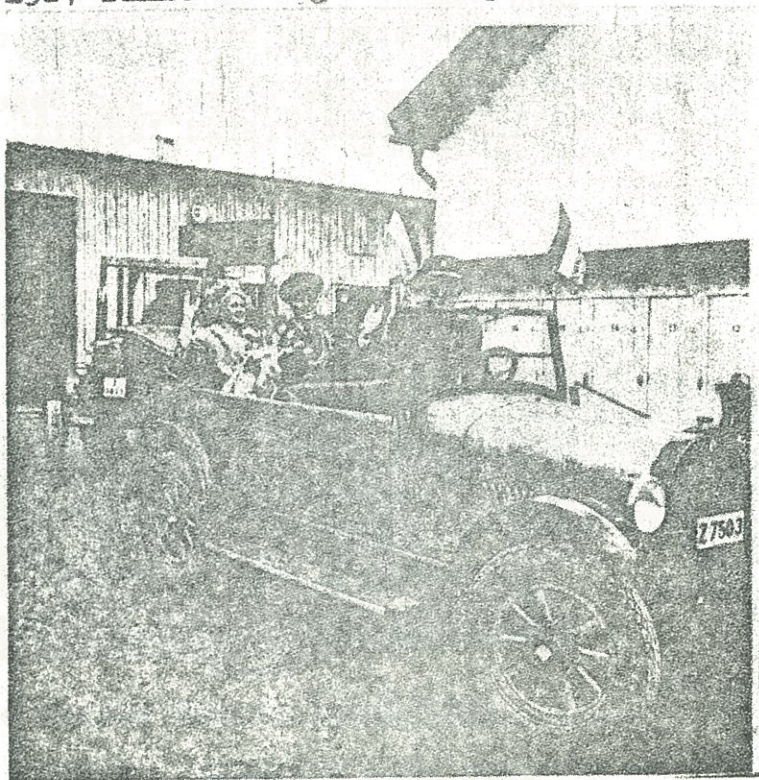
1912 Års Autocrat Speedster

1914 hade Oldsmobilevagnarna fått både elektrisk start och tändning. År 1915 erbjöd Oldsmobile en liten 4-cylindrig täckt vagn. Året därpå kom en V-8 med sidventilmotor försedd med Fiat liknande kylare. Modellen behölls till 1923. Med tiden blev Oldsmobile General Motors experimentbil, som fick presentera de flesta tekniska nyheterna inom koncernen. 1922 satte en Oldsmobile ett rekord genom att köra 1000 engelska mil på 15 timmar.



Amanda Preuss med sin Oldsmobile, som hon vann kvinnornas tävling över amerikanska kontinenten 1916.

1924 fanns bara den 6-cylindriga modellen kvar. Den hade 42 hkr och hade en tjänstevikt av 1.090 kg. Ett flertal sådana vagnar inregistrerades i Jämtland. 1927 finns 11 vagnar inregistrerade.

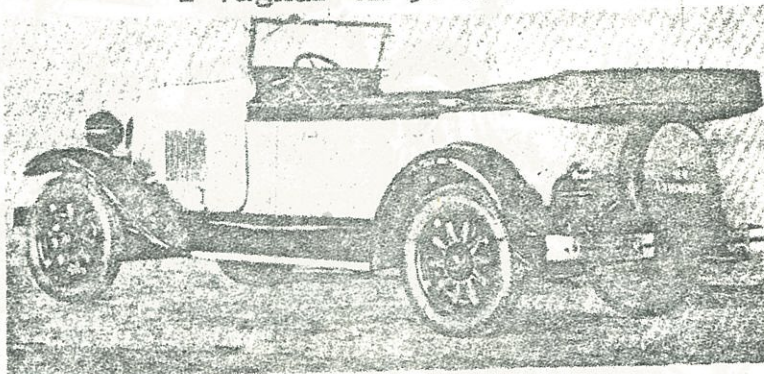


1924 års Oldsmobile tillhörig Arne Jönsson i Lorås, Hammerdal.

1925 var Oldsmobile först med förkromning. Mekanisk bensinpump och framhjulsbromsar följde 1927. Karosserna ändrades betydligt 1928, då Oldsmobile tillverkade sin 500000 vagn.

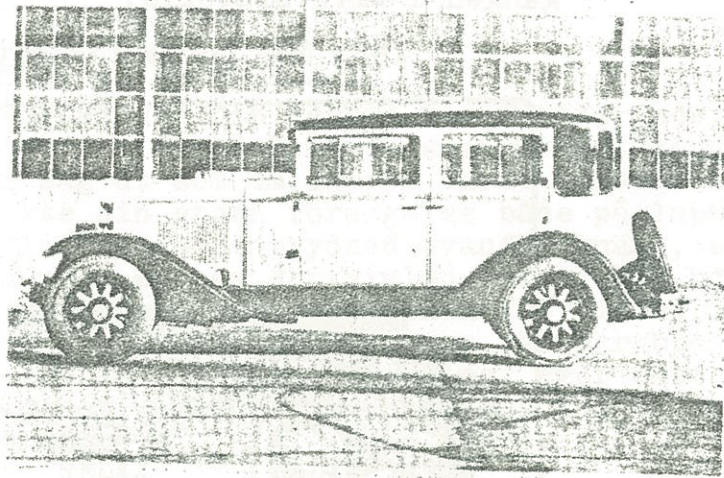
År 1927 fanns 29 Oldsmobile vagnar inregistrerade i Jämtlands län.

1 vagn om 30 hkr	11 vagnar om 42 hkr
3 vagnar om 35 hkr	6 vagnar om 50 hkr
5 vagnar om 40 hkr	1 vagn om 50 hkr
2 vagnar om 58 hkr	

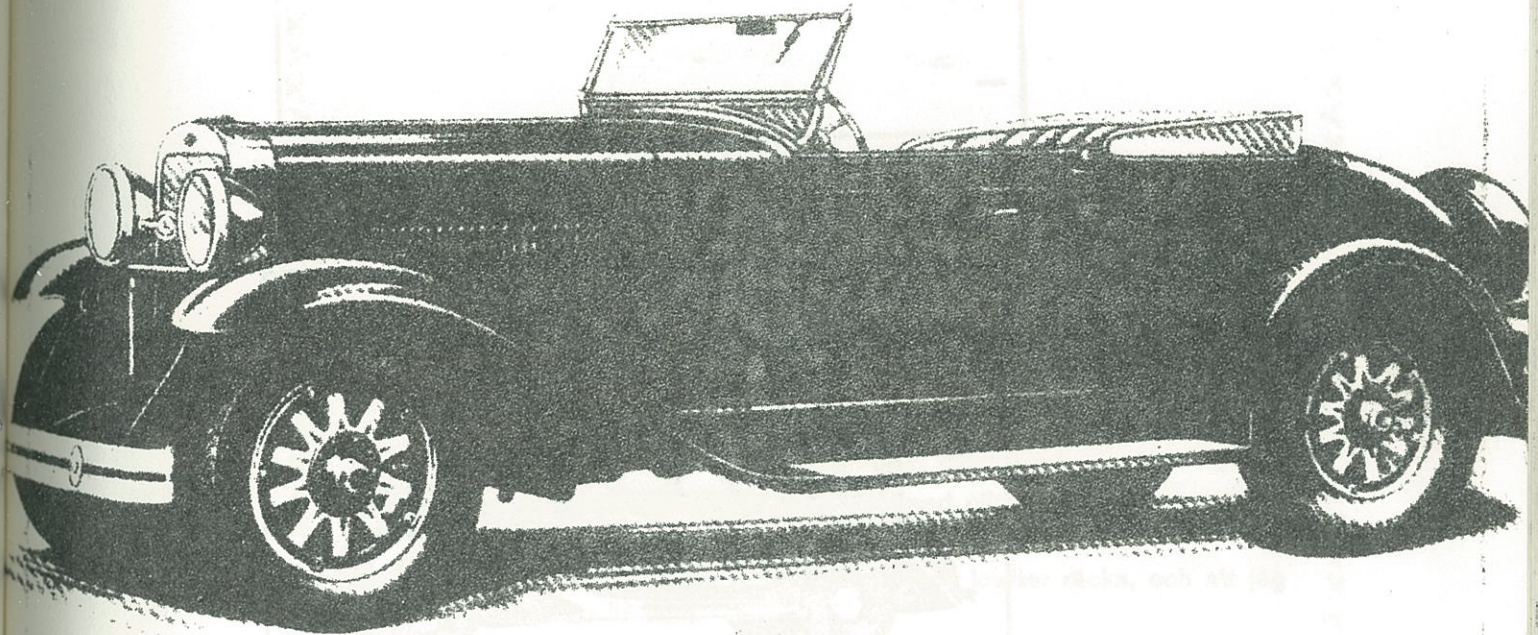


1928 års Oldsmobile-Modell F-28

1929 presenterade Oldsmobile modellen Vikingen med en V-8 motor. Den fanns att få i ett flertal modeller.

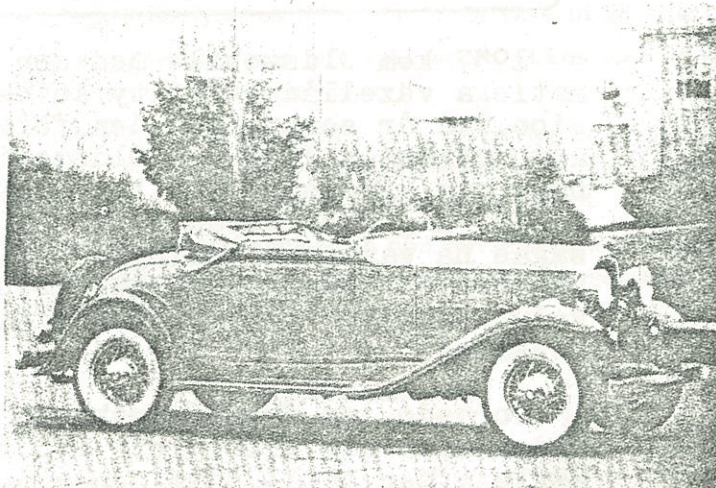


1929 års Vikingen



2 personers Sport Roadster

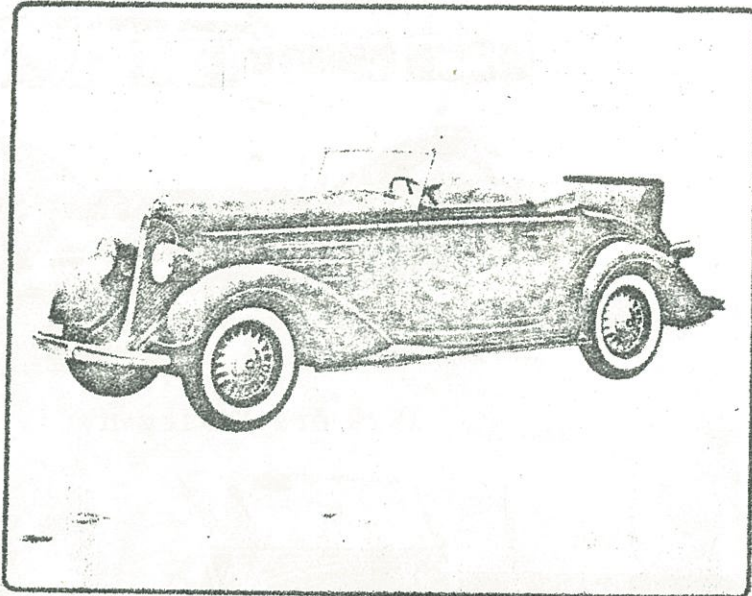
1931 införde Oldsmobile synkromisk transmission. Året 1932 försågs de åttacylindriga motorerna med automatisk choke.



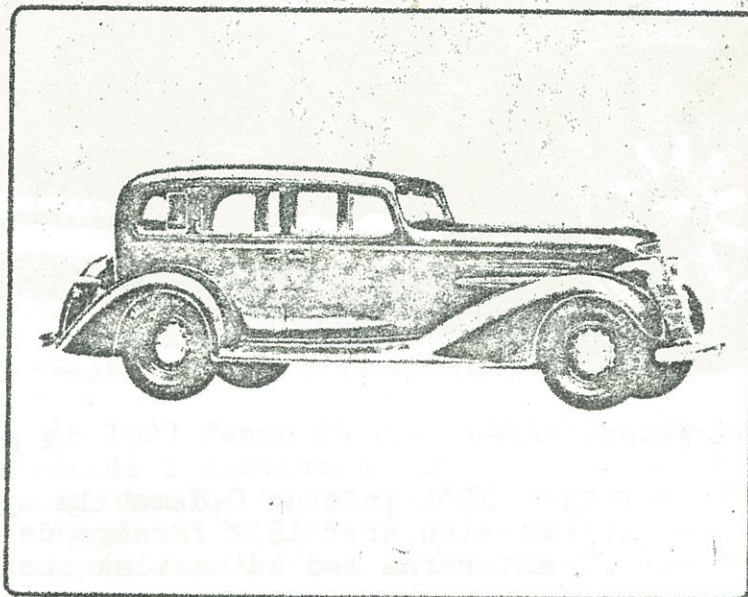
1932 års modell F-32

1934 blev Olds den första billiga GM bilen med hydrauliska bromsar. Samtidigt introducerades framhjulsfjädring för första gången i GM:s historia.

1933 års Convertible Coupé



4 dörrars Sedan , 1934



1937 kom Oldsmobile med den första automatiska växellådan-Safety Automatic Transmission. Två år senare kom den första Hydro-Matic automatväxeln. 1947 var Oldsmobile först med helt nya karosser. 1948 kom Rocket-motorn, en modern högkomprimerad toppventil-V-8, som kan sägas ha varit anledningen till 1950-talets hästkraftskapplöpning, men även varit av revolutionerande betydelse för bilmotorns utveckling.

Tornado, en framhjulsdriven vagn kom 1971. Oldsmobile har blivit ett av de mest sålda USA märkena. Mer än 13.5 miljoner personbilar har tillverkats under de här 75 åren, så det är verkligen en vital 75-åring, som firade sitt jubileum

den 21 augusti i år. Oldsmobile är genom denna 75-åriga verksamhet Amerikas äldsta nu existerande biltillverkare.

REDAX

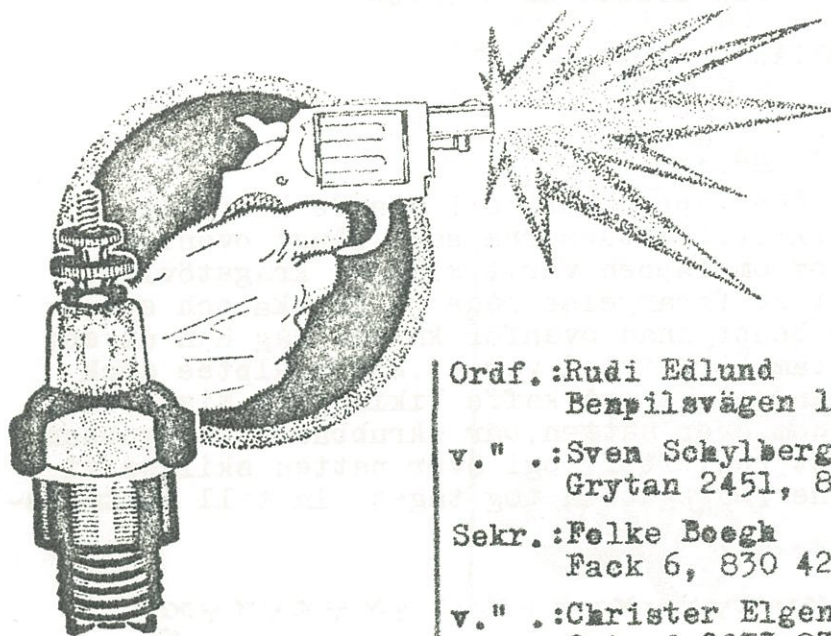
När bilen kom till Jämtland

jag aldrig. Både kälken och lappen var fortfarande kvar. Det kunde vi urskilja i mörkret. Lapptussarna satt långt ovanför knäna, så det såg ut som om lappen varit klädd i kragstövlar. Lappen uttryckte sin stora förargelse både på lapska och svenska. Med sin fladdrande benprydnad ovanför knäna, såg han ut som en neger mera vild än tam. Förtvivlad var vi. Han hjälptes dock till torra kläder och andra skor på kaffe Viking, där Nisse blev tvungen att hyra in honom över natten. Där skrubbades lappgubben och hans värdefulla last ren. Efter logi över natten skildes vi påföljande dag som vänner. Lappgubben tog tåget in till Jämtmarsnen i Östersund.

REDAX

Automobilens Bön.

- § 1. Du, i hvars vård jag kommit, öppna ditt hjärta för mina böner, och frigör dig från lättjans förfärliga last.
- § 2. Tänk på att jag är ett kompliceradt väsen, som är i behof af sina samtliga organ.
- § 3. Inbilla dig icke, att jag fullgör mitt arbete, oärest du vansköter mig.
- § 4. Håll mig ren och skinande, ty jag afskyr smuts.
- § 5. Fodra mig med benzin och rykta mig med olja, och välj i båda fallen goda kvalitéer.
- § 6. Kom ihåg, att jag lyder dig, så långt mina krafter räcka, och att jag förstår, då du är dum.
- § 7. Far icke fram öfver stock och sten, ty om ock *du* undgår att bryta nacken af dig, löper *jag* risken.
- § 8. Lämna mig icke öfver natten nedsmord och drypande. Du ångrar det nästa morgon.
- § 9. Handhaf mina växlar, och låt dem ej förfalla i brist på olja.
- § 10. Är jag byggd för fyra, så låt ej din familj växa ut till åtta.
- § 11. Blir jag sjuk, så bota mig och svär lagom. Låna icke ut mig, ty jag umgås icke med hvem som helst.
- § 12. Låt ingen kläpare få reparera mig, ty då blir jag etter värre, utan sänd mig direkt till Aktiebolaget Gustaf Ericssons Automobilfabrik, Stockholm, och jag blir på kort tid botad från allt ondt.
- § 13. Om du anser, att jag behöfver en god vän och kamrat, skaffa då äfven denna hos Aktiebolaget Gustaf Ericssons Automobilfabrik, Stockholm.
- § 14. Glöm ej detta.



Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

- Ordf.: Rudi Edlund
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND
- v." : Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO
- Sekr.: Felke Boegh
Fack 6, 830 42 ASPÅS
- v." : Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
- Kassör: Edvin Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND
- v." : Kent Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND
- Revisorer: Per Wisth
Prästgatan 3, 831 00 ÖSTERSUND
- Åke Nilsson
Åkervägen 18, 831 00 ÖSTERSUND
- Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND
- Klubbmästare: Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND
- Sven Jernberg
Ösa, ÅS
- Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN

I Redaktionen: Sven Schylberg

Manuskript och annonsmanus emottages tacksamt.

Klubben sammanträder 1:a fredagen i varje månad
kl 19⁰⁰.

Lokal: Genvägen 60 B, Östersund.

Medlemsavgift: 25:-kr/år

Klubborgan: Karburatorn

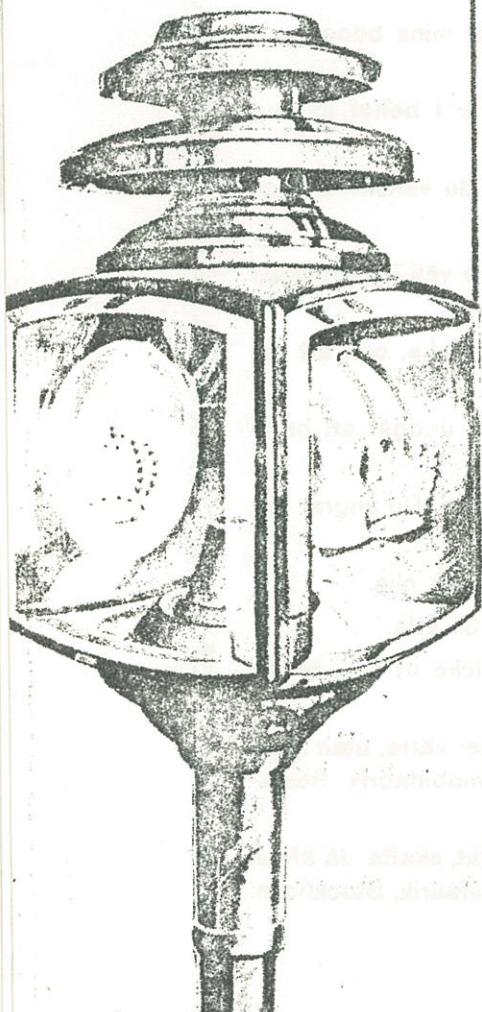
Klubbens dellievagn utlånas till medlemmarna.

15:-kr/tillfälle. Vagnen förvaras hos Rosell,
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/11 87 71

VILKA FYND GRABBARNÄ GÖR!

Rudi har hittat en Oldsmobile Cabriolet i Tröndelagen och
Mats Ragnarsson en Dodge Cabriolet i Oviken. Toppenbilligt
enligt ryktet och i mycket bra skick!



Medlemmar i TVBK 1972

Almqvist, Harry
Grängsgatan 7, 840 60 Bräcke
Tel. 0693/10192

Almqvist, Lars
Grängsgatan 7, 840 60 Bräcke

Backman, Edvin
Genvägen 60 B, 831 00 Östersund
Tel. 063/115180

Backman, Kent
Genvägen 60B, 831 00 Östersund
Backman, Björn
Skolgatan 31, 831 00 Östersund

Blix, Arne
Stavre, Gällö /840 55 Stavre
Tel. 0693/21020

Boogh, Folke
Fack 6, 830 42 Aspås
0640/12141

Bogg, Yngve
Ottsjön 1692, 830 60 Föllinge
Tel. 0645/60053

Bergqvist, Örjan
Arvesund, Mattmar
Tel. 0640/44016

Björmo, Ulf
Stuguvägen 34, 831 00 Östersund
Tel. 063/121803

Bengtsson, Gunnar
Postg. 5, 840 60 Bräcke

Edlund, Rudi
Benpilsvägen 12, 831 00 Östersund
Tel. 063/123200

Elgendal, Christer
Optand 2873, 831 00 Östersund
Tel. 063/35542

Eklund, Staffan
Rönnavägen 6, 832 00 Frösön/Söderhamn

Eliasson, Alf
Östravägen 6, Långsele
Tel. 0620/20826

Eriksson, Karl Erik
Divisionsgränd 8, 831 00 Östersund
Tel. 063/

Evertsson, Manne
Jämtlandsgatan 4, 840 60 Bräcke
Tel. 0693/10560

Eriksson, Bo
Ope, 831 00 Östersund

Engberg, Rune
Byvägen 52, 832 00 Frösön
Tel. 063/125010/115921

Fregelin, Leif
Tjänstemannahuset, Ramsele
Tel. 0623/10080

Högbom, Geir
Hyggesvägen 34, 831 00 Östersund
Tel. 063/120075

Höglund, Lennart
Nästhagsvägen 18, 831 00 Östersund
Tel. 063/119763

Hemmingsson, Folke
Lägdvägen 36, Lit
Tel. 0642/10571

Jakobsson, Sven
Bomsund

Jernberg, Sven
Ösa 1287, 830 43 ÅS
Tel. 063/30517

Jönsson, Arne
Lorås, 830 70 Hammerdal
Tel. 0644/31028

Jönsson, Henry
Box 1215, 830 43 ÅS
Tel. 063/30491

Kingstad, Karl Olov
Pl. 407, 830 44 Nälden
Tel. 0640/20080

Lundberg, Lasse
Viken 602, Ramsele
Tel. 0623/10266

Larsson, Sören
Shell, 830 70 Hammerdal
Tel. 0644/10737

Nilsson, Åke
Åkervägen 18, 831 00 Östersund
Tel. 063/116095

Norman, Pelle
Pl. 396, Hammarstrand
Tel. 0696/10335

Rosell, Hans Bertil
Gillesvägen 12, 831 00 Östersund
Tel. 063/118771

Rignér, Bo
Östersundsvägen 12, Lit, 0642/10107

Ragnarsson, Mats
Rådhusgatan 60, 831 00 Östersund
Tel. 063/128790

Ringbert, Bo
Stiftelsehus 3, Jämtlands Änge

Schylberg, Sven
Grytan 2451, 830 20 Brunflo
Tel. 063/50701

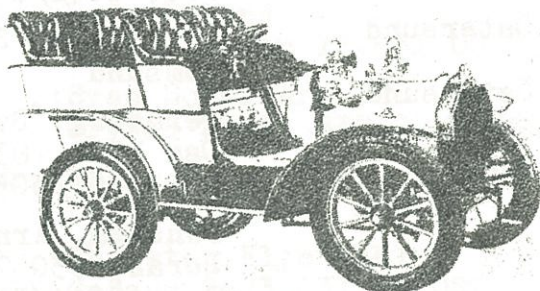
Thand, Vidar
Sidvallsvägen 25, 832 00 Frösön
Tel. 063/122730/122570

Wisth, Per och Britt, Prästg. 3, Ösd
Tel. 063/115981

Åkermo, Mats

Sven Jernberg har skaffat sig gassvets och en jättestor domkraft. Bo Rignér har visst kompletterat sitt blästeraggregat. De ställer gärna upp för något jobb. Det gör även Christer, när det gäller bilelektriskt arbete på gamla veteraner! Han skaffar också tändstift åt dig. Det är svårt att få tag i riktigt gamla tändstift idag, åtminstone 22 mm.

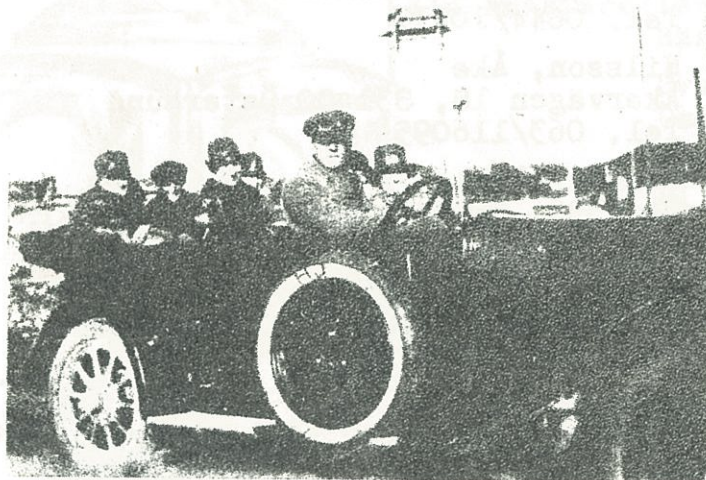
Arne Blix söker delar till sin Opel 1914. Hans Bertil har skaffat sig ytterligare en Citroen, så det rör verkligen på sig inom klubben.



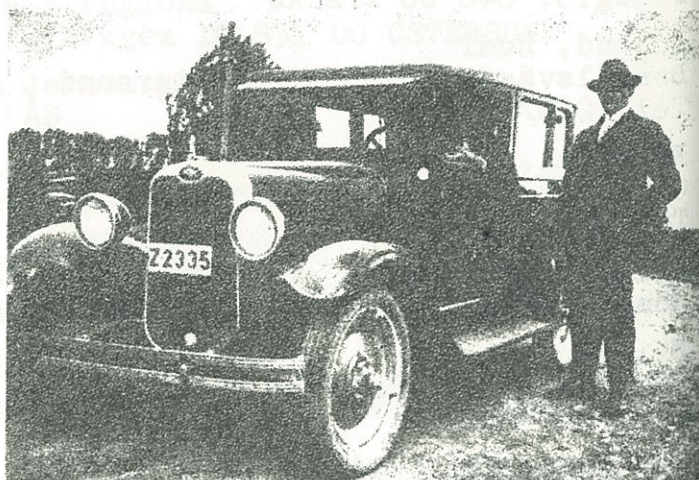
Opel

Ett flertal påhälsningar har vi också haft under hösten. Sundsvallsbor, hälsingar och dalmasar har varit mest frekventa. I synnerhet Lennarts utannonsering av Pontiacen lockade många svar och besök. Fyrtio svarade första dagen. Lennart blev genast medveten om vilken pärla han har. Hoppas han nu eller patriarken nu sätter igång och restaurerar på allvar, trots trävirket!!!!

En intressant person med tidigt bilintresse, som besökte vår utställning, var Sven Lenné. Han berättade om sin Diatto, som han hade på 1920-talet och som sedan såldes till Duved

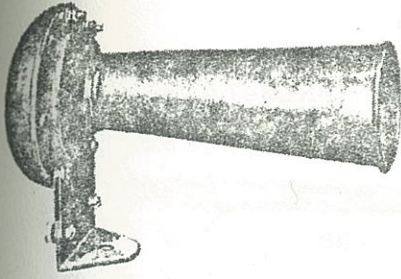


Bilintresset fanns redan tidigt hos Sven Lenné. På bilden kör han i sin Diatto och bilden är tagen 1923-1924.



Sven Lenné i sin Chevrolet av 1926 års modell.

Men även andra långvägaresenärer besökte Expo Norr utställningen. Sålunde hade vi besök av Kinnabor, som ledade efter Thulindelar. Från Örebro kom Torsten Johansson åkande i sin eleganta Chrysler från 1930-talet. Per Lillkvist från Jakobstad i Finland bilade genom Jämtland i augusti. Han basar för Jakobstadsnejdens Veteranbilsällskap. De ordnade en stor veteranbilutställning 8-9 juli i Jakobstad. Ett 30-tal bilar utställdes och 7 motorcyklar. Sommaren 1973 kommer de att ordna Bottniarallyt. Kanske några från vår klubb ställer upp - i så fall, kontakta Per. Han ser gärna, att några kommer från Jämtland.



KÖPES



Till Rugby 6 cyl. Mod. R 1926: Kaross, öppen, strålkastare, glas och sargar till parkeringsljus, hastighetsmätare med wire.

Topplöckspackning till Continental Y 14 motor, 6 cyl.

Star 1923-26: Kaross och Däck: 4.50x21".

Carl Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN
Tel. 064/20080.

Till Mathis 1918-23: 2+1 sitsig kaross, skärmar, lyktor, motorhuv m.m.

Till Mathis 1915-30: Handböcker, all litteratur, foton m.m.

Till Rex Villiers 98 cc: tanklock till modell från 30-talet. Mindre 30-talsbil, renoveringsbar. Skriv eller ring och berätta om Du har något lämpligt!

Folke Boogh

Fack 6

830 42 Aspås.

Tel. 0640/12142

Till Citroén B 11: Bra motor och växellåda.

Opel Regent: Motor

Rudi Edlund

Benpilsvägen 12,

831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/123200

Till Erskine 1927

Instrumentbräda,

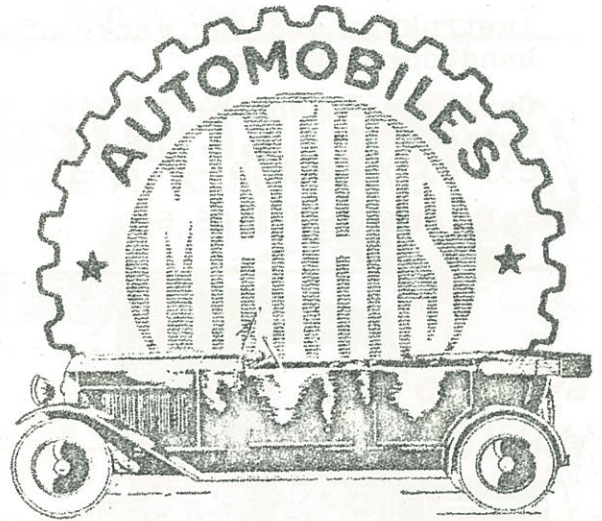
förgasare, baklykta

körriktningsvisare,

navkapslar, handtag,

stänkskärmar m.m.

Per Wiath. Prästgatan 3. 831 00 ÖSTERSUND Tel. 063/115981



DAMERNAS VAGN har MATHIS

blivit genom sin smidighet och elegans. Mathis tillfredsställer de modernaste anspråk på en medelstor kvalitetsvagn. Täckta vagnar med hypermoderna Weymann karosserier från

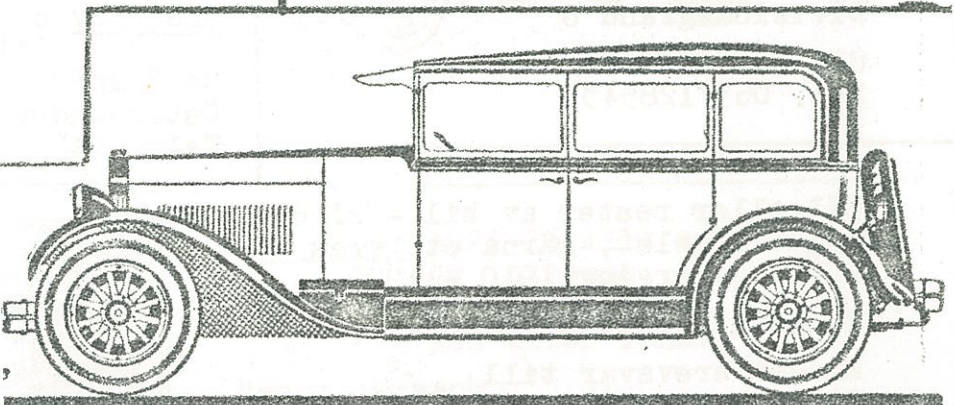
Kronor 4,500-5,800 Kronor

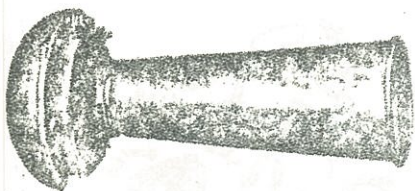
Oppna vagnar med elegant läderklädsel

Kronor 3,550-5,100 Kronor

B. WIBOMS BILAGENTUR

Tel. 13687 Birger Jarlsgatan 60, STOCKHOLM Tel. 13687



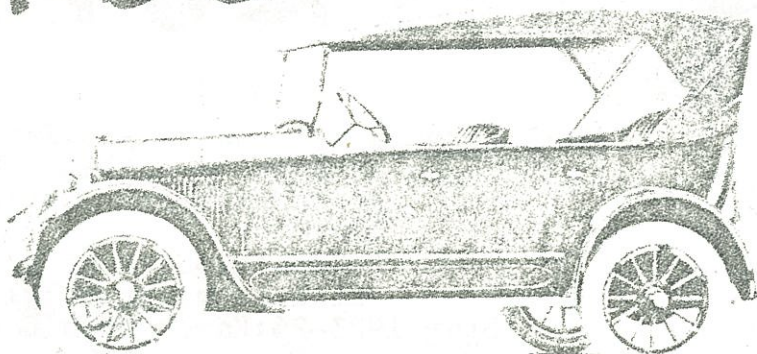


KÖPES

Buick 1923:Lilla modellen

Ram
Vindruta
Bakkorg

Mats Ragnarsson
Rådhusgatan 60
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128790



4-cylindrig Buick, 5-sitsig landsvägsbil.

Gamla fotografier på bilar,
instruktionsböcker, verkstads-
handböcker köpes.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. arb. 063/11 86 55

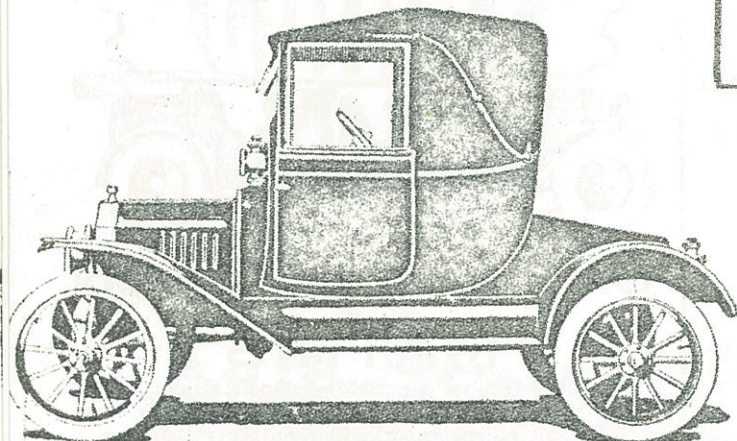
Ford V8 1934:Kylarmaskering,
Sarg till parkeringslykta
Signalhorn

Essex 1930:Navkapslar

Chevrolet 1928:stänkskärmar, fram och bak

Oldsmobile 1924:Navkapslar

Arne Jönsson
Lorås, 830 70 HAMMERDAL
Tel. 0644/31028



Hel bil av cabrioletmodell
oavsett märke och skick köpes.

Sufflett till Mercedes 170 S
B - cabriolet

Mats Åkerme

Fack 54

Hackås

Tel. 063/11 04 28

Hel bil av årgång omkring 1920
köpes.

Karl-Erik Eriksson
Divisionsgränd 8

831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128543

T-Ford 1924:Framdörr, vänster
Sufflettställning

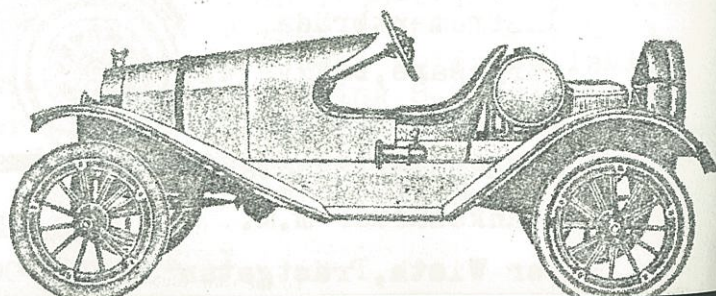
Crossley ca 1945:Upplysningar och
litteratur

Bo Rignér
Östersundsvägen 12 A, 830 30 LIT
Tel. 0642/10107

Bil eller rester av bil - så då-
lig som helst, gärna ett vrak -
helst av årgång 1910 - 1920.

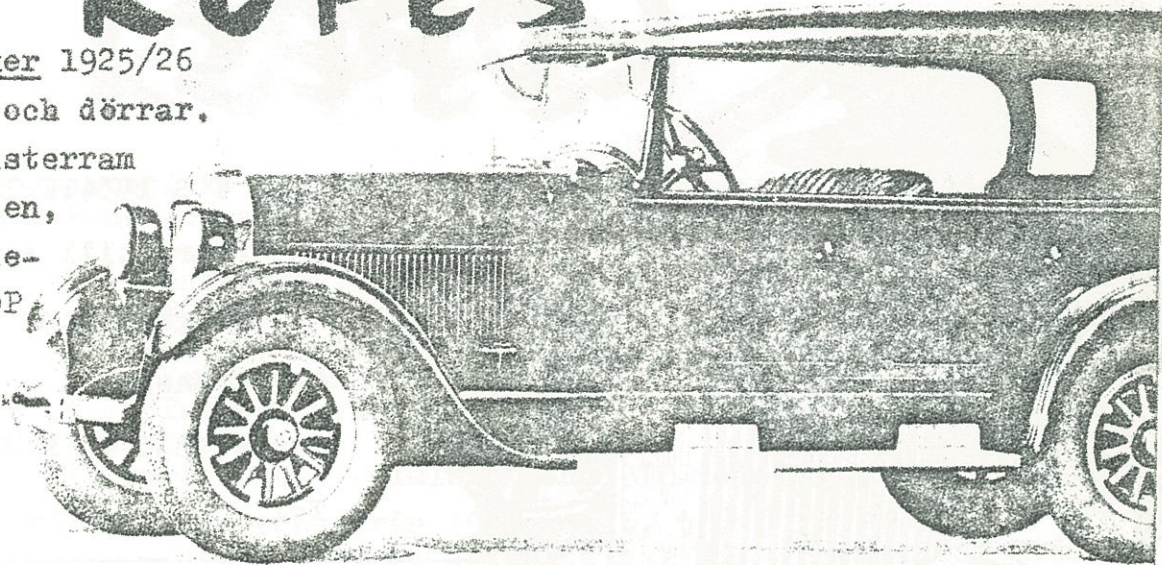
Hetaste tipset belönas.

Endast brevsva till
Edvin Backman
Genvägen 60 B
831 00 ÖSTERSUND.



KÖPES

Till Studebaker 1925/26
Bakaxel, hjul och dörrar.
T-handtag, fönsterram
till suffletten,
Baklykta, tvådelad,
märkt STOP och upptill
Studebaker.



Handböcker, foton och övrig litteratur köpes till denna vagn.

Star 1923: Karess och motor
Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 Brunflo
Tel. 063/50701.

Till Pontiac 1928 A 4 dörrars Sedan
Instrumentering, kylarlock, indian,
bak- och framaxel komplett,
4 st träckerhjul, 19"-20"
Bensinpump, främre ryggstöd, plysch,
rattkrans, trä,
lyktor kompl. el. reflektorer och
glas, hastighetsmätarwire,
2 st positionsljus,
navkapslar,
1 yttre dörrhandtag
All litteratur köpes, gärna även bilder,
köpes eller lånas.
Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 Östersund.
Tel. 063/11 97 63

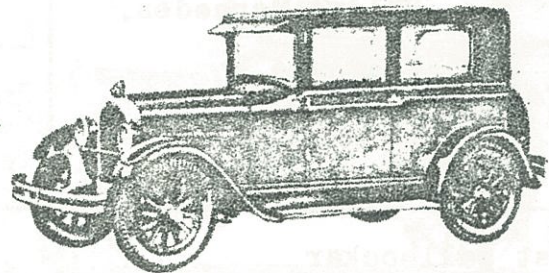
**RUSTLESS
TIGER OIL**

ROSTENS FIENDE



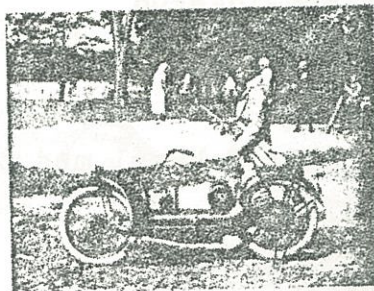
*Den effektiva
ROSTOLJAN*

*Löser rost och
skyddar mot rost.*

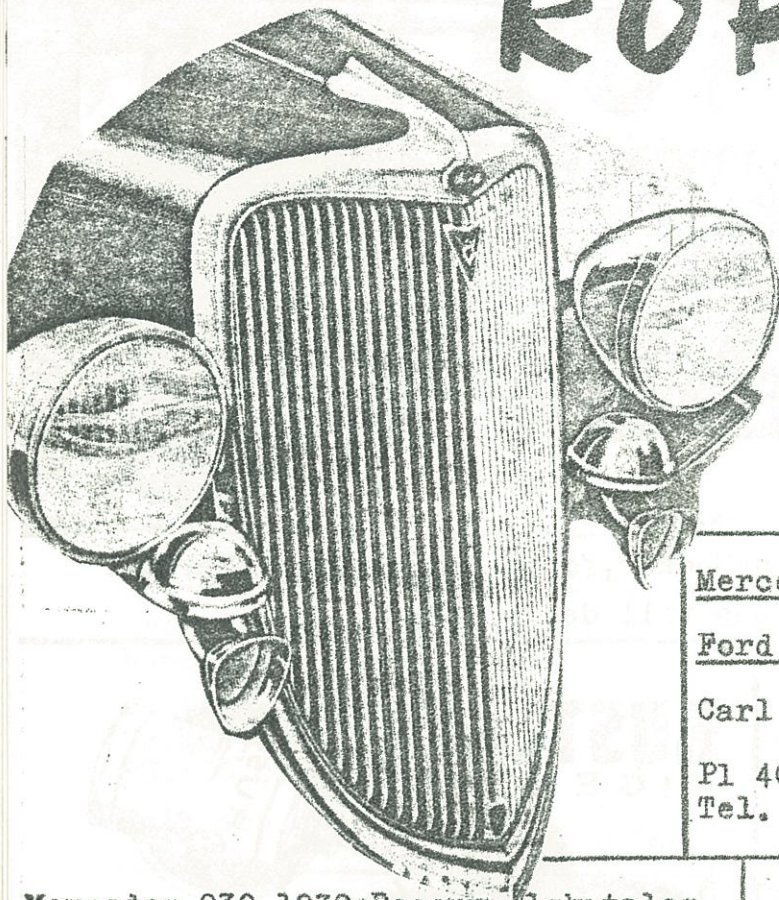


Ner a Car 1922-26: Allt om Ner a Car
av intresse.
Litteratur, kort, bilder köpes
eller lånas.

Henry Jönsson
Hov 1215, 830 43 ÅS
Tel. 063/30491



KÖPES

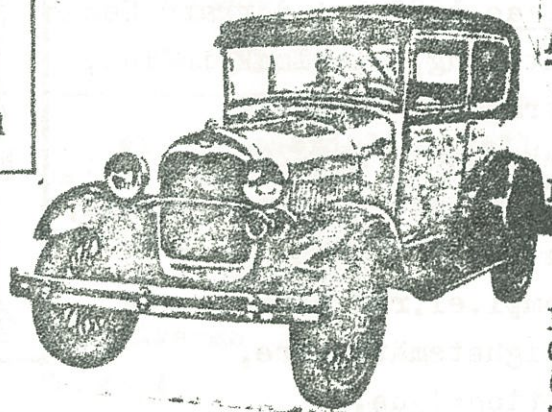


Ford V 8 1934: Kylarmaskering
 Sarg till parkeringslykta
 Signalhorn
 Arne Jönsson
 Lerås, 830 70 HAMMERDAL
 Tel. 0644/31028

Mercedes Benz Cabriolet 1955-52
Ford B 1932: Bakstötffångare
 Carl Olov Kingstad
 Pl 407, 830 44 NÄLDEN
 Tel. 0640/200 80

Mercedes 230 1939: Reservuälskatalog
 Verkstadshandbok
Chevrolet 1937: Baksjärmar
 Svärmeressäte/Ryggstöd
 + sits/
Mercedes 170 H: Alla tips beaktas.
 Alla övriga tips om
 Mercedes emottages
 tacksamt.
Mercedes 190 SL: Sufflett
 Litteratur och
 fotografier till
 äldre Mercedes.

Mats Åkermo
 Fack 54, 840 43 MACKÅS
 Tel. 063/70106



A Ford: Spachass
 eller
 helt
 chassi
Ford Junior: In-
 strument
 stötfångare
 re
 Edvin Backman
 Genvägen 60 B
 ÖSTERSUND
 Tel. 063/115180

A Ford: Originaldomkraft
 Christer Elgandal
 Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
 Tel. 35542/063

Köpes 4 st pallbockar
 Sven Schylberg
 Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO
 Tel. 063/50701

Chevrolet 1926: Växellåda
 Instrumentbräda

Manne Evertsson
 Jämtlandsgatan 4, BRÄCKE
 Tel. 0693/10560

Studebaker 1929: Navkapslar, ratt
 Eibert Fryxell 060/
 Pl 365, 860 11 LUCKSTA, Tel. 29185

Adler 1937-39: Reservdelar
Peugeot 202 1947: Reservdelar
 Motorcykel: Sidovagn-40tals modell
 Folke Hemmingsson
 Lägdevägen 36, 830 30 LIT
 Tel. 0642/10571

Opel 1914: Bakaxel med träckerhjul
 Arne Blix
 STAVRE
 Tel. 0693/21020

KÖPES

Min bilhistoriska samlarlinje är dr Ferdinand Porsche.
Mannen, som konstruerade över 350 bilmodeller bl.a. för

Austro - Daimler
Mercedes
Wanderer
Auto - Union
Volkswagen
Porsche m.fl.

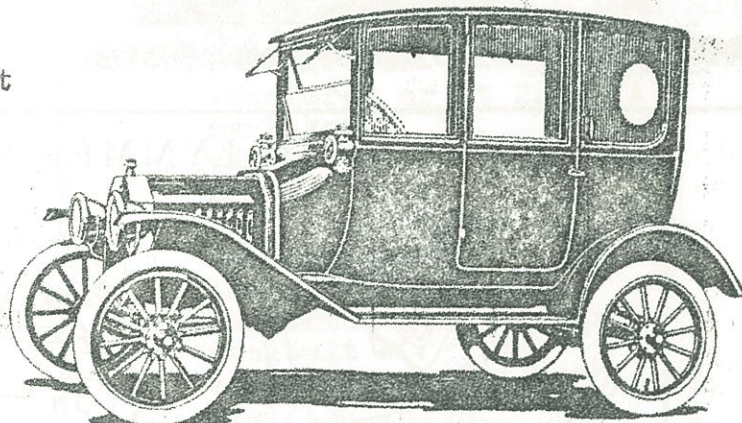
Jag söker därför:

1. Allt om Austro - Daimler från 1910-talet
2. Allt om Mercedes från 1920-talet, t.ex.
delar, litteratur, gärna hel bil,
uppgift på ägare av sådana vagnar.
3. Volkswagen krigsjeep/kübelwagen/från 1940-talet
4. Till min Volkswagen 1950
Stötfångarhorn
Prydnadslister
Handtag till fronthuv, pölar
5. Till min Porsche 1951
Motor 1300 cc
Inredningsdetaljer
6. BMW motorcykel - helst BMW R 32 från 1923 el. liknande.
F.P. konstruerade även den.

Staffan Eklund
Rännvägen 6
832 00 FRÖSÖN
Tel. 063/43510 efter kl 18⁰⁰.

Gammal bil eller bildelar
före 1930 som kaross, helst
öppen, hjul, lyktor, kylare,
motorer, ramar, axlar m.m.
avsett skick och märke
köpes.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel. arb. 063/118655

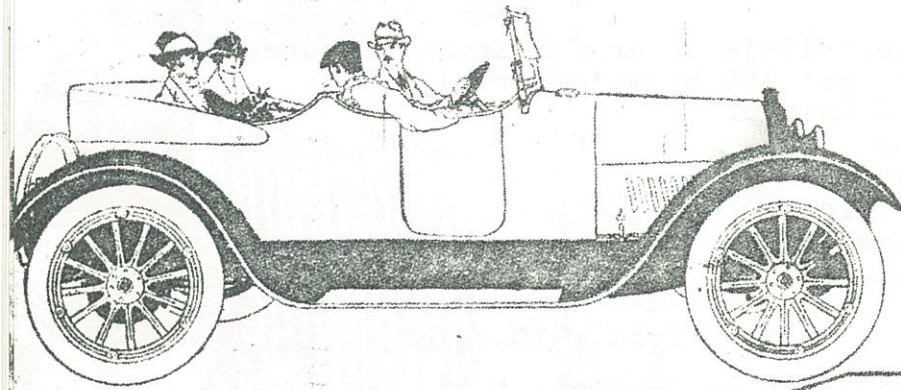


Ford T 1926
Kylarmaskering - nickel
Signalhorn
Reservhjulshållare
Parkeringslyktor till Ford 1919

Mats Ragnarsson
Rådhusgatan 60, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/128790



KÖPES



Chevrolet 1923: Bakaxel
4 däck 30 x 3.5"
Alla tips om
Chevrolet 1923-2
emottages tack-
samt.

Gunnar Ljungkvist
Box 2087
790 23 SVÅRDSJÖ

Ford 1903-04: Tips och delar

N A G 1910-14: Hur litet tipset
än är emottages
det tacksamt.

Claes Hedlund
Box 2109, 850 02 SUNDSVALL 2
Tel. 060/111320

Chevrolet 1927: Kaross, helst fel-
fri.

Nash 1927: Kaross, omgående, ty bi-
len står och väntar.

Björn Nilsson
Mattmar.

När Du behöver bensin
till din bil, gynnar Du
naturligtvis **SMELL**

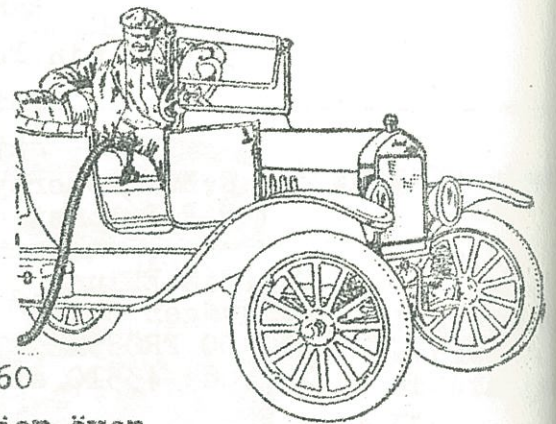
Bensinstation
Rådhusgatan 84, Östersund.

Tel. 063/121260

OBS! Rudi säljer även

KLUBBTRÖJAN!

Den finns även till barnen!



**Kunder
önskas**

GOD JUL

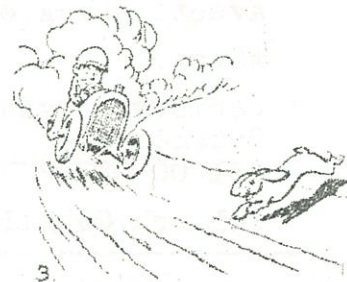
EN LYMMEL VID RATTEN



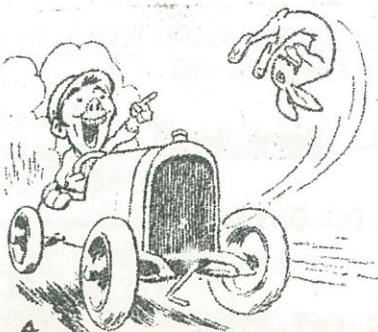
1. Ett ägg han kläckte...



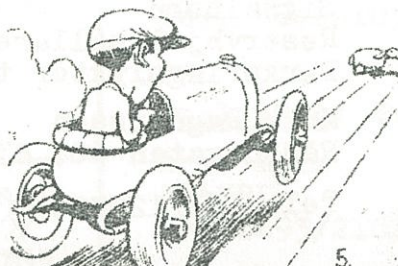
2. ...som passionen väckte...



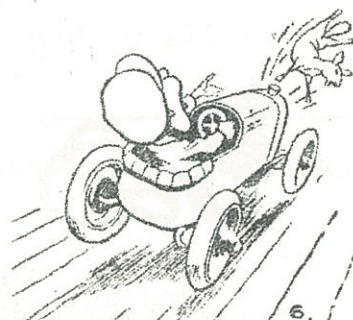
3



4.

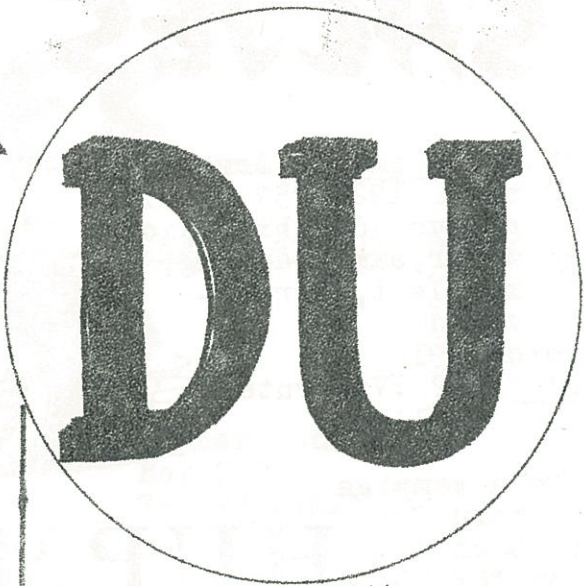


5.



6.

BEHÖVER



Stort urval av motorhistorisk
litteratur.
Katalog mot svarsporto.
Automobilhistoriska Biblioteket
Box 21032
40071 GÖTEBORG 21

A-Ford 1931: Bra karess, plåt
Ram
framaxel med fjädrar,
växellåda,
motorblock, vevaxel

Mats Åkermo
Fack 54, 840 43 HACKÅS
Tel. 063/70106

Ford France: Toppenerbjudande! 50 kr

Ford Anglia 1952: Skåpmodell

Ford: Original domkraft

Koffert

Lennart Möglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119763

Opel P 4: 30-tals Opel: Nyrenoverad
generator

Ford V 8 1939-46: Rep.sats till för-
gasare. Ett fynd!

Fiat 500: Motor och växellåda till
äldre vagn.

Albion växellåda med växelspaxknopp
av trä till Rex Willers 98 cc
motorcykel

Bosch magnetapparat, stor, gammal, typ
Z V 4 till äldre 4 cyl.vagn.

A-Ford: Framvagn

A-Ford: Kylare, mycket fin
Kylarmantel och lock/L928-29

Christer Elgandal
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

Horn, 6 v.
Vattenpumpaxel
Dörrlås, 50 tals modeller
Huv eller bagagelås
Dörrhandtag för Ford lastbil
Bromsbånd för kardansbroms
Kronhjul för kardan
Kulled för styrstag
Edvin Backman
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/11 51 80

Vill ni köpa böcker om bilar, ameri-
kanska, engelska, tyska, italienska el-
ler danska, så skriv till oss.

Katalog på begäran.

Auto Arkiv

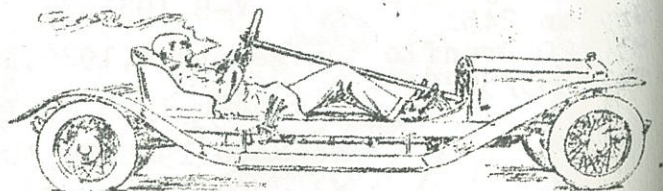
Box 340

40125 Göteborg 1

Plysch, extra prima kvalitet, bättre
begagnad av SJ.
Svagt mönstrad i mörkblå
och mörkröd.
Storlek 1.10 x 75 cm

Champion tändstift, nya till T-Ford
22 mm stift passande bl.a.
till A-Ford och Studebaker.

Christer Elgandal
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 35542.

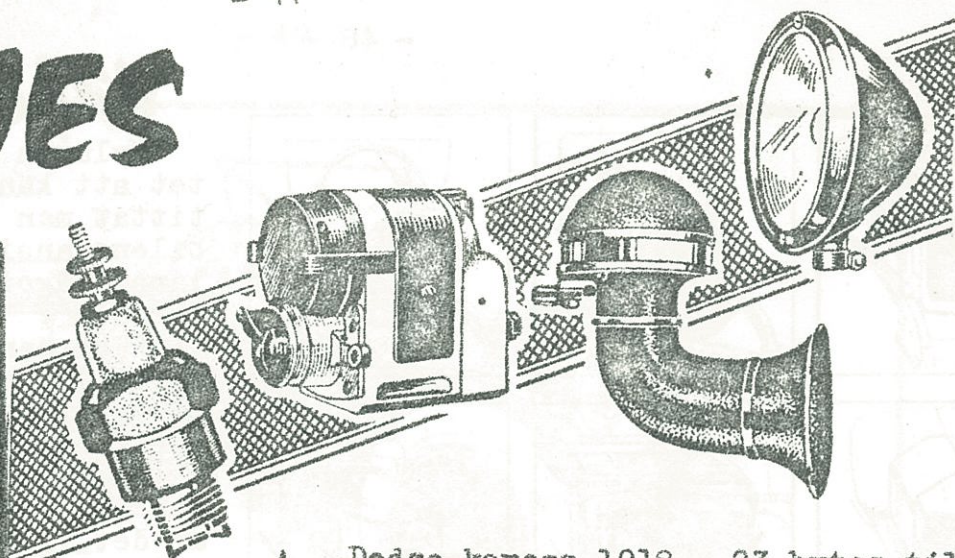


SOF-VAGN. (Patent sökt.)

SÄLJES

Metometrar, termometrar att monteras i kylarlock. Två storlekar, 56 resp. 75mm
Förkromade el.förn.
Jan Ströman

Pontonjärgatan 45
112 37 STOCKHOLM



Ett större antal körriktningssvisare av modell utfällbar pil, fabriksnya. Billigt!

Christoffer Sylwan

Korpstigen 29, 190 51 BRÖ.

Tel. 0758/41519

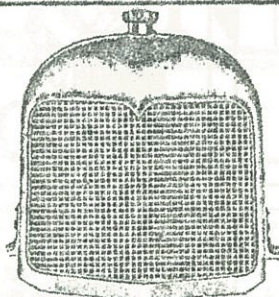
Dodge kaross 1918 - 23 bytes till T-Ford kaross 1922-23 och bra chassi och kardän till T-Ford 1922-25.
Alf Eliasson
Östra vägen 6, Långsele
Tel. 0620/20826

KLUBBTRÖJAN har kommit!

Så här lagom till jul, föreslår vi, att alla klubbmedlemmars hustrur går till Rudis bensinstation och köper klubbens egen tröja med VETERANBIEMÄRKET.

Tröjor finns till både pappa och barnen. Genom tröjköpet gläder Du både kassören och Rudi, som Du köper bensin av. Man lämnar rabatt på bensinen. Men framförallt så blir pappa glad. Tröja var det!!!!

GOD JUL!



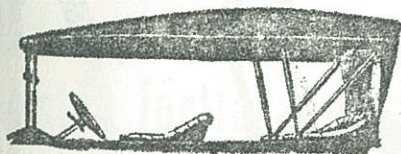
KYLAREN förnicklar Du toppenbilligt hos A/S

VELO Galvanisk Anlegg
Sluppenveien 1
7000 Trondheim
Tel. 35 5 30.

VELO förnicklar, förkromar, förzinkar, försilvrar och förtenner.

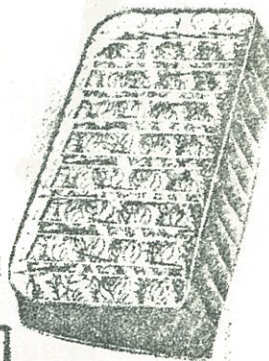
De gör ett mycket bra arbete!

VELO - VELO - VELO - VELO - VELO



Behöver Du en ny sufflett?
Anlita då LUNDINS SADELMAKERI
Störgatan 60
831 00 Östersund.
Tel. 114394/063

Behöver Du ny sufflett eller annat arbete utfört på din bil, vänd Dig till
Östersunds Sadelmakeri,
Tjalmargatan 10, 83100 Ösd
Tel. 063/11 13 37



Opel Olympia 1951, toppen fin, körd 9.000 mil. Ingen rost.

Ford Junier 1932, blåstrad och i mycket bra skick.

Alf Eliasson
Östra vägen 6, Långsele
Tel. 0620/20826

Chandler

Motor 6-cyl med växellåda.

Oakland omkr. 1928

3 st sufflettställningar
styrinrättning mm.

Essex (täckt)

4 st dörrar samt axlar o hjul.

Claes Hedlund, Box 2109

Vilken bil är det?

Kylaren är oftast det bästa sättet att känna igen en bil på. Först tittar man på kylaren. Kylaren är bilens ansikte. Länge var också kylaren något heligt för bilfabrikanterna.

I början av seklet kunde bilköparen i vissa fall själv få bestämma valet av kylare. Bekant är károserifirman Gustaf Nordbergs alster.

Ingen vet idag hur många bilmärken det har funnits. Mer än 1.500 är det. Vi visar här några kylare från tiden omkring 1910.

Vilka bilar symboliserar dessa kylare?

För att skapa mer aktivitet bland klubbens medlemmar för bidra till Karburatorn, startar vi i detta nummer en tävling.

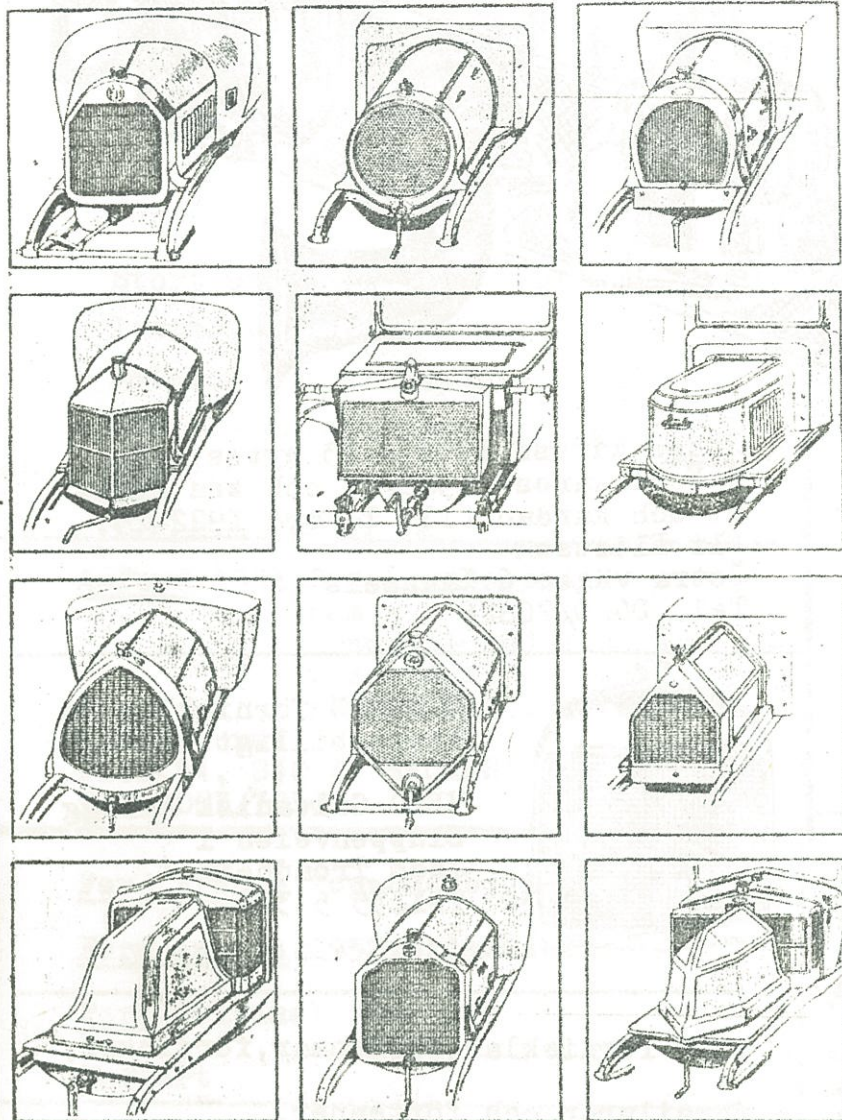
Du, som sänder in ett bidrag - det kan vara en köpes-säljes annons eller en gammal jämtländsk bilhistoria, historiskt bidrag med text eller bilder och dessutom kommer med rätt lösning till vilka bilar kylarna hör, belönas furstligt.

Först öppnade svar med bidrag, belönas, om lösningen är rätt, med en VETERANBILBOK.

Svaren skall vara redaktionen tillhanda senast 1 mars 1973.

Lycka till!

REDAX



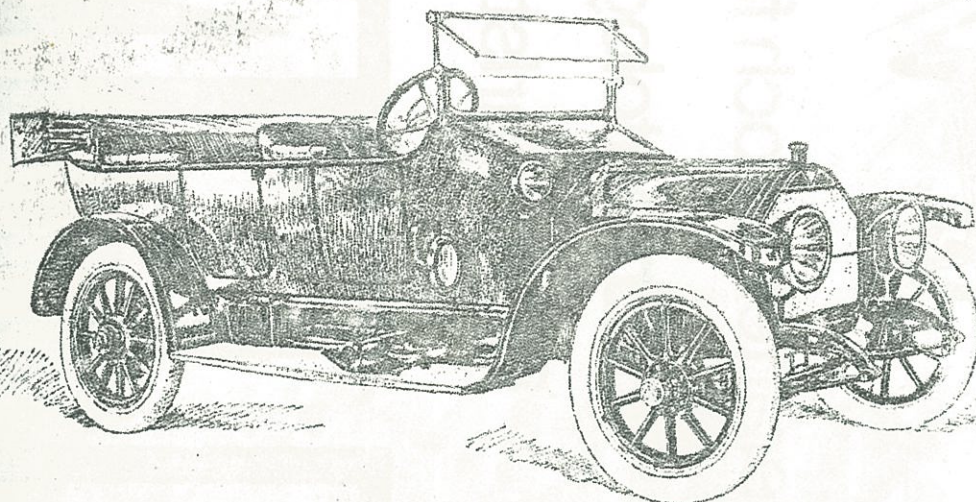
Lill Kväll!

Fredagen den 8 December 1972 kl 19⁰⁰ firar Veteranbil Klubben sin traditionella julkväll. Liksom i fjol blir det i Aspås föreningshus. Klädsel: Gärna ålderdomlig, vilken dock om nödvändigt kan ersättas med senare tiders påfund.

Medtag julklapp till ett pris av cirka 3 rdr samt bordsdam, ovärderlig. För 10 rdr får Du en charmant måltid bestående av gröt, smörgåsar, kaffe och glögg. Därutöver har vi tänkt oss musik, sång och lekar.

Mellan varven tittar vi på T-Fordfilmen Öga för öga-tand för tand och Grönköpings garage. Det handlar naturligtvis om gamla bilar!!! För grötkittelens storlek, meddela 'n-Folke före den 5 December 1972!

Välkommen!



HUDSON

AUTOMOBILEN CADILLAC "30"

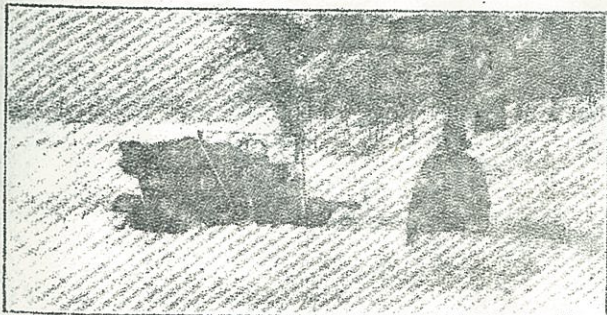
1912 ÅRS MODELL

Aktiebolaget FREDR. WAGNER, Stockholm — Vasagatan 48.

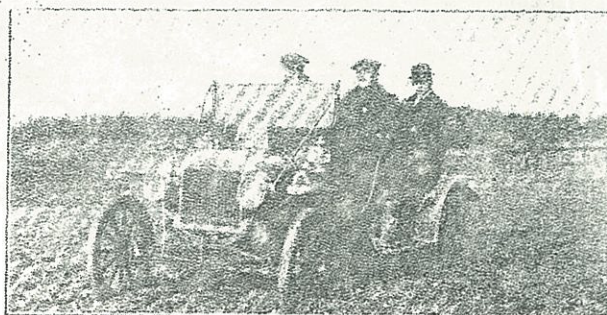
Kataloger på begäran.

Ford

står fortfarande **främst** bland de **billiga** automobilerna!



FORD i snö.



FORD på dåliga vägar.

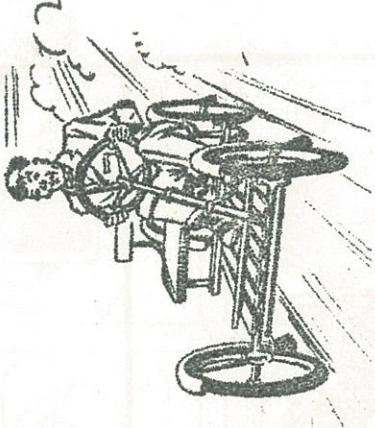
Pris komplett utrustad Kr. 4450:—



Hvarför köpa vagnar af obeprövade, nyimporterade, okända märken, då **FORD** i flera år bevisat sig vara just den rätta bilen för svenska förhållanden



En stort antal berättelser, artiklar och bilder belyser här bilen från olika håll - tekniskt, historiskt och psykologiskt. BILEN innehåller många timmars spännande och rolig läsning om människan och bilen.



Berättelser och fakta
 □ En antologi av
 Björn Karlström

BILEN

En önskebok
 för bilintresserade



Björn Karlström

