

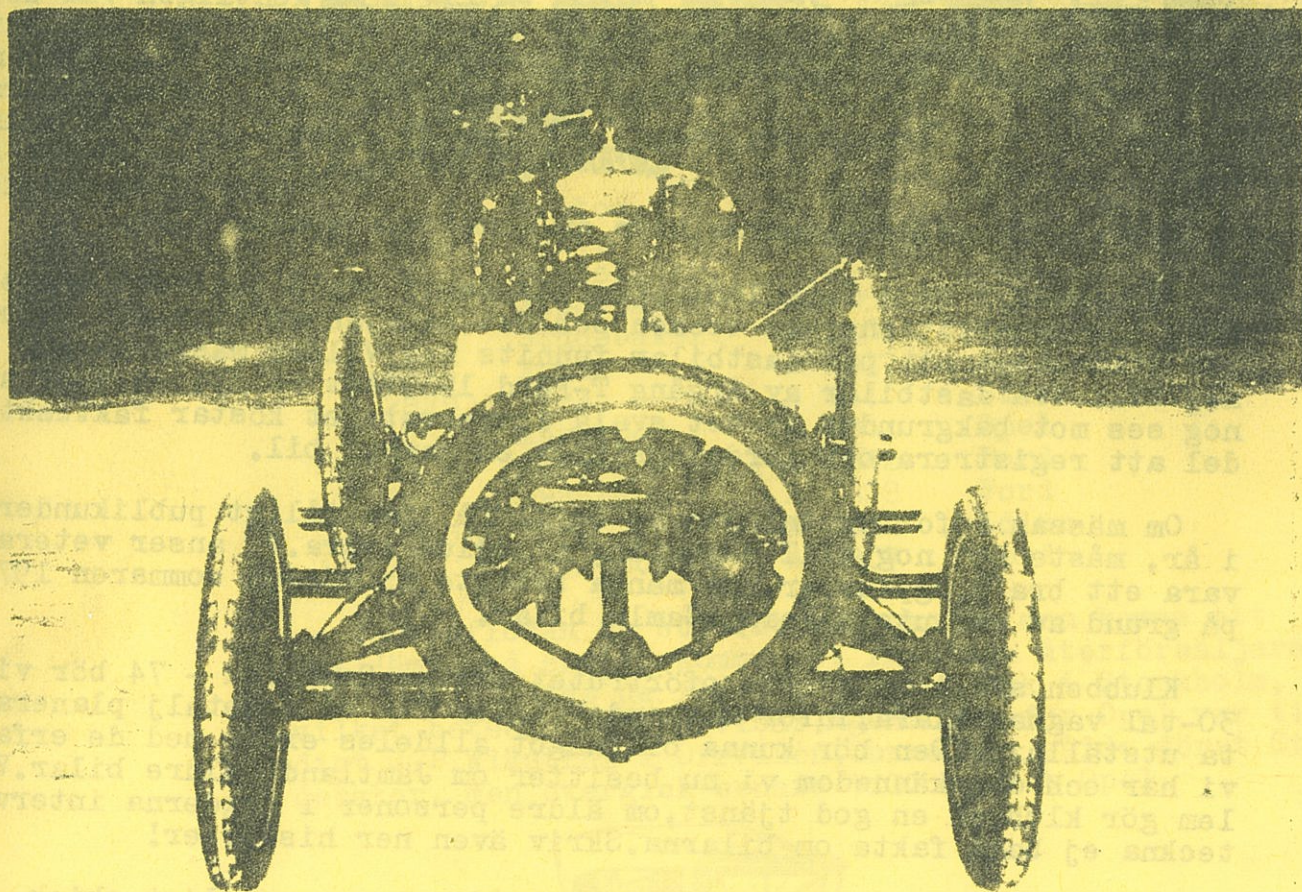
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

Nr 1

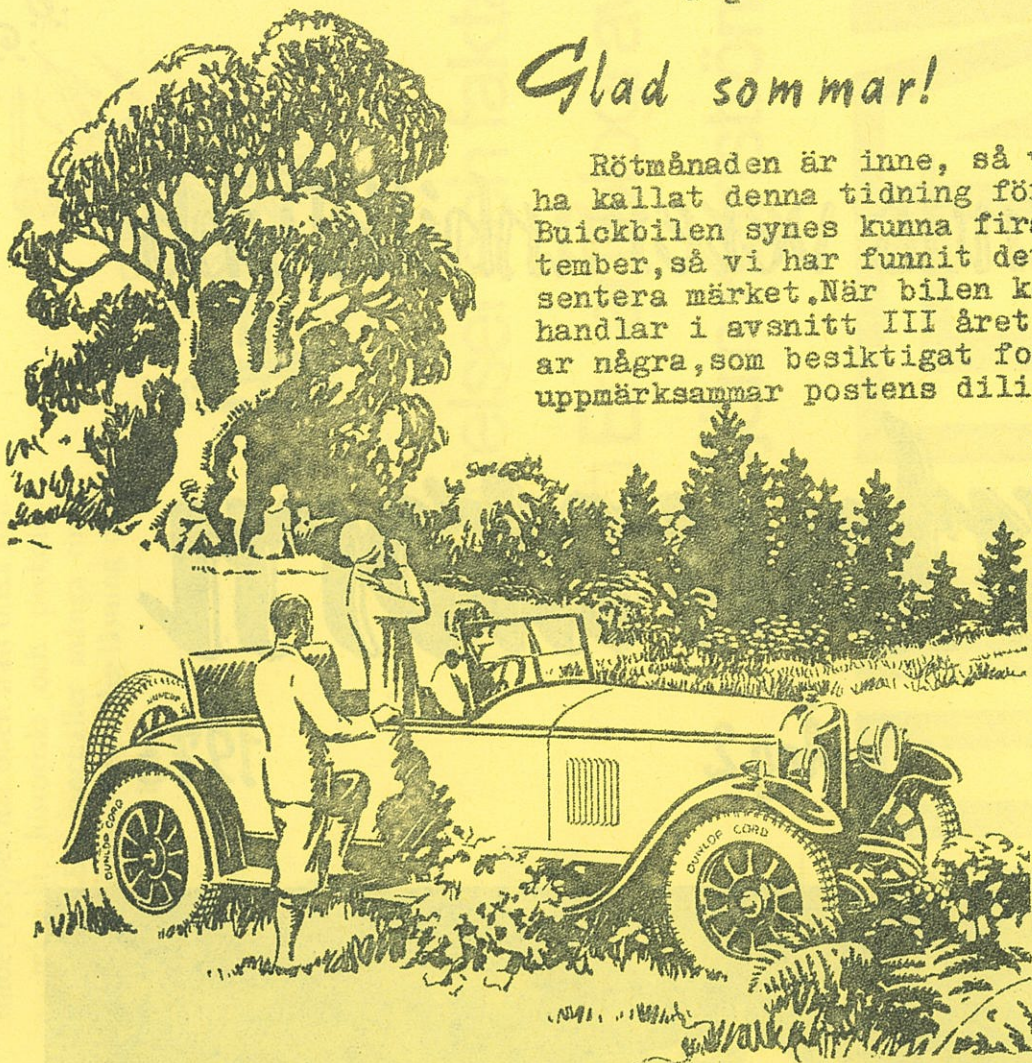
Årg. 2

1973



Buick nummer

Glad sommar!



Rötmånaden är inne, så vi borde egentligen ha kallat denna tidning för rötmånadsnummer. Buickbilen synes kunna fira 70 år den 10 september, så vi har funnit det lämpligt att presentera märket. När bilen kom till Jämtland behandlar i avsnitt III året 1914. Redax intervjuar några, som besiktigtat fordon i sommar och vi uppmärksammar postens diligensrörelse, som i år firar 50 år. Karburatorn presenterar i Veteranbilfolket klubbmedlemmen Mats Ragnarsson från Hackås. Velocipeden avporträtteras liksom några gamla veteraner på bilens område. Vi hoppas det blir trevlig sommarläsning.

Vi skriver sommaren 1973. Klubben borde egentligen vid det här laget ha deltagit vid årets Expo Norr mässa och ordnat ett rally, men därav blev intet. Eftersom det är valår, blev det iställ

valmässa i Storsjömetropolen, även om Jonas var ganska blek.

Vi beklagar Expo Norr ledningen för deras svala intresse. Årets mässgick i kommunikationernas tecken och det hade, anser vi, varit naturligt att åtminstone ett par lastbilar funnits med. Vilken mässarrangör tackar nej till två lastbilar av årgång T-Ford 1919? Att rallyt ej blev av, få nog ses mot bakgrunden av det svala intresset. Det kostar faktiskt en hel del att registrera och iordningställa en gammal bil.

Om mässan i fortsättningen ej skall få lika dåligt publikunderlag e i år, måste det nog till någonting alldeles extra. Vi anser veteranbilar vara ett bra dragplåster. Hur många besökte ej mässan sommaren 1972 just på grund av vår utställning: Gamla bilar.

Klubben skall nu arbeta oförtrutet vidare. Sommaren - 74 bör vi ha e 30-tal vagnar klara. Inför kommande vinter får vi i detalj planera för ta utställning. Den bör kunna bli något alldeles extra med de erfarenheter vi har och den kännedom vi nu besitter om Jämtlands äldre bilar. Varje lem gör klubben en god tjänst, om äldre personer i bygderna intervjuas. teckna ej bara fakta om bilarna. Skriv även ner historier!

Skandinaviens äldsta ångfartyg i trafik i ursprungligt skick - Thom har rustats upp denna sommar. Enär Thomée verkligen är en veteran, dock bil, har vi ändå funnit det angeläget att stödja en vän. Klubben har därför donerat 500:-kronor ur klubbkassan till båtens iordningställande.

Reservdelslagret är flyttat till Lorås. Om Du behöver en pryl, så kokaakta Arne Jönsson. Tag gärna med den utslitna delen. Det går betydligt tare då. Delarna är många och priserna för klubbens medlemmar humana. Till surströmmingsblotet, som vi håller i höst, hälsar vi Dig välkomna. Till dess en fortsatt trevlig semester, om Du har några dagar kvar.

När bilen kom till Jämtland

III

Året 1913 redovisade vi i vårt förra nummer. Nu är turen kommen till 1914. Tjugosex trafikrättigheter beviljades. Av dessa är det endast 7 bilar, som bär beteckningen Z.

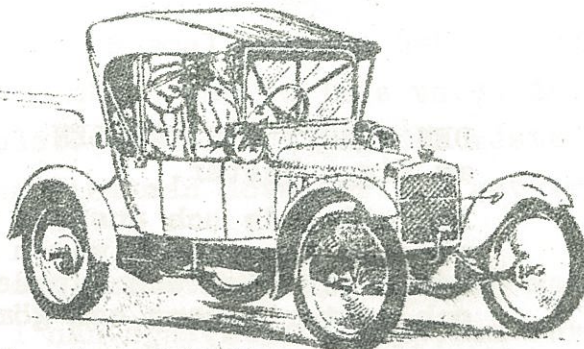
Härjedalen får sin första kvinnliga bilförare genom fru Malla Henriksson i Sveg. Till länet kommer också en öppen trehjulig vagn med sufflett. Märket är Phänomen. Den får beteckningen Z 24. Fyra privatautomobiler inregistreras. Registret slutar detta år med nummer Z 26.

Några lastbilar finns också. I Strömsund används för grustransport lastbilen A 1320. Det är en Scania, som ej registrerats. Övriga kända lastbilar i bruk är tre Tidaholmare. Ägare är Gusta i Brunflo, Fältjägarna och Brandkåren i Östersund.

Vilka var nu de övriga bilarna?

A 1911	Protos	A 2588	Opel
A 1466	Adler	Z 18	A.A.M.A/G
X 226	Studebaker	A 2305	Ford
X 124	Studebaker	A 2053	Protos
Z 19	Studebaker	A 2831	Ford
A 2625	Ford	A 2827	Ford
A 2829	Ford	A 464	Star
Z 17	Marathon	Z 20	Opel
Z 23	Opel	A 2842	Ford
Z 24	Phänomen	A 2828	Ford
A 2985	Ford	A 3082	Adler
Z 21	Marathon	A 2807	Ford

Märkesfloran är stor. Större skulle den komma att bli. Jämtland skulle komma att få många återförsäljare. Året 1914 köptes de flesta bilarna dock i Stockholm, vilket beteckningen A visar. Agenturen för Opel var tidigt J. P. Wikström i Orrvikén, Sunne. Han sålde först Studebaker, men övergick senare till märket Opel.



Saxon Four modell 1914.

Den första Gustabilen.

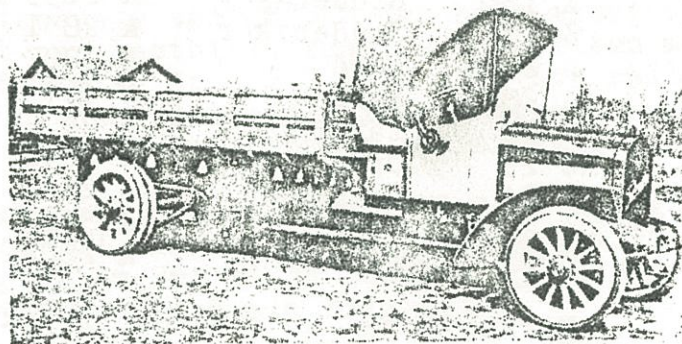
I vårt förra nummer presenterade vi den första Gustabilen i form av en intervju med Nils Albert Nilsson alias Bil Nisse.

Bilen var en 1910 års Tidaholm lastbil, som kom till Brunflo från Sundsvall 1913, först med beteckningen R 66, senare Z 128.

Den var en lastbil om 32 hkr, fyrväxlad och försedd med 4-cylindrig motor. I bästa fall kunde bilen uppnå en hastighet om 18 km i timmen.

Motorn drog 1.5 l/mil och bilen drevs med kedjor. Bränsletanken var placerad under förarsätet, så att bränslet endast genom självtryck leddes fram till motorn. I uppförsbackar måste man därför blåsa upp bränslet, vilket skedde av Bil Nisses medhjälpare på bilen.

En person, som också arbetade på Gusta vid denna tid är Viggo Wester, välkänd profil i Storsjömetropolen. Han fick i Karburatorn läsa om Gustas Tidaholmare. Poetisk som Viggo är kunde han inte släppa artikeln i Karburatorn utan skaldade Den första Gustabilen, som tillägnats Jemtlands Veteran Bil Klubb.



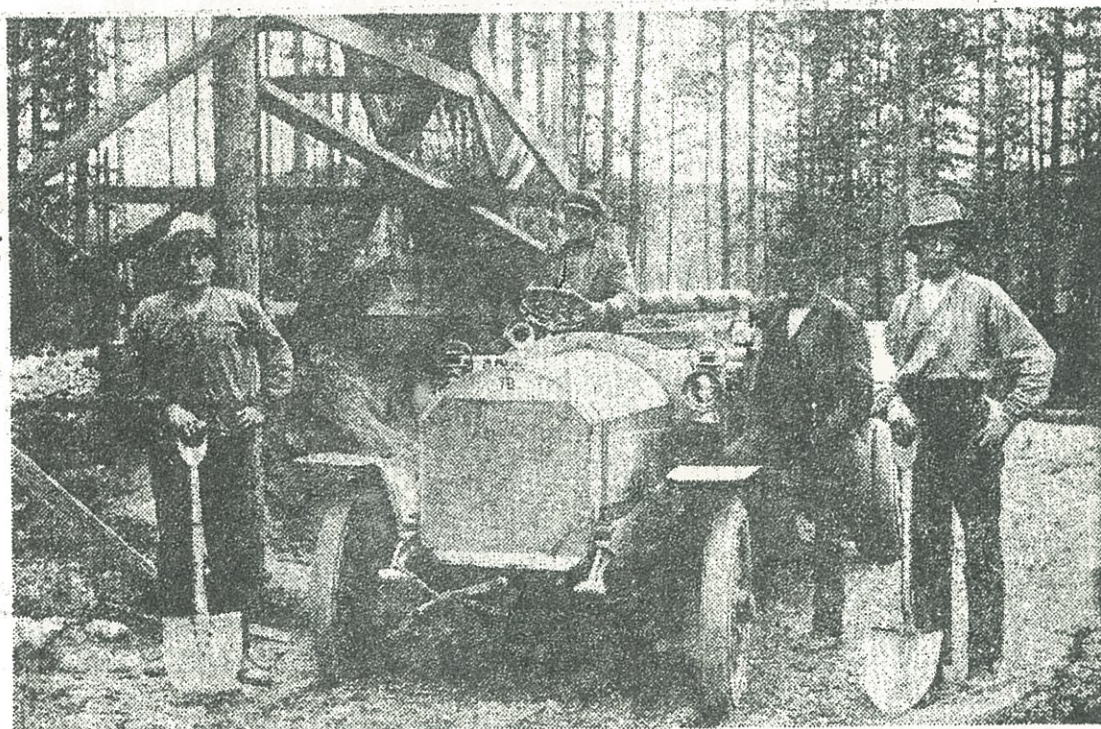
TIDAHOLMS BRUKS AKTIEBOLAG TIDAHOLM

DEN FÖRSTA GUSTABILEN
av Viggo Wester.

Den stånkade och pustade och skramlade och skrällde, när den kom framåt vägen med last av Gustasten, och ungar stod och gapade och hundarna skällde och katter sprang och gömde sig och hästar föll i sken.

Ja, visst minns vi den ännu, den första Gustabilen,
som rasslade i backarna med lass på sitt flak.
Nej, aldrig i livet vi glömmar den profilen
med Bil-Nisse vid ratten och Tysta Lasse bak.

Den gick med sina gruslass mellan Pilgrimsta och Viken
och vägen var besvärlig och arbetsdagen lång.
Och slipad och polerad sten den bar från fabriken
och i solskensväder hördes ofta Bil-Nisses sång.



Och vägen var potatisjord och rullsten i hopar
och gyttja och hästlort och ganska lite grus.
Det var vattenfyllda kärrspår och fotsdjupa gropar
och vid torra rök dammet som finmalet snus.

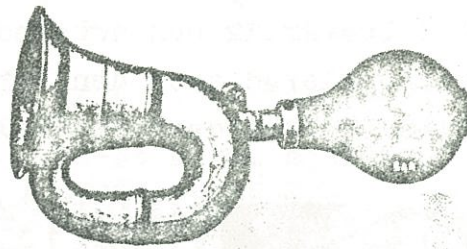
Och visst var vägen smal, men man behövde sällan trängas,
för andra bilar mötte man ju inte varje år.
Men grindar måste öppnas och grindar måste stängas
och från vägen fick man mota kor och getter och får.

Den kraft, varmed man startade fordonets motor,
den fanns ej i någon självstartsknapp, som verkade direkt;
den satt i armens muskler och i ryggradens kotor

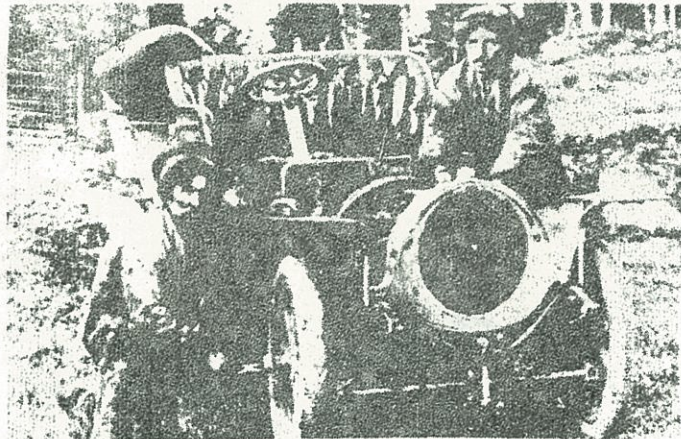
I stora uppförsbackar fick bensintillförseln hinder
men det grejades, när Tysta Lasse blåste i sin tub,
och eldröd i synen med uppblåsta kinder
han liknade en saligt trumpetande kerub.

Och folk stod och glodde i dörrar och i fönster -
här skådade man nya tidens under på vår jord.
Och vi ungar gick och påtade i hjulspårens mönster
och talade sakkunnigt många visa ord.

Viggo Wester.



Efter denna festliga dikt om Gustas Tidahol-
mare och Brunflos Bil-Nisse visar vi här Z 2 i
Jämtland och Bil-Pelle vid en 1906 års Cotterau.
Per Jonsson från Ottsjö var Bil-Pelles rätta namn.



Bil-Pelle från Backe

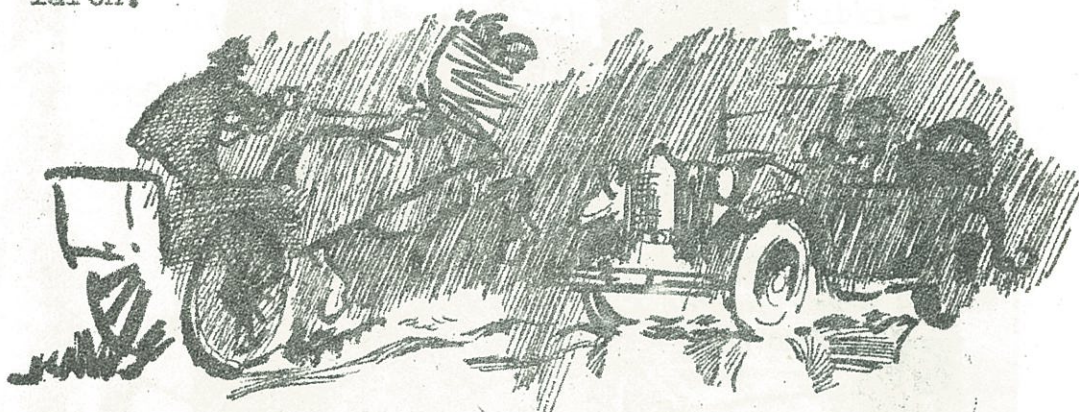
I vår serie med veteraner på bilens område, vill
vi i detta nummer presentera Per Erik Persson alias
Bil-Pelle från Backe. Alla, som anlitade droskbil i
västra Ångermanland eller i nordöstra Jämtland på
1910-20-talet minns honom säkert.

Per Erik Persson tog sitt kompetensbevis för
automobilkörning redan 1910. Innan han slutade med
droskrörelsen hann han med att slita ut 4 - 5 bi-
lar på traktens dåliga eller rättare sagt obefint-
liga vägar.

Att lära sig köra bil innebar en månads lång kurs
i Stockholm. När besiktningsmannen Emil Kjellberg den
8 juli 1910 satte namnet på Per Erik Perssons kompe-
tensbevis, så innebar det, att Persson var både bil-
mekaniker och bilförare.

Per Erik Perssons första bil blev en fransk Cotterau, som han köpte tillsammans med Bernt Norlander och Uddo Jacobsson. Bilen kostade 7.000:- kronor, en furstlig summa på den tiden. Med den bilen blev Per Erik Persson känd som Bil-Pelle. Den kördes så länge den överhuvudtaget gick. Under första världskriget gick det emellertid dåligt, då det dels var omöjligt att få tag på bensin dels däck. På bilen var det högtrycksdäck och de exploderade ofta.

Bilen var försedd med acetylenlampor, som vintertid ofta krånglade. Det var krångligt att fylla karbid i behållarna. När det var kallt frös slangarna igen, men ljust blev det dock, utom när det var dimma. Då såg man ingenting. Högsta tillåtna hastigheten var under flera år 30 km/tim. I dimma gick det inte att köra så fort heller, ty då kunde man plötsligt få ett hästhuvud hängande över kylaren.

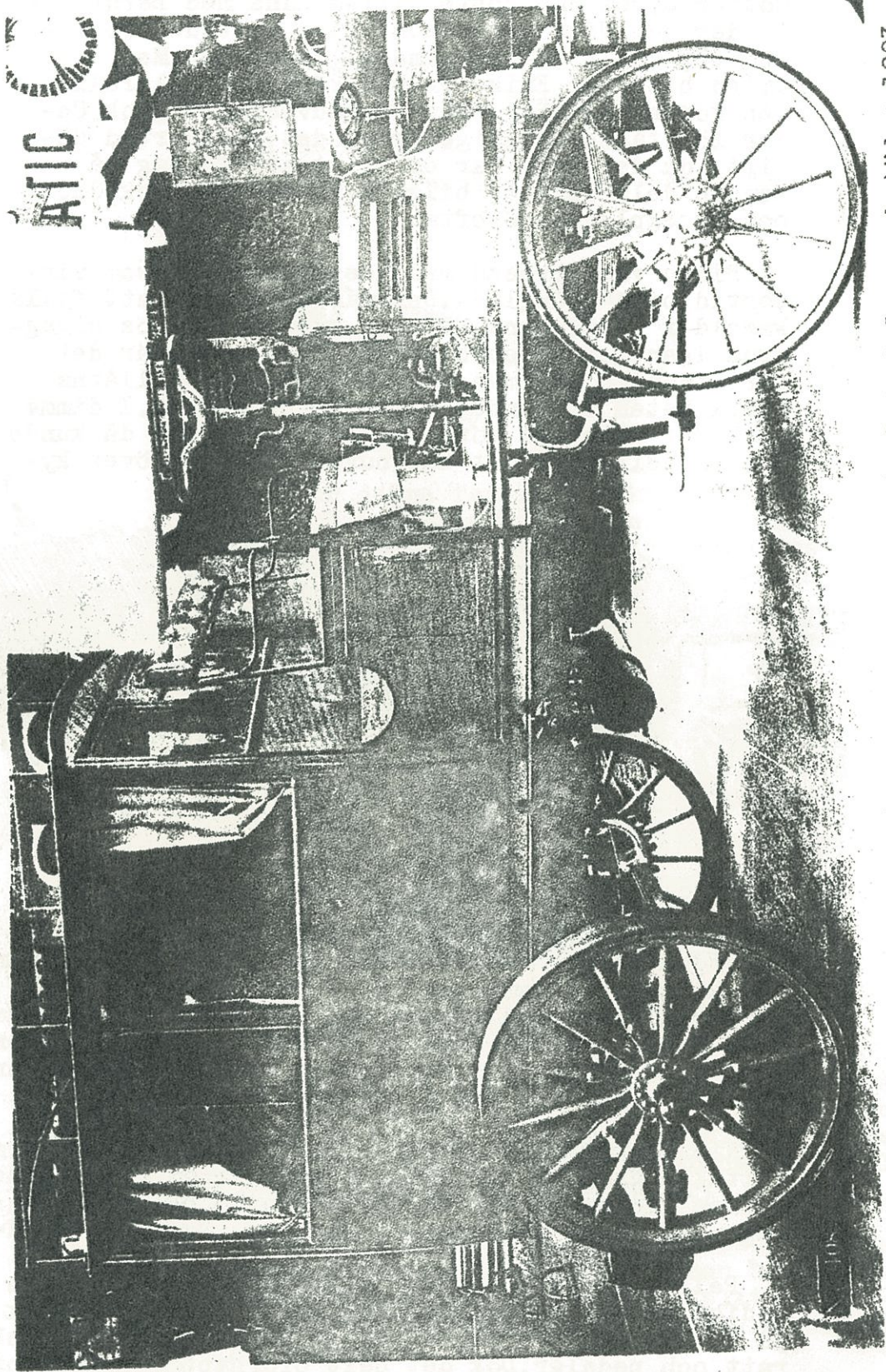


Ford-Pelle från Hackås

En annan Pelle med anknytning till gamla bilar var Ford-Pelle från Fäste i Hackås. Emanuel Persson var hans rätta namn. Dock blev han mest känd som Ford-Pelle. Han kan räknas till de s.k. banbrytarna inom södra Jämtland. Sätten är som bekant många, men knepen är desto fler. Ford-Pelle började gruskörning med bil efter den gamla landsvägen genom Brånan.

Nix, menade myndigheterna. För sådant fordras trafiktillstånd. Det var ju illa nog, men om man spände hästen för bilen och endast använde Forden som lastvagn, då måste allt vara i sin ordning, mente Ford-Pelle.

Pelle spände kusen för bilen och införskaffade samtidigt en för huvuduppgiften hugad pojke, som fick sitta på motorhuven och styra hästen, medan Ford-Pelle skötte ratt och pedaler. Dök det helt oförhappandes upp någon bilburen myndighetsperson, var det endast att slå av motorn och koppla över till den mera symboliska hästkraften, ett system, som fungerade oklanderligt.



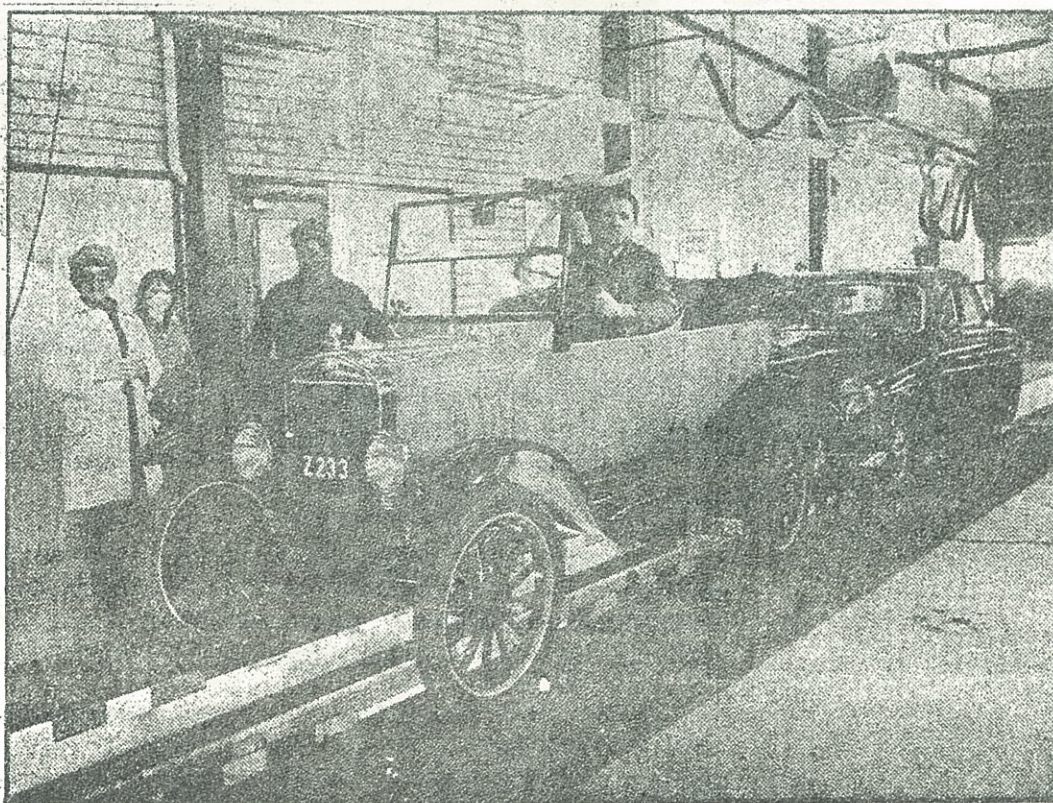
Jämtlands första bil, som fick användas i trafik, inköptes från Södertelge verkstäder 1903. Vagnen var en motoromnibus med namnet Helios. Den hade enligt uppgifter från Södertelge verkstäder 9 hkr motor och rymde 6 passagerare. Bilen skrotades 1926. Delar av den är donerad till Jämtlands Museum. Men var finns karossen? Jämtlands Veteran Bil Klubb vill gärna få vetskap om denna. Vi hoppas så småningom kunna ställa ut bilen i någorlunda komplett skick.

När skönheten kom till byn var besiktningen där...

Besiktigtat veteraner har flera av klubbens medlemmar gjort i vår och sommar. Vi får lyfta av käpsen och buga för Henry Jönsson, Algot Jakobsson-Mats Ragnarsson och Folke Hemmingsson.

Den 21 maj stod Algot Jakobssons T-Ford modell 1924 på provbandet hos Svensk Bilprovning i Östersund. Östersunds mekanikerna flockades runt Forden som TV-tekniker kring en djungeltrumma.

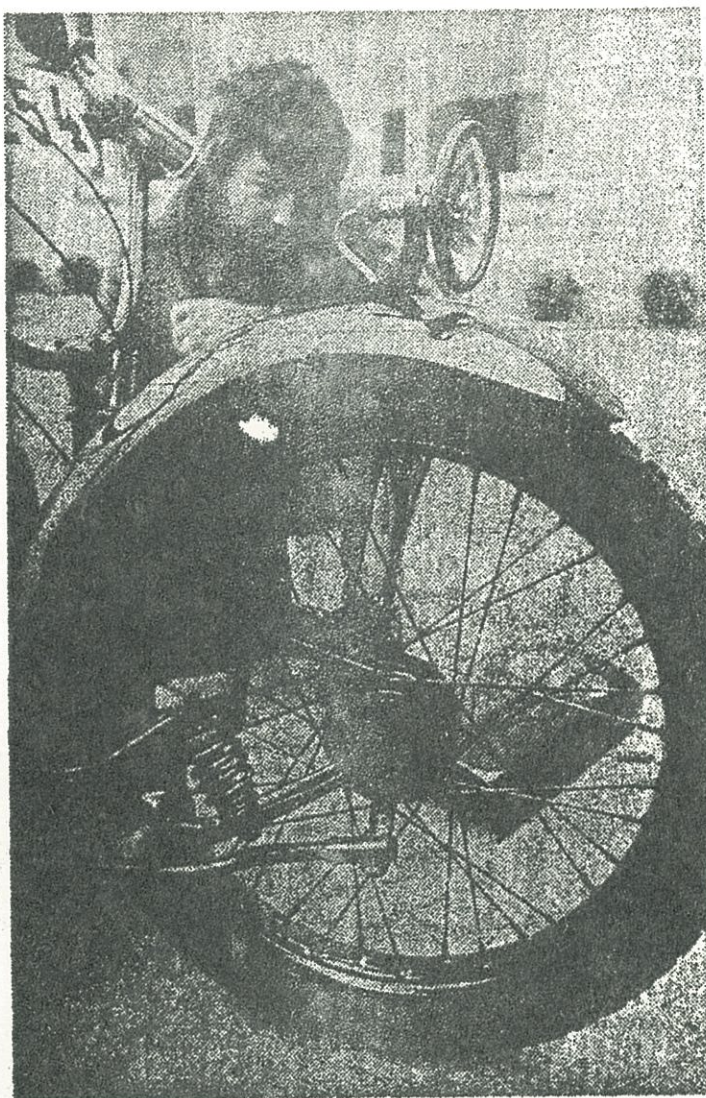
Gubbarna på Bilprovningen såg ut som om de hade velat hämta besmanet och en gammal tubkare.



Algots bil kommer från Ocksjön, där bilen stått på en loge sedan före kriget.

Bilen gick genom bilprovningen utan anmärkning. Ett fint jobb tyckte bilprovarna i Östersund, men så har den restaurerats av klubbens mästerr restaurerare, gambilarnas Dr Olivercrona Mats Ragnarsson från Hov, Hackås. Den bil är inte slaktad, som inte han kan plöcka ihop.

En svart skönhet av annan art gjorde sin entré hos Bilprovningen den 4 juni. Den fick besiktningsmännen att slicka sig om munnen.



I vårt förra nummer presenterade vi konstruktionen Ner a car. Härmed får vi meddela, att länets två Ner a car besiktigats utan anmärkning med spets.

Restauratör och ägare till ovan avbildade skönhet är vår medlem Henry Jönsson, Ås, son till stordragspelmannen Lars Jönsson från Lit och ursprunglig ägare till denna Ner a car.

Henry har lagt ned ett omfattande detektivarbete för att få sin Ner a car i körbart skick igen. Han har jagat delar över hela landet, ja till och med utomlands. De flesta delarna har han dock återfunnit i sin hembygd Lit.

Originalhjulen återfanns på en mjölkkärra i Lit. Förgasaren återfanns i Göteborg. Henrys far, Lars Jönsson, sålde 1937 sin Ner a car till Florentin Persson. Denne skrotade så småningom maskinen och flyttade till Göteborg.

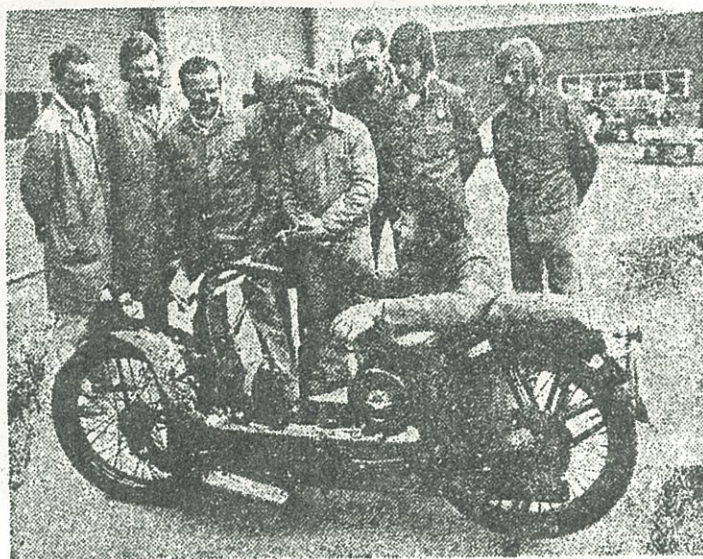
Länge kom hon/Ner a carmaskinen/, att stå i skogen, ensam och bortglömd. Till slut hamnade hon på sjöbotten. Men då trädde hennes riddare fram. 1957 var året.

När Henry var 14 år gammal, berättade pappa Lars om sin Ner a car. Han hade egentligen aldrig kunnat glömma henne, berättade han 1957.

Henry kunde inte heller glömma sin fars historia. Efter mycket sökande hittar Henry faderns Ner a car. Den ligger på sjöbotten. Han bärgar dock vad som återstår - ramen och skärmarna. Sedan börjar detektivarbetet.

Motorn låg i en låda liksom instruktionsboken. De fanns kvar i Henrys hembygd. Däck fick han dock beställa från England.

Ungefär 600 arbetstimmar har det taget och tusentals kronor har det kostat, ty en mängd slitdetaljer har måst nykonstrueras. Resultatet har blivit en skönhet. Likt en Fågel Fenix reser sig nu en Ner a car ur askan. Få Ner a car torde ha gått sådant öde till mötes som just Henry's Ner a car.



Efter överstånden besiktning lämnade besiktningsmännen övriga fordon åt sitt öde, och ägnade sig åt att beskåda Neracars finesser. Henry Jönsson demonstrerade gärna.

Nu får vi gratulera Henry till sin nya familjemedlem. Vid vackert väder lovar Henry att lufta sin skönhet för klubbens medlemmar.

För klubbens nya medlemmar kan vi nämna, att Ner a car 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 är dubbeltydigt, då Ner a car har billiknande chassi, länkförbindelse med kulleleder.

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

Den siste vi får lyfta av veterankepsen för är vår medlem Folke Hemmingsson. Det gör vi i dubbelt motto, ty han har dels blivit egen företagare i Strömsund, där han övertaget Sandström & Ljungqvist verkstad dels besiktigt sin Ner a car.

Även Folke, som vi känner som en mycket skicklig yrkesman, har lagt ned ett omfattande arbete på sin Ner a car. Jämsides har han restaurerat en gammal underbar Adler.



Folkes Ner a car är utrustad med encylindrig motor på 280 kubikcentimeter. Toppvarvet är 800 och motorn utvecklar knappa tre hästkrafter. Toppfarten beräknas till omkring 65 km/timmen. Motorn är luftkyld.

Folke har lagt ned omkring 1000 timmar på sin Ner a car. Allt arbete har jag gjort själv, då det inte går att få tag i reservdelar längre. Alla bultar har han svarvat. Strålkastarna och smörjnipplar har dock lämnats till förnickling. Krom fanns inte på den här tiden.

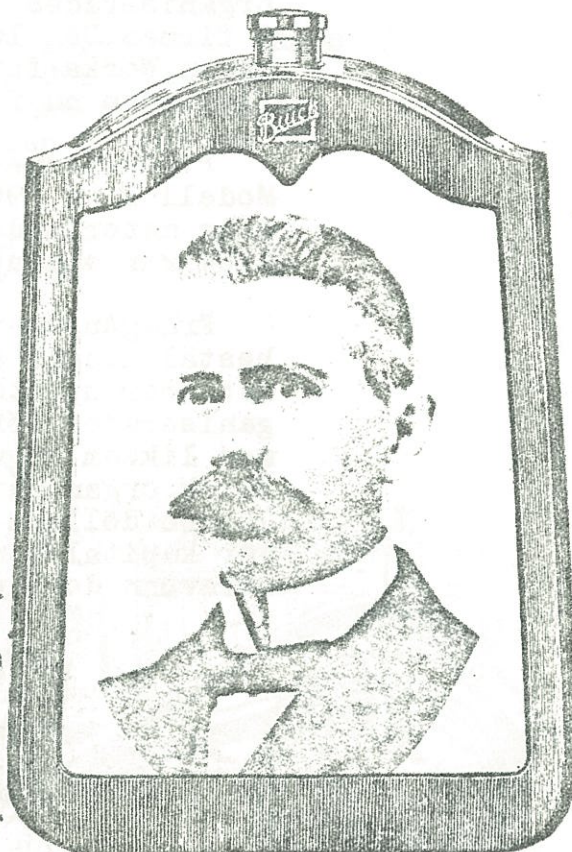
Signalhornet hittade jag i en antikaffär i London. Då blev jag glad, säger Folke, ty det var svårt att få tag i och jag ville ha min Ner a car precis i det skick, som den var från början.

Däck har jag dock varit tvungen att specialbeställa från England, berättar Folke, som kunde glädja bilbesiktningen i Strömsund under juli med en skönhet, som de tidigare aldrig sett.

Buick

70 år

1903 bildades The Buick Motor Company. Den 10 september samma år köpte The Flint Wagon Works firman för 10.000 dollars. Företaget flyttades från Detroit till Flint. Produktionen kom där nu igång. Buick synes därför kunna fira 70 år i år. Karburatorn vill därför i detta nummer presentera märket. Buick finns representerad i klubben. Märket kom tidigt till Jämtland. Z 7 i Jämtland år 1911 var en Buick. Bilen var en touring om 950 kg och avsedd för fem personer. Den hade en bensinmotor om 16-22 hkr. Ägare var speditören Johan Persson i Östersund, som fick tillstånd den 31 maj 1911.



Det finns många glömda män i bilens historia. En av dem är David Dunbar Buick. David Buick föddes i Skottland den 17 september 1854. Två år senare emigrerade föräldrarna till Amerika. Där bosatte de sig i Detroit. Buick växte upp där och ägnade sig åt ett helt vanligt yrke. Han blev rörmockare.

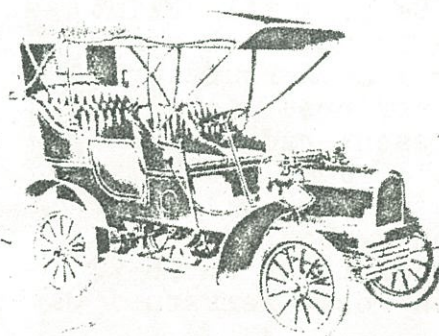
År 1900, 46 år gammal, finner vi honom emellertid i arbete med en bensinmotor. År 1901 överger han sitt yrke som rörmockare och bildar det underliga Buick Auto-Vim och Power Company. Buick byggde således sin första bil redan 1901. Bilen såldes för 300 dollars.

År 1902 organiserade han The Buick Manufacturing Company. Bilen kom ut på marknaden 1903. Den hade en 2-cylindrig motor, som låg under golvet och var försedd med två läges planetväxel. Kraften överfördes till bakaxeln med kedjedrift. Denna bil tillverkades utan alltför stora förändringar fram till 1910. Den var billig. The Buick Motor Company bildades 1903. Senare om-

organiserades företaget. Sonen Thomas kom nu med i firman. Den 10 september 1903 köpte The Flint Wagon Works företaget för 10.000 dollars och det flyttades nu från Detroit till Flint.

Produktionen kom igång och 1904 utkom modell B. Modell B av 1903 utvecklade 22 hkr med en 2-cylindrig motor under sätet. Den byggdes i 16 exemplar. 1904 var man uppe i 37 exemplar.

Framgången tycktes säkrad, när Buick fick fler beställningar än vad man kunde framställa. Komplikationer uppstod emellertid. I november 1904 omorganiserades företaget. W.C. Durant kom nu med i firman liksom en välkänd karosseribygare, som blev Buick Buick organisationens chef. Kapitalet ökades från 75.000 dollars till 300.000 dollars. Inom ett år var kapitalet uppe i 500.000 dollars. David Buick försvann dock ur bilden.

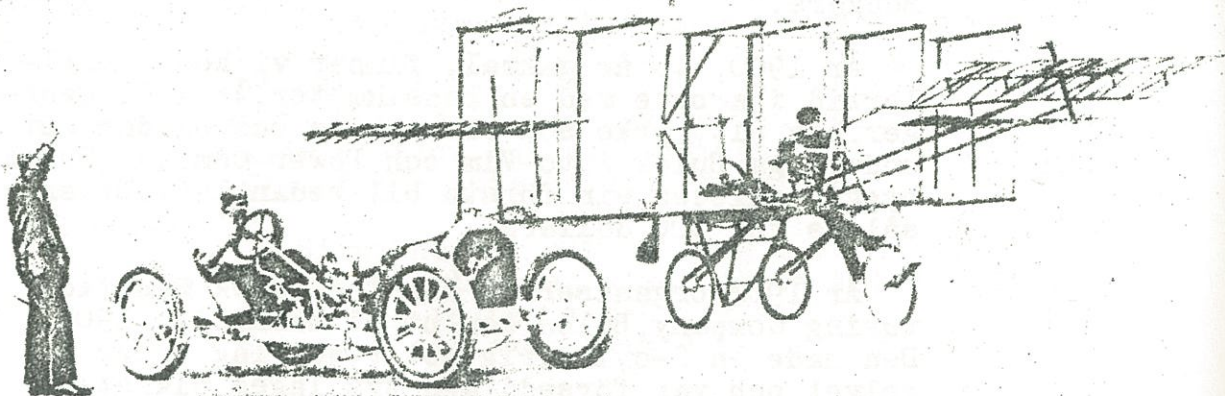


1905 års
2-cylindriga
Buick

1905 års Buick hade 2 hastigheters planetväxel med de 2-cylindrarna under karossen. Bensin och vatten fanns under huven. Gasljus och vindruta kunde fås som extra tillbehör liksom sufflett.

År 1906 kom Buickfirman ut med en 4-cylindrig vagn, modell D. Motorhästkraftantalet varierade nu mellan 24 och 35 hkr. Modellen tillverkades i tre år.

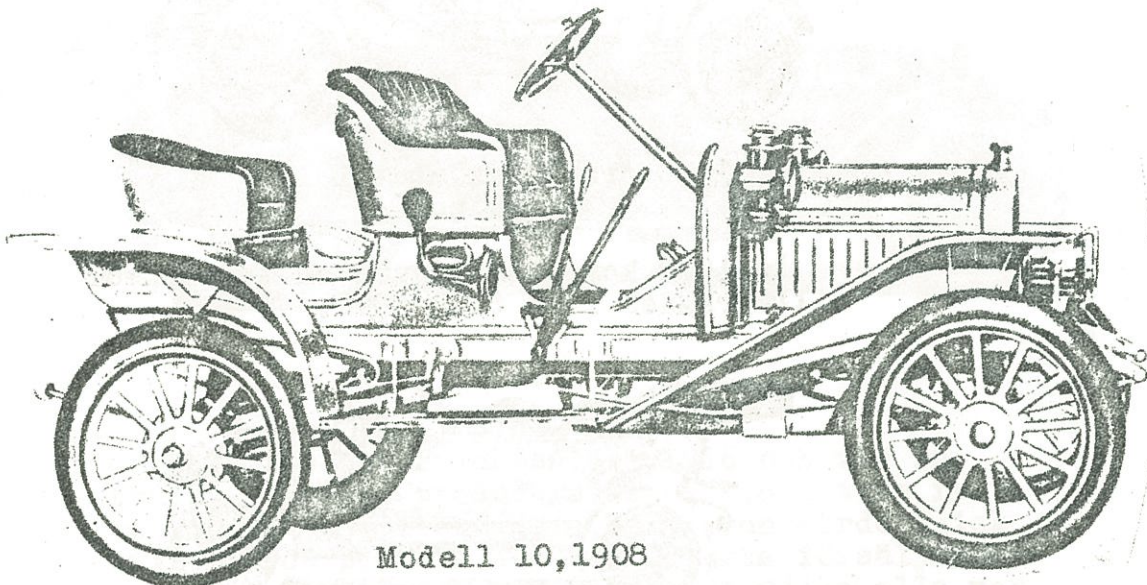
En större och kraftigare vagn kom 1907. Buick införde nu en 4-cylindrig motor med föränderlig växelåda och vann därigenom The Dead Hill Climb at Worcester Mass.



Buicks berömda White Streak, modell 10, kom 1908. Den blev en sensation och 8.820 bilar tillverkades det året. År 1908 tävlade Buick med ett flygplan. Buick vann tävlingen.

Av alla vagnar Buick byggde var ingen mer berömd än modell 10. Den kunde fås i varierande modeller. Vagnen annonserades som den populäraste bilen i världen för kvinnor.

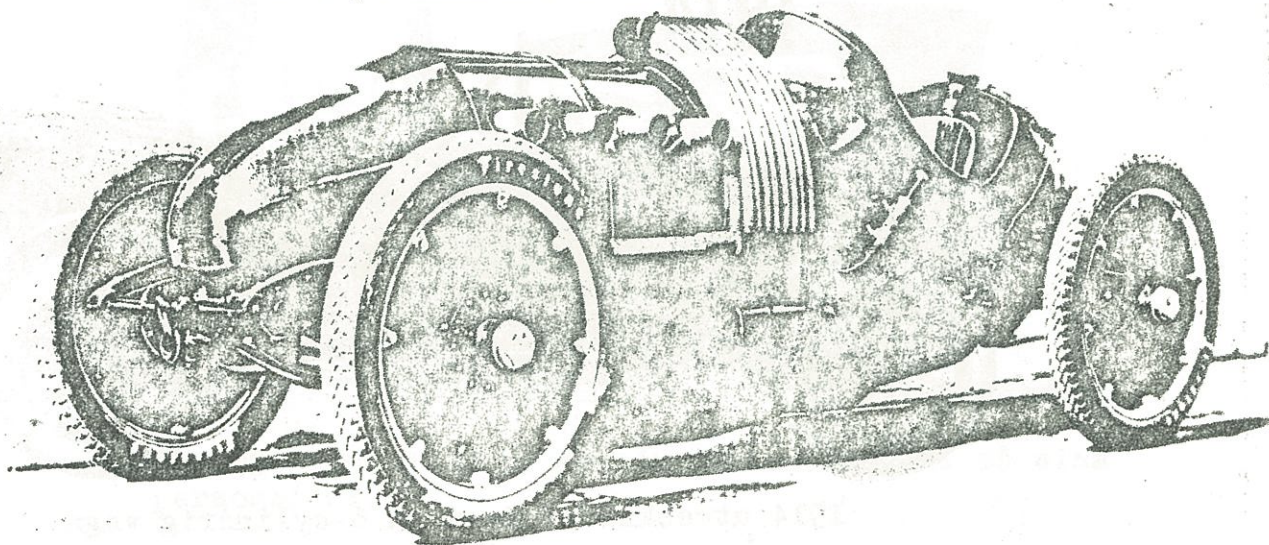
Den populära 1908 års modell 10 sporrade Buicks produktion 1909 till över 10.000 enheter.



Modell 10, 1908

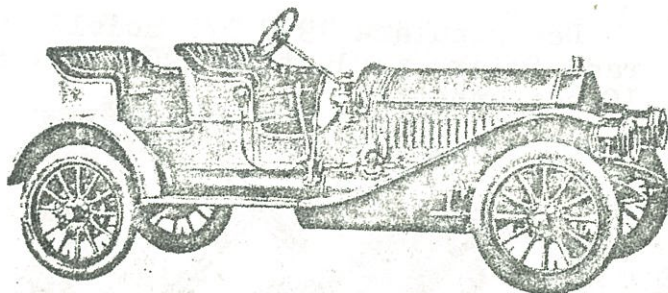
I många år deltog Buick i alla möjliga tävlingsarrangemang ofta med förare som Chevroletbröderna, Bob Burman, Eddie Hearne, Ewery Easter och Louis Strany.

"Wild Bob Burman" vann 1909 med en modell 16 Buick den första 250 mila tävlingen, som hölls på Indianapolis Speedway.



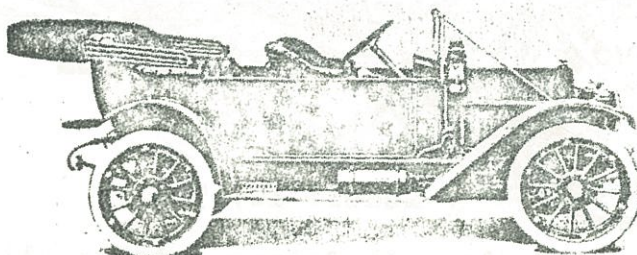
Buick, modell 16. Märket fick rätt tidigt toppventiler och var känt för sin ljudlösa gång.

1908 bildades General Motors med Buick som den äldsta enheten och hörnstenen i det stora industriimperiet. Buick, Oldsmobile och Oakland blev enheter i General Motors och sådana män som Nash, Chrysler och Louis Chevrolet kom med i firman.



1910 års Buick, modell 16
4-cylindrig

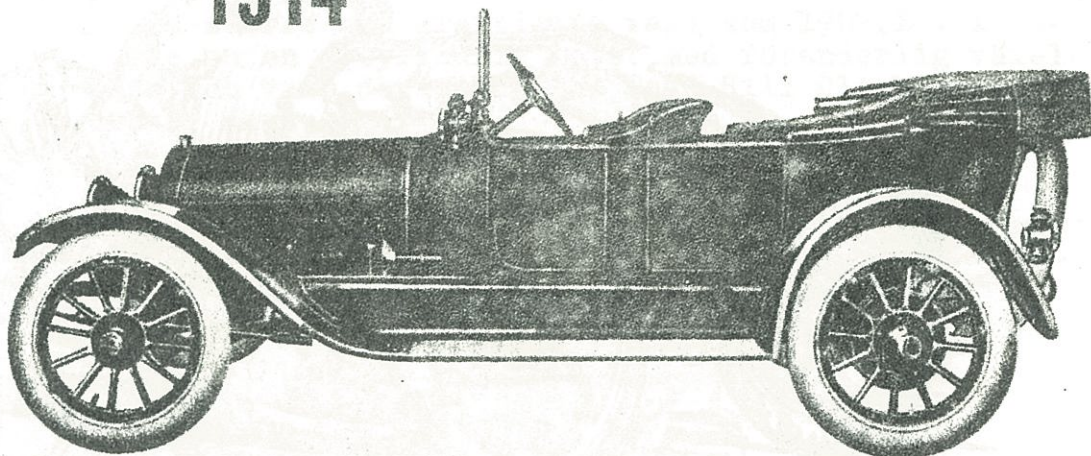
År 1909 kom ytterligare en modell, som tillverkades fram till 1912.



1912 års 4-cylindriga modell 43.

Ytterligare en 4-cylindrig vagn producerades åren 1910 - 13. Den första Delco självstarten installerades 1913 i en Buick.

1914



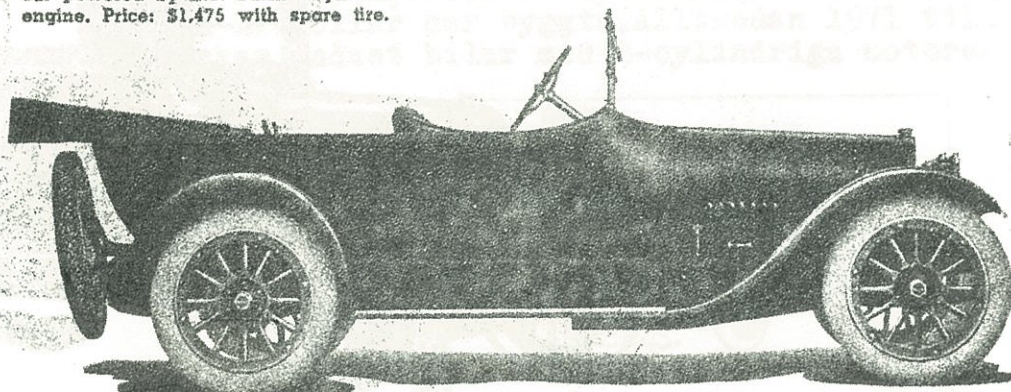
1914 utvecklades även en 6-cylindrig vagn.

Jämtland fick sin första Buick 1911 med Z 7. Den hade en bensinmotor om 16 - 22 hkr. Bilen var en touring om 950 kg och var avsedd för 5 personer. Ägare var speditören Johan Persson i Östersund, som fick tillstånd den 31 maj 1911.

1914 - 16 utvecklades även en 6-cylindrig vagn. Mellan åren 1918 - 30 tillverkades endast 6-cylindriga bilar utom en 4-cylindrig, som utkom åren 1916 - 24.

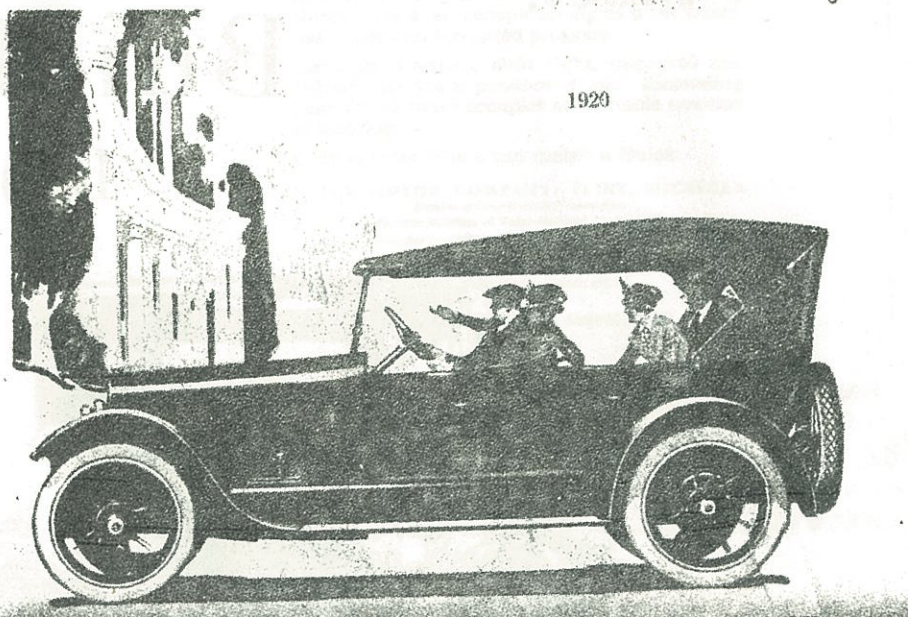
1916

Model D-8-55 was 7-passenger touring car powered by first Buick 6-cylinder engine. Price: \$1,475 with spare tire.



6

Nära 126.000 Buick såldes 1916 och vid inträdet i kriget producerades en 2.8 liters fyra och en 3.9 liters sexa, bilar, som förde Buick till fjärde plats i den amerikanska försäljningen efter Ford, Dodge och Chevrolet, vilka alla var mycket billigare.



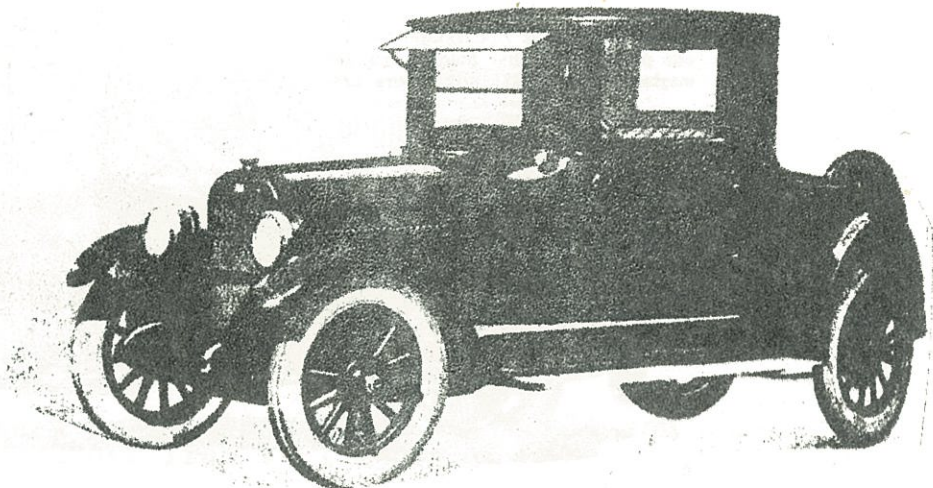
1920

1920 erbjöd Buick solida lättmetallhjul på sina personbilar.

Försäljare av Buick var efter första världskriget AB Hans Osterman i Stockholm. Återförsäljare i Jämtland var 1919 Per August Johansson i Aspås. En Buick betingade vid denna tidpunkt i Jämtland ett pris om 12.000:-kronor. Den hade 6-cylindrig motor om 45 hkr och var en touring om 1.250 kg.

1923 fanns 40 st Buickvagnar registrerade i Jämtlands län.

1 st	22	-38	hkr	14 st	30	hkr
1 st		27	hkr	5 st	35	hkr
2 st	27	-38	hkr	1 st	37	hkr
1 st		28	hkr	15 st	45	hkr

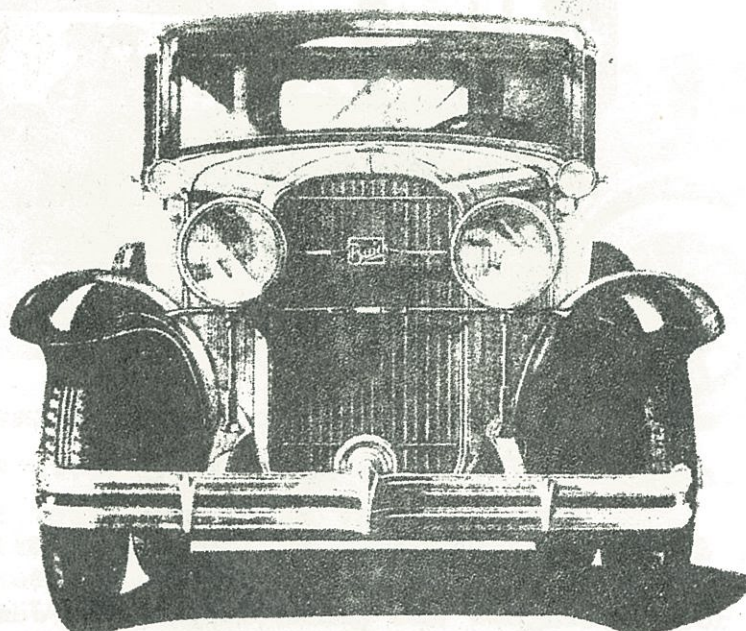


A Luxurious Coupe for Three

The 1923 Buick Four

1926 hade Buick oljefilter, fyrhjulsbromsar, luftrenare och 75 hkr motorstyrka som nyheter. Buick var därmed den vagn, som först av alla amerikanska vagnar införde fyrhjulsbromsar som standard.

Buick 1930

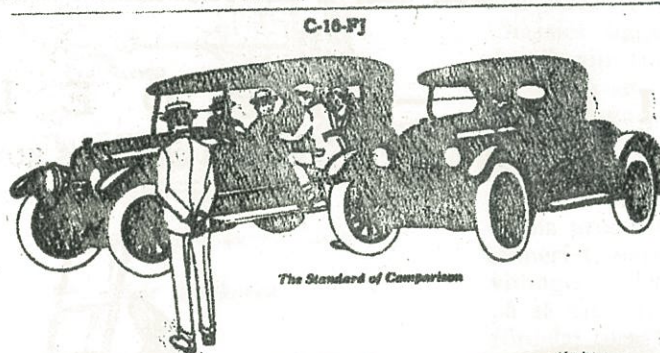


1930 introducerade Buick ett bromssystem, som i bromseffekt, pålitlighet och osviklig

funktion var överträffad. Buick införde helt inkapslade mekaniska servo fyrhjulsbromsar.

Buick var först med att använda vakumförsedd växellåda år 1932 och 1940 års modeller hade dubbla förgasare.

Under årens lopp har Buick experimenterat med 2-, 4-, 6-, 8- och 12-cylindriga motorer. Även lastbilar har byggts. Alltsedan 1971 tillverkas endast bilar med 8-cylindriga motorer.



Only Another Buick Can Match a Buick

Buick cars are unlike any others. This difference is simply a matter of progress. The Buick car of today is essentially unlike any other because it has been developed on distinctive principles laid down twenty years ago and rigidly adhered to from that time to this.

In an industry where revolutionary changes have been the rule rather than the exception, Buick stands out conspicuously as a car which has made uninterrupted progress.

Correctly designed, built right, improved and refined with the experience of each succeeding year, Buick today occupies an enviable position of leadership.

Only another Buick can match a Buick.

BUICK MOTOR COMPANY, FLINT, MICHIGAN

Division of General Motors Corporation
Pioneer Builders of Valve-in-Head Motor Cars
Branches in All Principal Cities—Dealers Everywhere

FLINT BRANCH

623-4 N. BAGINAW ST. FLINT, MICH.

Succeeding
LUNT & DAVISON after August 1, 1922

Tidigt i Buicks historia kom någon med det berömda uttrycket: När bättre bilar byggs, är det Buick, som bygger dem. Hela sloganen löd egentligen: Vi bygger ingenting utom förstklassiga bilar. När bättre bilar tillverkas, är det Buick, som bygger dem.

Men nu åter till David Buick. Vart tog han vägen? År 1908 gick Buick med i General Motors koncernen, men personligen utmanövrerades Buick. Han lämnade bolaget, som han hade grundat för att aldrig mer återvända. Han fick 100.000 dollars och reste till Californien. Där bildade han ett oljebolag. Det gick dock ej så bra. Buick förlorade allt. Han återvände nu till Michigan och tillsammans med sonen startade han en fabrik, som tillverkade förgasare. Även detta misslyckades.

I början av 1920-talet var han med i Grand Rapid's Lorraine Motors. Även detta gick omkull.

Vid 72 års ålder återvände Buick till Detroit. Få visste, att han åter bodde där. Svår var han att finna. Telefon saknade han. En tidningsman, som besökte honom i april 1928 för en intervju, kunde dock meddela, att över hans dörr hängde nöttot: Inga försök, inga segrar. Han var inte bitter. Så var bara livets spel.

Den 5 mars 1929 avled Buick efter en olycka. David Buick gjorde hundra miljoner, men själv dog han i armod. Namnet Buick lever dock för evigt kvar.
REDAK.

B U I C K - M O D E L L 1 9 2 0

HUR EN BUICK TILLVERKAS OCH DESS KONSTRUKTION

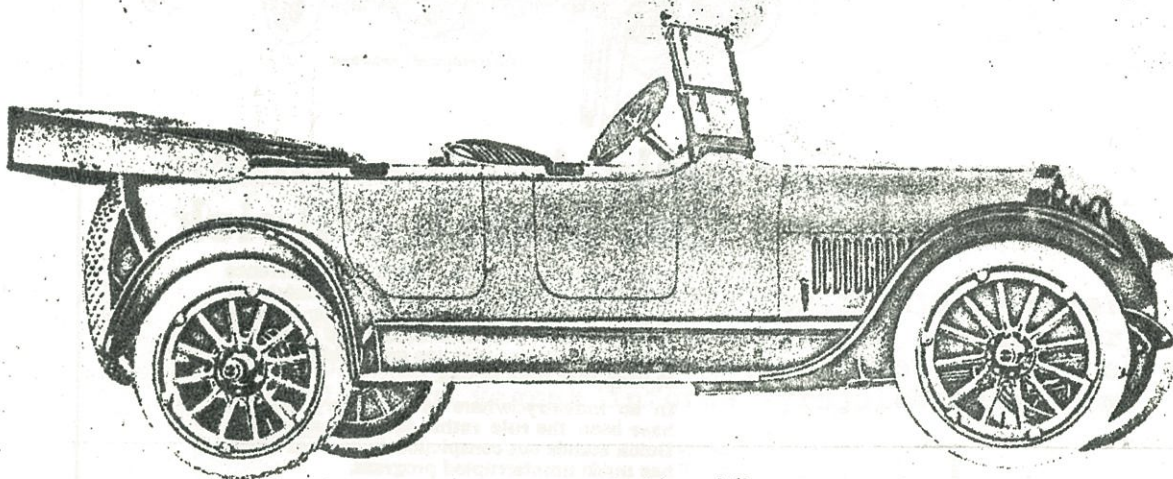


Fig. 1. 45 hkr. 6-cyl. Buick-modell 1920.

Den som i våra dagar betraktar en amerikansk automobil, en Ford, en Buick, en Overland, en Hupmobile eller något annat märke tillhörande storproduktionen, kan visserligen i mer eller mindre grad känna sig tilltalad av dess utseende, dess egenskaper och icke minst av dess pris, men sällan torde han ägna en tanke åt det vidlyftiga maskineri, som utgör förutsättningen för den produkt han har inför ögonen. Vi tänka härvidlag icke närmast på själva verktygsuppsättningen, icke på denna otaliga rad av maskiner, som fylla gigantiska hallar, utan fastmer på den organisation, som sammanhåller det hela, det in i minsta detalj uttänkta system, som med utnyttjande av en vetenskaplig erfarenhet pressar in arbetet under de minst tidsödande former. Amerikanerna hava skapat en skön konst av begäret att systematisera och på alla områden finnas industriella experter, som ställa sin erfarenhet till förfogande.

Under de senaste åren har man börjat inse, att arbetarna överhuvud taget icke kunna konsten att arbeta. En sak kan göras på hundra sätt, varför nittionio måste vara mer eller mindre felaktiga. Att lokalisera och avlägsna dessa nittionio felaktiga metoder för att i deras ställe införa den enda rätta, är det problem som i våra dagar sysselsätter representanterna för den amerikanska storindustrin. Det är icke utan, att man redan nu kan tala om en viss överkultur inom organisationen, men sedd mot bakgrunden av de framsteg man gjort, betyder dessa överdrifter mindre.

Efter ovanstående orientering hava vi tänkt oss, att en summarisk redogörelse för hur t. ex. en Buick-vagn uppstår, kunde vara av ett visst intresse, innan vi gå att beskriva dess konstruktiva detaljer.

Buick-verken, som äro belägna i Flint, Mich., äro ordnade för en daglig produktion

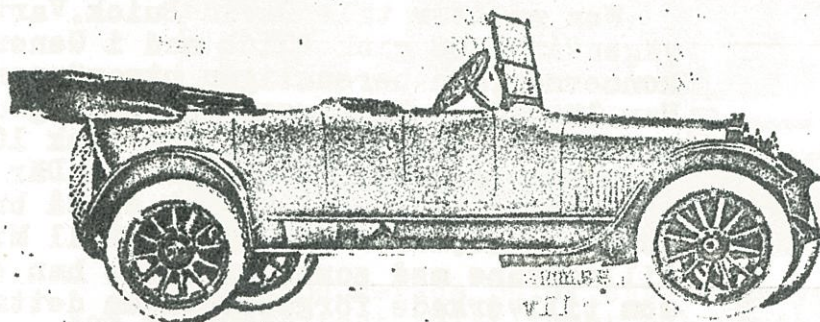


Fig. 6. 45 hkr. 6-cyl. Buick-modell 1920.

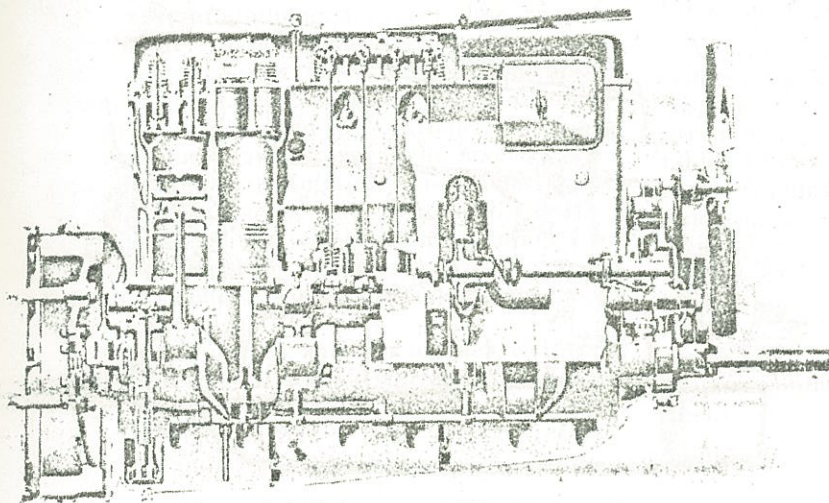


Fig. 2. 6-cyl. Buick-motor, delvis uppskuren.

av 500 vagnar. Om vi betänka, att man här i Europa anser en årlig produktion av 1- å 2,000 fordon som något ganska framstående, kunna vi få ett begrepp om den apparat som måste hållas i gång för att framställa 140,000 automobiler pr år.

Den successiva tillkomsten av en automobil under dessa förhållanden väcker lekmannens odelbara förvåning. Inför egna ögon ser han fordonet uppstå på en överraskande kort tid.

I var och en av Buick-verkens tre stora monteringshallar finnes en montage-fåra för vardera av fabriken sex modeller.

Hopsättningen börjar med ramen som inkommer från ena ändan i nedre montagehallen. Upplagd på en trall, rör den sig längs montage-fåran och förses här med de olika delar, varav den består. Först ditsättas stag, stöd för fotbräden och hållare för bakfjädrar och de rödglödgade nitarna dansa i luften för att fångas av de pneumatiska hammarna, som i ett ögonblick fixerar dem på sin plats. Härvid går man så till väga, att en man håller den del, som skall placeras, en annan håller nitarna i beredskap medan en tredje sköter hammaren.

Sedan med liknande arbetsfördelning fram- och bakfjädrar monterats, anbringas fram- och bakaxlar i en handvändning. Chassiet har nu passerat första stadiet och är redo för vidare behandling. Med tillhjälp av en hissanordning förflyttas ramen genom en öppning i taket till 2:dra våningen, där den likaledes placeras på en trall för sitt färdigställande. Nu begynner monteringen av smörjkoppar och andra smärre delar, sedan kommer själva motorn med växellåda, pedaler och dylikt. Därpå insättes kardanknuten, styrinrättningen med sina länkar, avloppsledningen med ljuddämparen, förgasaren, vacuummetern och andra organ, som skola finnas. Naturligtvis är allt på förhand i ordningställt och

preparerat, så att arbetet inskränker sig till en ren inpassning av delarna.

Monteringen har nu hunnit så långt att vi se ett fordon som praktiskt taget kan gå för egen maskin. Emellertid är stunden här för ännu icke inne. Chassiet ligger fortfarande på sin trall och föres på denna in i ångrummet, där kraftiga ångstrålar befria det från smuts av varje slag innan lackeringen verkställs. Efter denna procedur torkas maskineriet, varpå målningen vidtager. Denna utföres på så sätt att färgen i finfördelat tillstånd påsprutas.

Nu går färdens vidare in i torkrummet, och när detta lämnats, återse vi chassiet med den eleganta utstyrel, som karakteriserar en förstklassig vagn. Men ännu återstår mycket. Chassiet har knappt sluppit ut från torkrummet förr än en ny grupp av specialister tar hand om detsamma. Bensintanken monteras; kylare och huv, likaså, varpå hjulen med ringar ditsättas. Trälken undanskaffas och fordonet står, vi kunna nästan säga yrsket, på egna ben.

Medan dessa arbeten pågått har man icke legat på latsidan i karosseriverkstaden. De procedurer som karosseriet måste undergå äro i tid så anpassade, att denna del av driften håller jämna steg med andra avdelningar. När chassiet därför är färdigt står ock ett karosseri till dess förfogande och dess montering bildar slutakten i vagnens tillkomst och färdigställande.

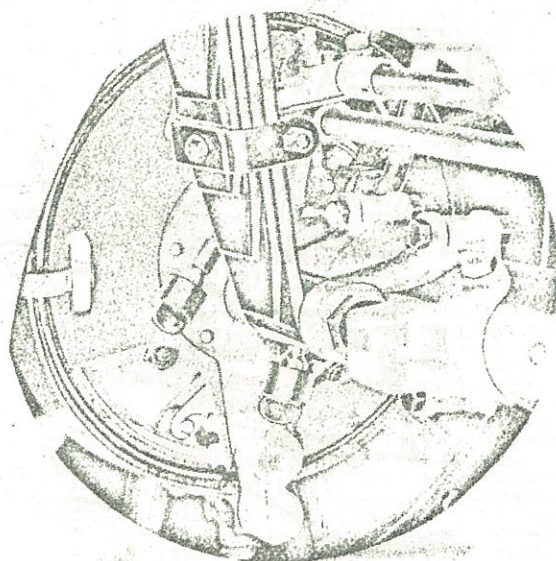


Fig. 5. Detalj av Buicks bakaxel och upphängning.

Kanske dock ej slutakten, ty innan den utsläppes provas och undersökes den av vana experter, som med tränade ögon och skarpa öron se och avlyssna dess egenskaper.

Vi ha härmed lämnat en kortfattad bild av hur en automobil uppstår i en modern automobilfabrik och skola nu sysselsätta oss med den typ, som vi här sett uppväxa inför våra ögon.

Buick, mod. 1920, är försedd med en 6-cyl. blockmotor med inkapslade toppventiler. Cylinderdimensionerna äro 85,7 × 114,3, motsvarande c:a 45 hkr. Motorn är sammanbyggd med växellådan och aggregatet i sin helhet är föremål för s. k. 3-punktsupphängning, en anordning, varigenom det skonas från de påkänningar som härröra från ramens kastningar till följd av vägbanans ojämnheter. I övrigt avviker icke motorn något nämnvärt från den standardtyp, som vuxit fram på de 6-cyl. områden. Det är icke heller genom det originella i sin konstruktion, som Buick tillvunnit sig en stor marknad utan fastmer genom de beprövade utvägar som fabriken anlitat för att få

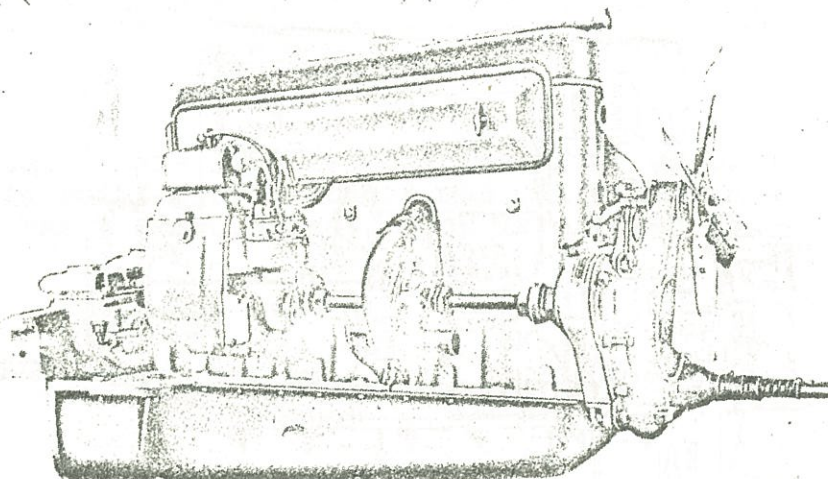


Fig. 3. 6-cyl. Buick-motor, fullt inkapslad.

fram en god och hållbar vagn. Vi ha sålunda att göra med en fullt modern representant för den amerikanska automobilindustrien, och återfinna därför hos densamma alla de »finesser», som vi numera anse oskiljaktiga från ett gott märke. Ej heller »finesserna» äro emellertid avgörande, vad som förlänat konstruktionen sitt värde, är hur vederbörande kunnat tillgodogöra sig densamma, kunnat montera dem i det hela utan att maskineriets utseende, överskådlighet och åtkomlighet fått sitta emellan. Buick-fabriken har lyckats härutinnan. Men även andra faktorer bestämma ett fordons egenskaper. Materialfrågan är av oerhörd betydelse och de rörliga massornas utbalansering ej mindre än ramens upphängning, m. a. o. fjädringen, äro problem som tarva den mest ingående undersökning. Av allt att döma ha »Buicks» ingenjörer icke undandragit sig dessa svårigheter utan med friskt mod gått dem in på livet och, som det förefaller, överkommit dem. I alla händelser kan ingen köra vagnen utan att frapperas av dess lugna, smidiga gång, den villighet varmed motorn »drar» och följer trottels påkänningar samt den säkerhet, varmed vagnen i sin helhet »håller vägen». Kanske skulle man kunna önska, att de goda amerikanarna tänkt något mera på förarens och passagerarnas bekvämlighet, men då å andra sidan de synas vara främmande för denna synpunkt att döma av de vagnar av olika märken, som de sända hit över, kan endast framhållas, att Buick icke hör till de mest vanlottade i detta avseende. Men säkert ha amerikanarna mycket att lära härutinnan.

För att emellertid återgå till det konstruktiva hos Buick och komplettera de upplysningar vi redan lämnat taga vi på nytt itu med motorn. Dess närmare utseende framgår med all önskvärd tydlighet av fig. 2 och 3. Desamma äro synnerligen instruktiva. I den ena, fig. 2, få vi en god inblick i vad som rör sig inom det skal

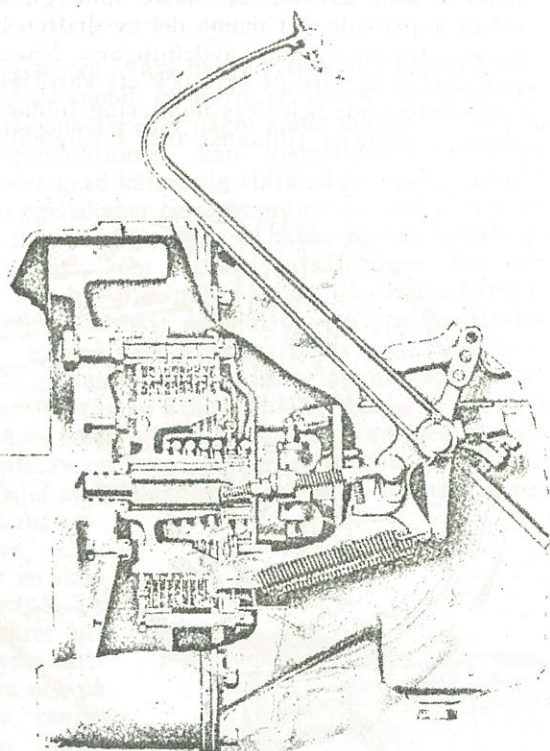


Fig. 4. Buicks lamellkoppling.

som fig. 3 återger. Vi iakttaga här (fig. 2) hur toppventilerna äro anordnade, se deras skyddande lock liksom ventilrörelsen i övrigt. Vi observera tändpluggarna och hur en yttre mantel drar sitt dok såväl över dem som kring ventilstängerna. Vi få ett begrepp om anordningarna för fläkten, se hur rörelsen överföres till centrifugalpumpen för vattencirkulationen, stå öga mot öga med vevaxeln, exenteraxeln, deras lagringar, svänghjulet med sina tappar för lamellkopplingen, som i sin helhet visas i fig. 4, samt smörj-pumpen och rördningen för oljans distribuering, bland annat till de urtagningar i vevhuset, vari vevstakslagren doppa under rotationen.

Fig. 3 ger oss en antydning om den elektriska instrumenteringen, som består av en sammanbyggd motor-generator, vilken tillsammans med ett accumulatorbatteri sörjer för start, belysning och tändning.

Fig. 5 blottar ett parti av bakaxeln. Här upptäcka vi de kraftiga bromsbanden, bakändan av valvfjädrarna (cantilever) samt en skymt av hjulen med sina träckrar.

Vi skulle naturligtvis för att komplettera vår redogörelse kunna fördjupa oss i en del detaljer, men föga vinnes härmed och det är ont om utrymnet. För den som söker detaljer äro våra bilder tillräckligt upplysande, för dem som äro mera främmande för de utvägar, varav den moderna automobiltekniken gör bruk, har detaljstudiet föga intresse. Men vare sig dessa rader komma inför ögonen på fackmannen eller lekmannen gäller i båda fallen, att »Buick»-vagnen är värd deras uppmärksamhet såsom en god representant för vad Amerikas högt upptrivna automobilindustri kan åstadkomma. Generalagent för Sverige är A.-B. Hans Osterman, Stockholm.

PRINCIPAL SPECIFICATIONS FOR 40 YEARS OF BUICKS

Year	Model	Price	Wgt't	No. of cylinders	Bore & Stroke	Piston Displacement	Maximum H.P.	Tire Size	Wheel base	Year	Model	Price	Wgt't	No. of cylinders	Bore & Stroke	Piston Displacement	Maximum H.P.	Tire Size	Wheel base
03				2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x3 1/2	27	116	1195	3215	6	3 1/2 x 4 1/2	207.1	63@2800	31x5.25	114 1/2	
04				2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x3 1/2	27	120, 126	1395	3750	6	3 1/2 x 4 1/2	274.2	77@2800	33x6	120, 28	
05	C	1200	1700	2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x3 1/2	86				6	3 1/2 x 4 1/2	207.1	63@2800	31x5.25	114 1/2	
06	F, G	1000	1600	2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x3 1/2	87	28	115	1195	3310	6	3 1/2 x 4 1/2	207.1	63@2800	31x5.25	114 1/2
06	D	2500	2000	4	4 1/2 x 5 1/2	255.3	30-35	30x4	102 1/2	28	120, 126	1495	3920	6	3 1/2 x 4 1/2	274.2	77@2800	33x6	120, 28
07	F, G	1150	1600	2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x3 1/2	89	29	Marquette	1660	3090	6	3 1/2 x 4 1/2	274.2	67@3000	5.25x13	114
07	D, K	1850	2000	4	4 1/2 x 5 1/2	255.3	24	32x4	102 1/2	29	116	1320	3621	6	3 1/2 x 4 1/2	274.2	74@2800	30x5.50	116 1/2
08	10	900	1500	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6	18	30x3	88	29	121	1450	4162	6	3 1/2 x 5	309.6	90@2800	32x6.50	120 1/2
08	D	2000	2000	4	4 1/2 x 4 1/2	255.3	24	32x4	102 1/2	30	40	1935	4281	6	3 1/2 x 5	309.6	90@2800	32x6.50	128 1/2
08	S	2000	1950	4	4 1/2 x 4 1/2	255.3	25-30	32x4	106	30	50	1330	3700	6	3 1/2 x 5	257.5	80@2800	6.50x19	118
08	F, G	1250	2000	2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x4	92	30	60	1540	4735	6	3 1/2 x 5	331.4	98@2800	6.50x19	124
08	5	2500	2500	4	4 1/2 x 5	336.0	40	34x4	108	30	60	1760	4330	6	3 1/2 x 5	331.4	88@2800	6.50x19	130
09	F, G	1250	2000	2	4 1/2 x 5	159.0	22	30x4	92	31	Marquette	1060	3090	6	3 1/2 x 4 1/2	212.8	67@3000	6.50x19	114
09	16, 17	1750	2650	4	4 1/2 x 5	318.1	30	32x4	112	31	8-60	1095	3265	8	2 1/2 x 4 1/2	220.7	77@3200	5.25x18	114
09	7	2750		4	6x5	392.7	45	34x4	122	31	8-60	1555	4295	8	3 1/2 x 5	344.7	104@2800	6.50x19	128
09	10	1000	1550	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6	18	30x3 1/2	92	31	8-90	1785	4340	8	3 1/2 x 5	344.7	104@2800	6.50x19	118
10	10	1000	1660	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6	18	30x3 1/2	92	32	50	995	3450	8	2 1/2 x 4 1/2	230.4	78@3200	5.50x18	132
10	E	1250	2225	2	4 1/2 x 5	159.0	22	32x3 1/2	92	32	60	1310	3980	8	3 1/2 x 5	344.7	90@3000	6.00x18	118
10	19	1400	2330	4	4 1/2 x 4 1/2	255.3	24	32x4	105	32	80	1570	4450	8	3 1/2 x 5	344.7	104@2900	7.00x18	128
10	16, 17	1750	2650	4	4 1/2 x 5	318.1	30	34x4	112	32	95	1805	4555	8	3 1/2 x 5	344.7	104@2900	7.00x18	124
11	14	550		2	4 1/2 x 4	127.2	14	30x3	79										
11	32, 33	800		4	3 1/2 x 3 1/2	165.6		30x3 1/2	90, 100	33	50	1045	3705	8	2 1/2 x 4 1/2	230.4	86@3200	6.00x17	119
11	26, 27	1050		4	4x4	201.1		32x3 1/2	100, 06	33	60	1310	4115	8	3 1/2 x 4 1/2	272.5	97@3200	6.50x17	127
11	21	1500		4	4 1/2 x 4 1/2	255.3		34x4	110	33	80	1570	4505	8	3 1/2 x 5	344.7	113@3200	7.00x17	130
11	30, 39	1850		4	4x5	318.1		34x4	116	33	90	1805	4645	8	3 1/2 x 5	344.7	113@3200	7.00x17	135
12	34, 35, 36	900		4	3 1/2 x 3 1/2	165.6		32x3 1/2	91, 102	34	40	865	3125	8	3 1/2 x 3 1/2	233.0	93@3200	6.25x16	117
12	28, 29	1075		4	4x4	201.1		34x3 1/2	108	34	50	1125	3852	8	2 1/2 x 4 1/2	235.3	88@3200	7.00x16	119
12	42	1800		4	4 1/2 x 5	318.1		36x4	116	34	60	1345	4303	8	3 1/2 x 4 1/2	278.1	100@3200	7.50x15	128
13	24, 25	950	2500	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6		32x3 1/2	105	35	40	895	3180	8	3 1/2 x 3 1/2	233.0	93@3200	6.25x16	117
13	30, 31	1125	2500	4	4x4	201.1		34x3 1/2	108	35	50	1195	3822	8	2 1/2 x 4 1/2	235.3	88@3200	7.00x16	118
13	40	1650	2870	4	4 1/2 x 4 1/2	255.3	40	36x4	115	35	60	1425	4273	8	3 1/2 x 5	344.7	100@3200	7.50x16	129
14	B25	1050	2400	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6	28	32x3 1/2	105	35	90	1945	4661	8	3 1/2 x 5	344.0	116@3200	7.50x16	136
14	B37	1335	2930	4	3 1/2 x 5	220.9		34x4	112	36	40	885	3360	8	3 1/2 x 3 1/2	233.0	93@3200	6.50x16	118
14	B55	1985	3660	6	3 1/2 x 5	331.4	48	36x4 1/2	130	36	60	1090	3780	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	120@3200	7.00x15	122
15	C25	950	2335	4	3 1/2 x 3 1/2	165.6		32x3 1/2	106	36	80	1256	4098	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	120@3200	7.00x16	131
15	C37	1235	2980	4	3 1/2 x 5	220.9		36x4	112	36	90	1695	4477	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	120@3200	7.50x16	138
15	C55	1650	3690	6	3 1/2 x 5	331.4		36x4 1/2	130	37	40	950	3510	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	100@3200	6.50x16	122
16	D4-35	585	2650	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0	35	31x4	106	37	60	1162	3750	8	2 1/2 x 4 1/2	320.0	130@3400	7.00x15	126
16	D6-45	385	2700	6	3 1/2 x 4 1/2	224.0		32x4	115	37	80	1418	4159	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	130@3400	7.00x16	131
16	D8-55	1485	3670	6	3 1/2 x 5	331.4		36x4 1/2	130	37	90	1966	4469	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	130@3400	7.50x16	138
17	D6-44-47	1070	2720	6	3 1/2 x 4 1/2	224.0		34x4	115										
17	D4-34-35	675	2050	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0		31x4	106	38	40	1022	3538	8	3 1/2 x 4 1/2	248.0	107@3400	6.50x16	122
18	E-4-45	795	2050	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0		31x4	106	38	50	1272	3785	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.00x15	126
18	E-6-45	1265	2875	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		34x4	118	38	90	1645	4245	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.00x16	130
18	E-8-49	1495	3100	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		34x4 1/2	124	39	40	1996	3482	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.50x16	140
19	H-6-45	1495	2950	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		33x4	118	39	60	1245	3782	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3400	7.00x15	126
19	H-8-49	1785	3175	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		34x4 1/2	124	39	80	1543	4247	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.00x16	133
20	K-6	1495	2950	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		33x4	118, 24	39	90	2074	4568	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.50x16	140
21	45-6	1795	2950	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		33x4	118, 24	40	40, 50	995	3650	8	3 1/2 x 4 1/2	248.0	107@3400	6.50x16	121
22	35-4	935	2380	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0		31x4	109	40	60, 70	1241	3935	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.00x15	126
22	45-6	1395	3005	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6		33x4	118, 24	40	80	1553	4400	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	141@3600	7.50x16	133
23	Four 35	885	2520	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0	35@	31x4	109	41	40	1052	3750	8	3 1/2 x 4 1/2	248.0	115@3500	6.50x16	120
23	Six 41-47	1195	3120	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6	50@	32x4	118	41	50	1195	3730	8	3 1/2 x 4 1/2	248.0	125@3800	6.50x16	121
23	Six 45	1195	3085	6	3 1/2 x 4 1/2	241.6	50@	33x4 1/2	124	41	60, 70	1288	4075	8	3 1/2 x 4 1/2	320.0	165@3800	7.00x15	126
24	Four-35	965	2800	4	3 1/2 x 4 1/2	170.0	43@2800	31x4	109	41	90								

För dem, som i Buick se en lycklig sammanfattning av de egenskaper, man tordrar av en god automobil, men som önska mer elegans än den standardmodeller bjuder rekommendera vi

Buick Special

som tillfredsställer högt ställda anspråk i detta avseende.

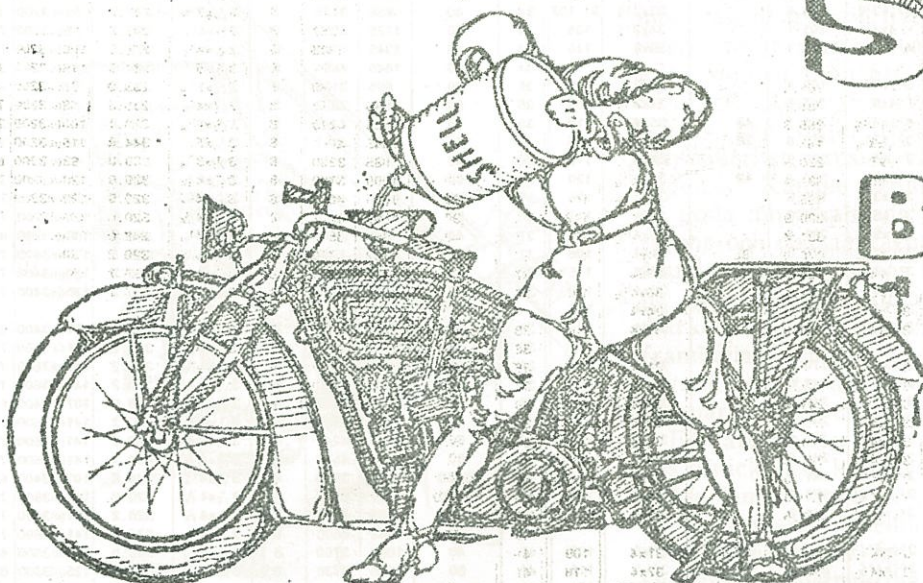
Aktiebolaget Hans Osterman

Kungl. Hovleverantör

Allm. Telefon Norr 11814, Norr 11818.

Rikstel. 75651, 75652, 75653, 75655.

Telegramadress: BILOSTERMAN

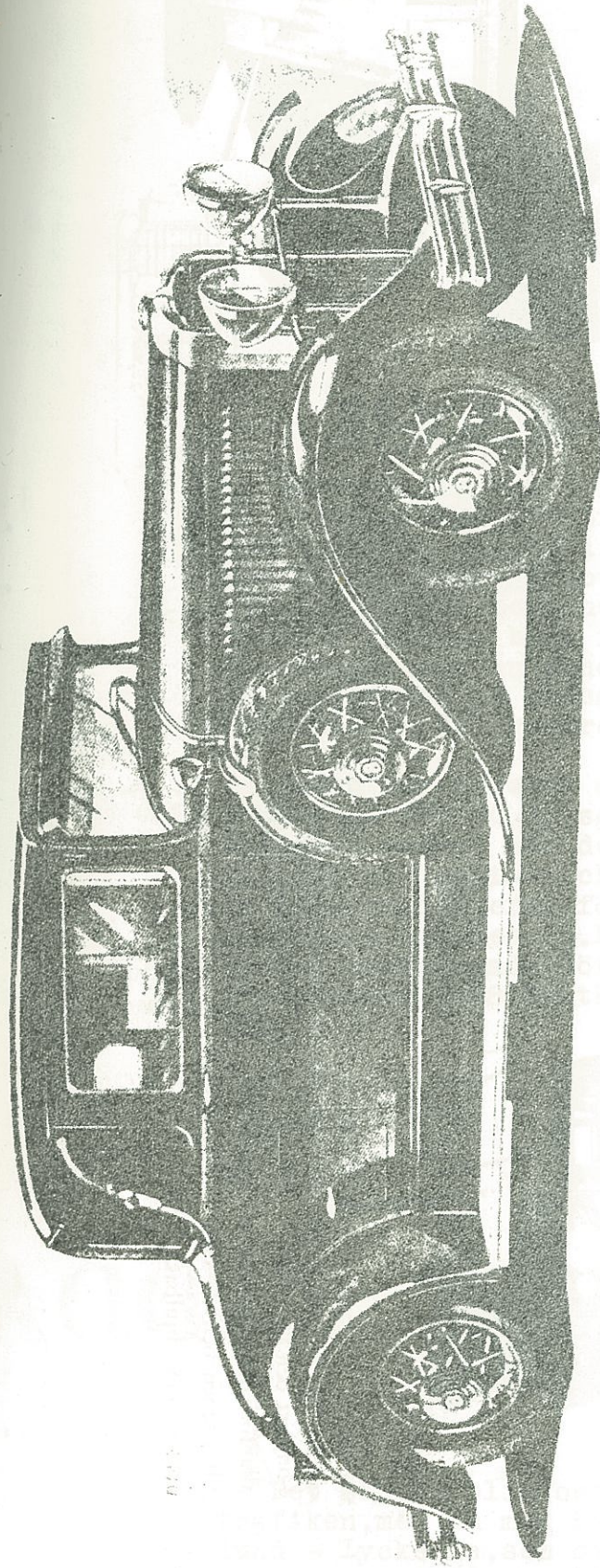


SHELL BENSIN

FINNES ATT TILLGÅ i ÖSTERSUND på Rådhusgatan 84.

Tel. 063/121260.

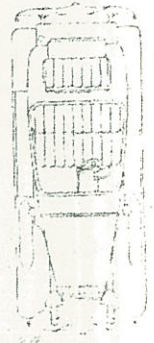
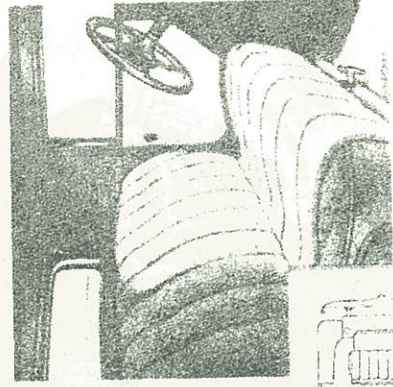
Här finns även KLUBBTÖJOR.



Sport Coupé

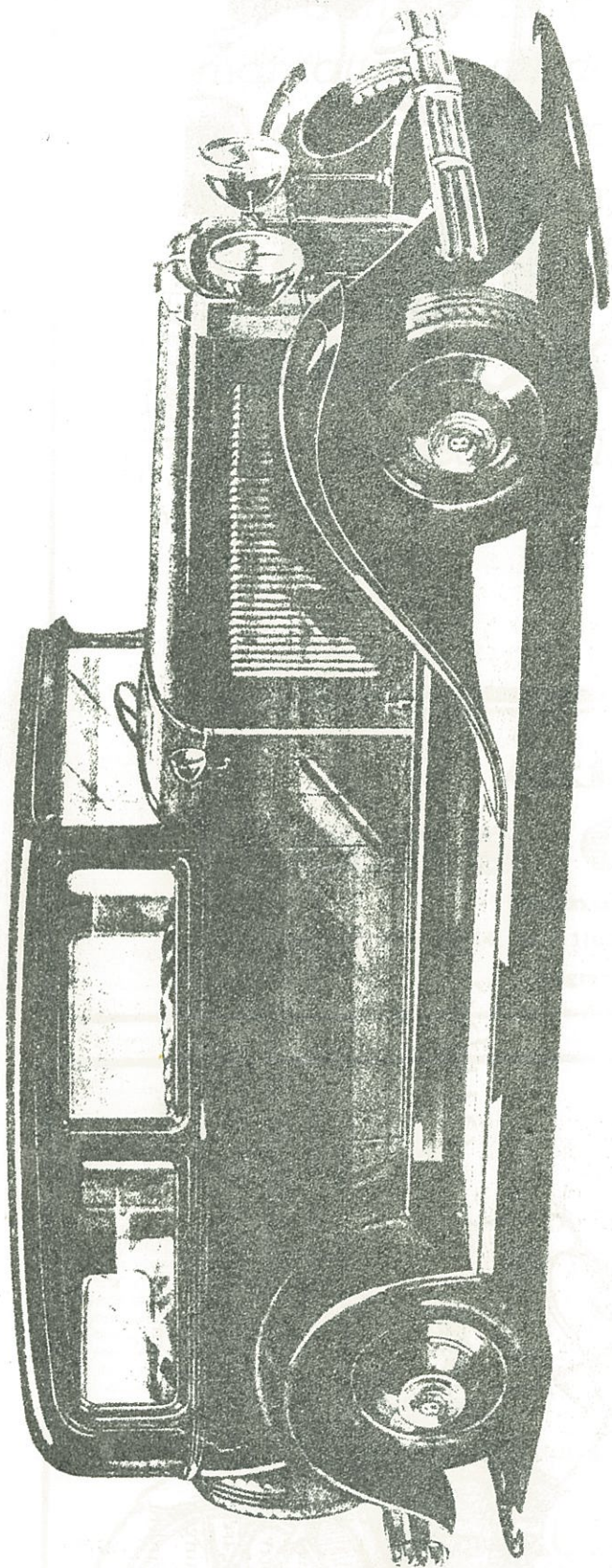
för två personer

En Buickmodell, som förenar ett djärvt, sportmässigt yttre med fulländad lys. användbar aret runt för såväl affärs- som privatbruk. Vagnen är försedd med ett extrasäte för ytterligare två personer; bakfönstret kan nedfällas. Till utrustningen hör bagagehallare och två reservhjul, som äro ned-sänkta i främre skärmarna. 118" hjulbas.



Mod. 46 S

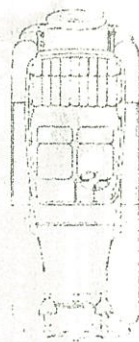
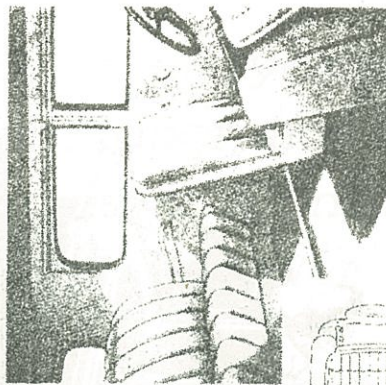
1930 års Buick



Family Coach

för fem personer

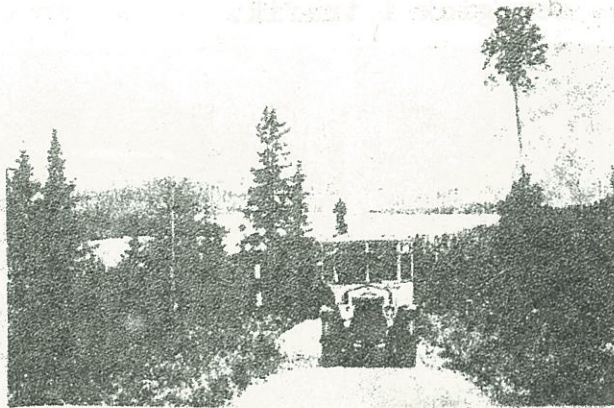
En elegant familjevagn, mycket uppskattad för sin gedigna komfort och lättkörighet. En all round-modell, lämpad för alla förhållanden. De breda dörrarna geva bekvämt tillträde till vagnen och de vida fönstren skänka fri och obehindrad utsikt. 118" hjulbas.



Mod. 10

FINNES ATT TILLAGA

BYGGT I USA



1923-1973

En 50-åring, som har varit med om det mesta, är postens diligensrörelse. Den 1 januari 1923 startade den första linjetrafiken med Lycksele som utgångspunkt. Något år senare var det dags för den första postbussen inom Jämtland. En linje till Hotagen blev inledningen till det nät av busslinjer, som nu genomkorsar Jämtland. I dag finns 18 linjer med 55 bussar i trafik. Ock nog är det skillnad på diligensresor förr och nu.

Innan den moderna diligensrörelsen startade i Sverige för 50 år sedan, förknippade man ordet diligens endast med de hästdiligenser, som hade funnits ett gott stycke in på 1800-talet. De gamla diligenslinjerna försvann efter hand som järnvägsnätet byggdes ut. Den sista svenska hästdiligensen trafikerade Göteborg - Varberg fram till den 1 september 1888. Västkustbanan öppnades då för trafik.



Det skulle bli Postverket, som återupptog diligens-
trafiken, men nu med bil. Det skedde på sträckan Tvärå-
lund - Lycksele, som saknade järnväg. Här behövdes an-
knytning med tågen till Stockholm.

Trafiken inleddes omkring julhelgen 1922, men den
första reguljära trafiken kom igång vid årsskiftet
1922/23.

Postens första diligens av årsmodell 1922 finns
bevarad i Lycksele. Den har genomgått en upprustning

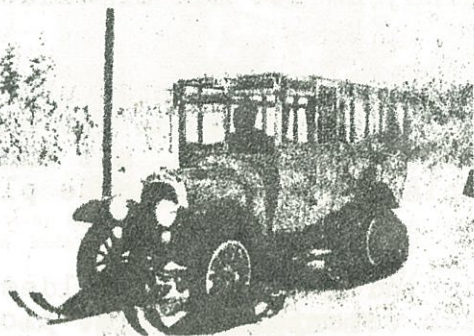
Vid ett tillfälle hade en av diligenserna en sidoplog, berättar Thyr Olsson, 72, diligensförare från Strömsund. Diligenserna mötte en hästskjuts.

Ni får vara snälla och köra på andra sidan, ty jag har en plog på den här sidan, sa Thyr Olsson.

Nä, sa gubben, halva vägen var!

Efter fem minuters fruktlöst parlamentarande, startade Olsson och körde, så att både häst och lass for av vägen.

Alternativet till snöplogen var skidan. Två nya extra bakaxlar sattes då på. Den ena framför och den andra bakom den egentliga bakaxeln. På vardera extra bakaxeln ändar placerades mindre hjul. Bredda, tjocka gummiremmar sattes på hjulen. De båda extra bakaxlarna kunde allt efter behov lätt höjas eller föras närmare eller längre ifrån bakaxeln.



TEKNISKA DATA

Chassi	Scania-Vabis	Passagerare	12
Motor	4-cylindrig, 36 hk	Högsta	
Växlar	4, därtill dubbelväxlad bakaxel	hjultryck	880 kg

En annan svårighet, som man brottades med var värmen i de första diligenserna. Post Olle Olsson, som arbetade som verkmästare på reparationsverkstaden i Kalix, berättar i Postens personaltidning, att man hade svårigheter ibland med att få upp reservdelar från Stockholm. Därifrån hade man fått upp en nyrenoverad vagn. Passagerarna klagade emellertid på värmen. Bussen var så kall, så man höll på att förfrysa fötterna.

Olsson ringde till Stockholm. Där ställde man sig dock oförstående. Bussen hade testats. Det var inget fel på värmen.

Då sa jag åt honom, att dom som sitter i Stockholm skall inte prata om kyla. När det smäller till här uppe och blir kallt, då blir det kallt.

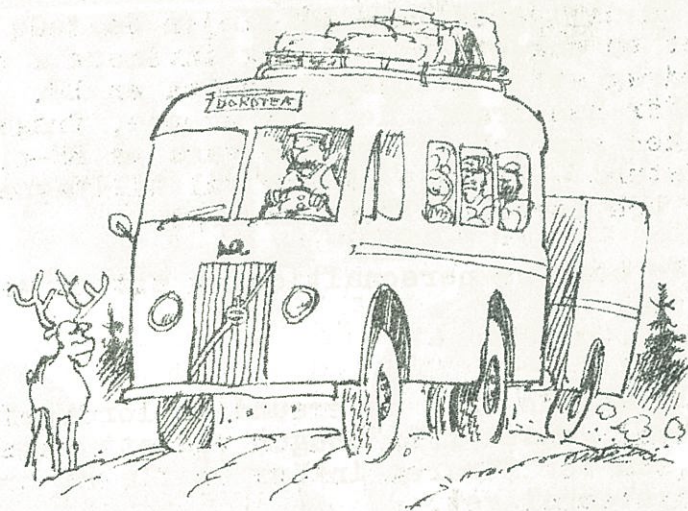
När man skall gå ut här och kasta vatten, så måste man ta med sig en käpp och slå av allteftersom det fryser! Efter det samtalet blev det ordning på värmen i hussen.

Bussarna i länet gör 22.000 mil per månad

Bussarna i Jämtlands län gör 22000 mil per månad. De dirigeras från diligenspostkontoret i Östersund. Där sitter trafikledare Erik Jönsson och håller i trådarna. Han har många trådar att hålla i. Man har 55 bussar i trafik. Det finns 18 linjer inom länet. Den längsta är sträckan Östersund - Gäddede om 24 mil. Sommartid blir den dock 30 mil. Turen går då ända upp till Anckarede. Den kortaste sträckan är Hammarstrand-Bispgården, en sträcka om 2 mil.

Persontrafiken har minskat. Idag är det mest skolbarn och pensionärer. 1100 elever färdas med postdiligensen varje dag. Några åker så långt som 13 mil om dagen. Det gör barnen från Hotagen, som åker ner till Föllinge.

Det dominerande är dock godset. Man fraktar allt, dock inte får och getter, som kunde ske förr. Mjök är idag en mycket stor vara.



Postbussarna har betytt mycket och betyder fortfarande mycket ute på landsbygden. Diligensen är ett livsvillkor för många. Det kan diligensförman Johan Bergman, 76, Östersund, berätta om. Han började köra 1925. Han berättar, att folk var tåliga förr i tiden. Dom



blev inte arga, om bussen inte kom i tid. Då ringde dom mellan byarna och frågade, om man hade sett diligensen.

Både vägarna och diligenserna har förbättrats sen 1923. Från den första bussens 30 hkr har man idag 260 hkr under motorhuven. Hastigheten har ökat från 20 till 70 km eller 90 km, som man får köra på 110 km vägar.



Postdiligenser uppställda vid Røjans station i början av 20-talet. Røjän - Funäsdalen var en av de allra första postdiligenslinjerna.

En diligensförare på linjen Söddede - Strömsund fick en dag av en kvinnlig invånare i en liten by i uppdrag att i Strömsund inköpa en BH.

När han framförde sitt ärende, frågade biträdet, vilken storlek det skulle vara på BH-n. Han funderade en stund - tittade på sin väl tilltagna figur - bröstade sig och föreslog: Prova på mig!

Ur postens personaltidning hittar vi även denna historia.

På väg in till Östersund en lördagsförmiddag stoppas postdiligensen från Stugun vid ett vägskeäl av en äldre man, som ber föraren inköpa en flaska brännvin åt honom på systembolaget.

Vad skall Du ha för sort? frågar föraren.

Köp en flaska svart vinbärsbrännvin!

Den sorten var slut i går, när jag var in på systemet.

Om den inte finns idag heller, vad skall jag köpa då?

Köp något annat, svarar gubben.

På kvällskvisten, när diligensen på återväg från Östersund passerar vägskeålet, står gubben förväntansfull och inväntar bussen.

Nå, hur gick det, frågar han, när bussen stannat.

Jo, svarar föraren - det fanns inget svartvinbärsbrännvin idag heller.

Vad köpte Du då?

Jo, Du sa, att jag skulle köpa något annat, så jag köpte en grammofonskiva, svarar föraren den något besvikne uppdragsgivaren.

JÄMTHUMOR

En gubbe i Offerdal stod en dag på landsvägs-
kanten och stoppade bussen. När bussen hade stannat,
frågade gubben chauffören: Har Du mött nån grisbil?

Chauffören, som var känd för att vara snabb i re-
plikerna, svarade: Jo! Har Du dötte ta?

Här ser vi en av postverkets bussar med Aron Frisk
bakom ratten. Bilden insänd av vår medlem Sven Ytterfors
i Nacka.



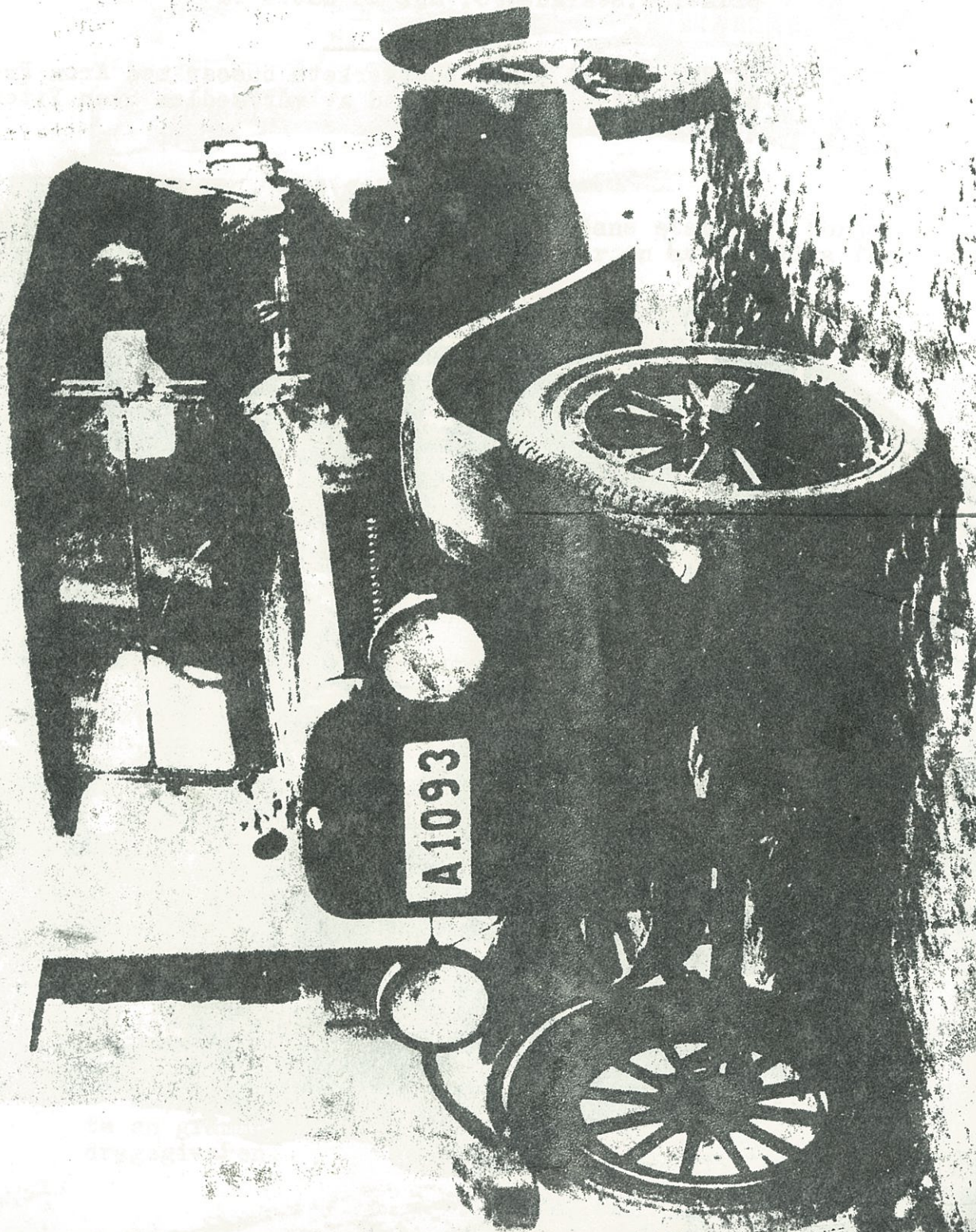
Denna Overland inköptes 1925 i Stockholm av jämtarna Nils-Erik Johansson-Thorfjäll och handlanden Sigurd Pettersson från Häggenås.

Affären gjordes upp utanför staden, där försäljaren lämnade de nya ägarerna åt sitt öde.

När de lämnat Stockholm för destination Östersund upphörde plötsligt 2-ans växel att fungera, varför de fick övernatta i Uppsala, då de ej kom längre med bilen.

Resan hem gick sedan på 1-ans växel. Bilen var så lågt växlad, att Pettersson kunde promenera bredvid bilen. De nya ägarna kom dock så småningom hem till Jämtland, där växellådan lagades.

Bilen byttes nu bort, då man befarade fler missöden. Först erbjöds de att byta till sig en järnvägsvagn socker, men priset blev så tåligt en järnvägsvagn havre, som ansågs mer begärligt. Ny ägare blev handlanden Viktor Eriksson i Östersen, Häggenås.



Vid ratten ser vi Nils - Erik Johansson-Thorfjäll, Häggenås.

Året var 1898, då följande rubrik stod att läsa i aprilnumret av JÄMTEN.

En Jämtsk flygmaskinsuppfinnare

Det var i vår sökels ungdom. Luftsegling såväl med ballong som med flygmaskin var oändligt längre från verkligheten än i våra dagar/1898/. Den genialiska tanken, att medels dessa redskap förflytta sig fågelvägen till Nordpolen eller till planeten Mars var endast inkarnerad i någon mer än vanligt genialisk hjärna.

En sådan tycks dock ha funnits i Näxåsen, Ström. Inte undra på att det därför väckte sensation, när en man med ett av Andréetankar uppfyllt bröst och ett huvud á la Edison började förbereda sig på en dylik resa, vilken han ämnade företaga medelst en efter eget huvud konstruerad flygmaskin.

Uppfinningen var både enkel och lätt att göra. Kanske är den för enkel för att fylla sitt ändamål, tycker någon. Som uppfinnaren underlåtit att taga patent på den, kan var och en utan att göra sig skyldig till lagbrott tillverka en maskin efter den noggranna beskrivning jag nu ger på konstruktionen.



Materielen var inhemska. Hela maskinen, som icke var någon perpetuum mobile, bestod av två väldiga björknävrar, formade till fågelvingar och försedda med handtag.

Uppstigningen skulle företagas från fähus-taket. Målet för resan var Nordpolen eller Amerika.

Efter ett gripande avskedstal till sina närmaste, klättrade konstruktören upp på taket. Efter att ha yttrat: "Nu reser jag!" lyfte han vingarne och efter en sekunds resa hannade han i - - - - - den vid väggen befintliga gödselhögen, vilken till på köpet råkade vara av den lösaste konsistens.

REDAX.

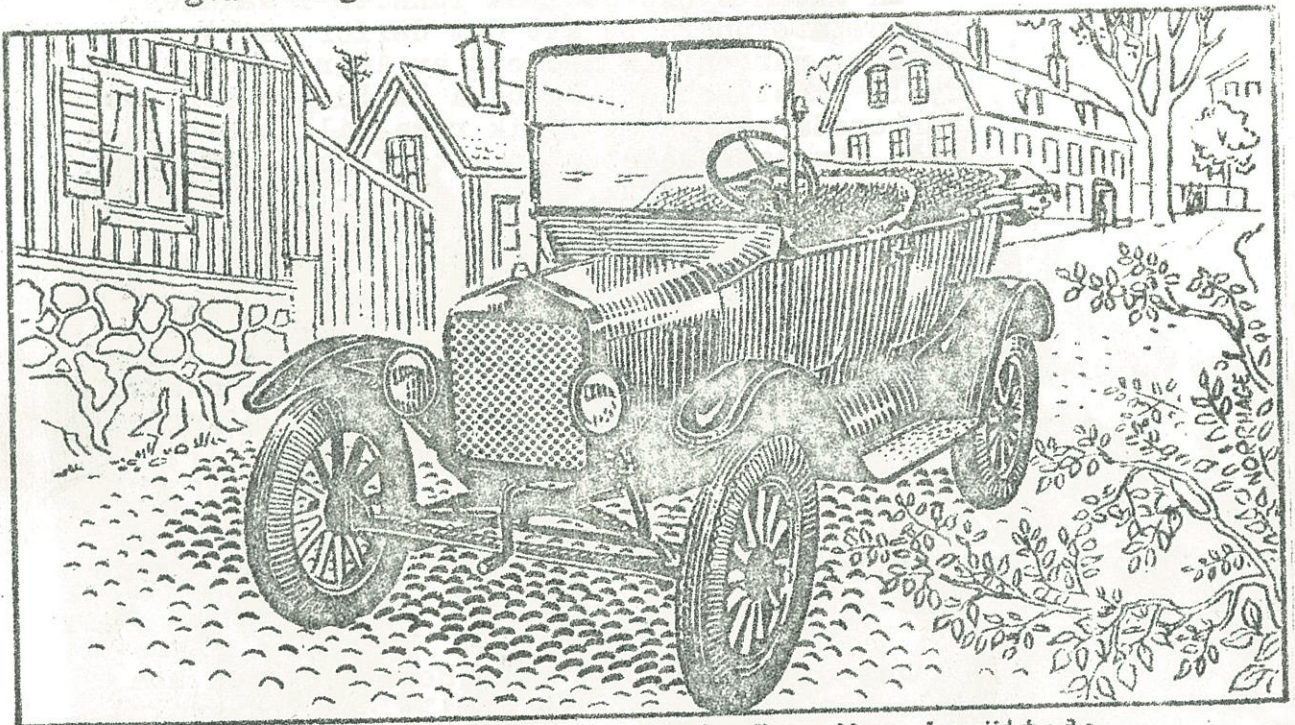
Redaktionen vill endast tillägga, att i höst kommer turken Hasmet Kazim Orbay i Istanbul ut med en bok, som visar, att en turk företog den första längre flygturen i världen. Till skillnad mot jämten och greken Ikaros, som hannade i vattnet och drunknade, så lyckades en turk i början på 1600-talet flyga drygt två kilometer med ett par fjädervingar över den breda Bosporen från Galatatornet till det asiatiska fastlandet.

Lite Ditt å Datt av 'n Folke i Aspås

En vinter har gått och våren har kommit och med den förnyelsens och pånyttfödelsens tid. Det kan behövas, att man förnyar sig i-bland.

Många inom klubben har "skruvat och mixtrat" med sina gamla bilar och vrak. Andra har bara tänkt, trots fagra nyårslöften, men så är det! Någon lär ha sagt, att "det är roligt att leva, ty då får man se hur det går".

Glädjande är att se hur Jemtlands Veteran-Bil Klubb ökar sitt medlemstal för varje klubbträff. Just nu är vi 65 medlemmar. Det är verkligen roligt att se hur många unga, som kommer med.

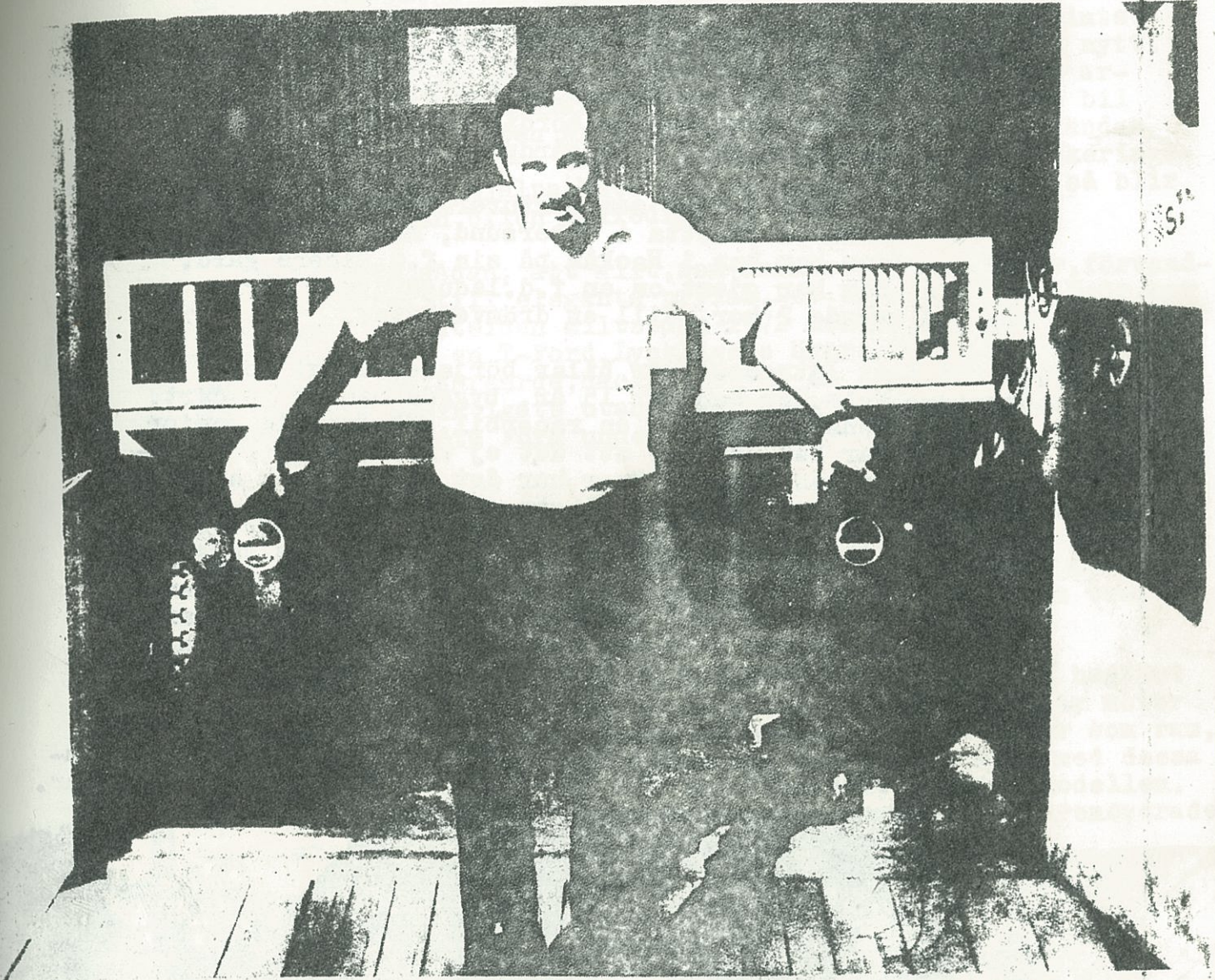


En yngling på 80 år ifrån Laxviken berättade för mig, om hur besvärligt en bilist kunde ha det år 1914. Han skulle köra en ny T-Ford från Sundsvall till Östersund hösten 1914. Det var 20 grader kallt. Besvärligheterna började efter cirka 5 mil, då någon illvillig bonde hade grävt ner en lie i hjulspåret, så att de körde sönder både fram- och bakdäck på ena sidan. Som tur var fanns två reservdäck.

Fram på eftermiddagen skulle karbidljuset tändas. Vattnet hade då frusit i aggregatet. Goda råd var dyra, tills hans passagerare kom på att det gick att "pinka" i burken. Då fungerade det en stund igen. Där efter turades de om att "pinka" i burken varannan gång. Då passageraren hade köpt flera pilsner, kom de så småningom till Bräcke fram på natten, där de tog in på ett pensionat. Men först måste de tappa ur vattnet ur motor och kylare samt montera bort karbidaggregatet och ta in det på rummet.

På natten tinade aggregatet upp. Karbidångor spred sig i rummet, varför de ställde ut det i förstugan. På morgonen var värdinnan lite sur och frågade, om vi inte hade hittat avträdet under natten, när det doftade så otroligt i vårt rum samt ute i förstugan.

'n Folke.



VETERAN- BIL- FOLKET!

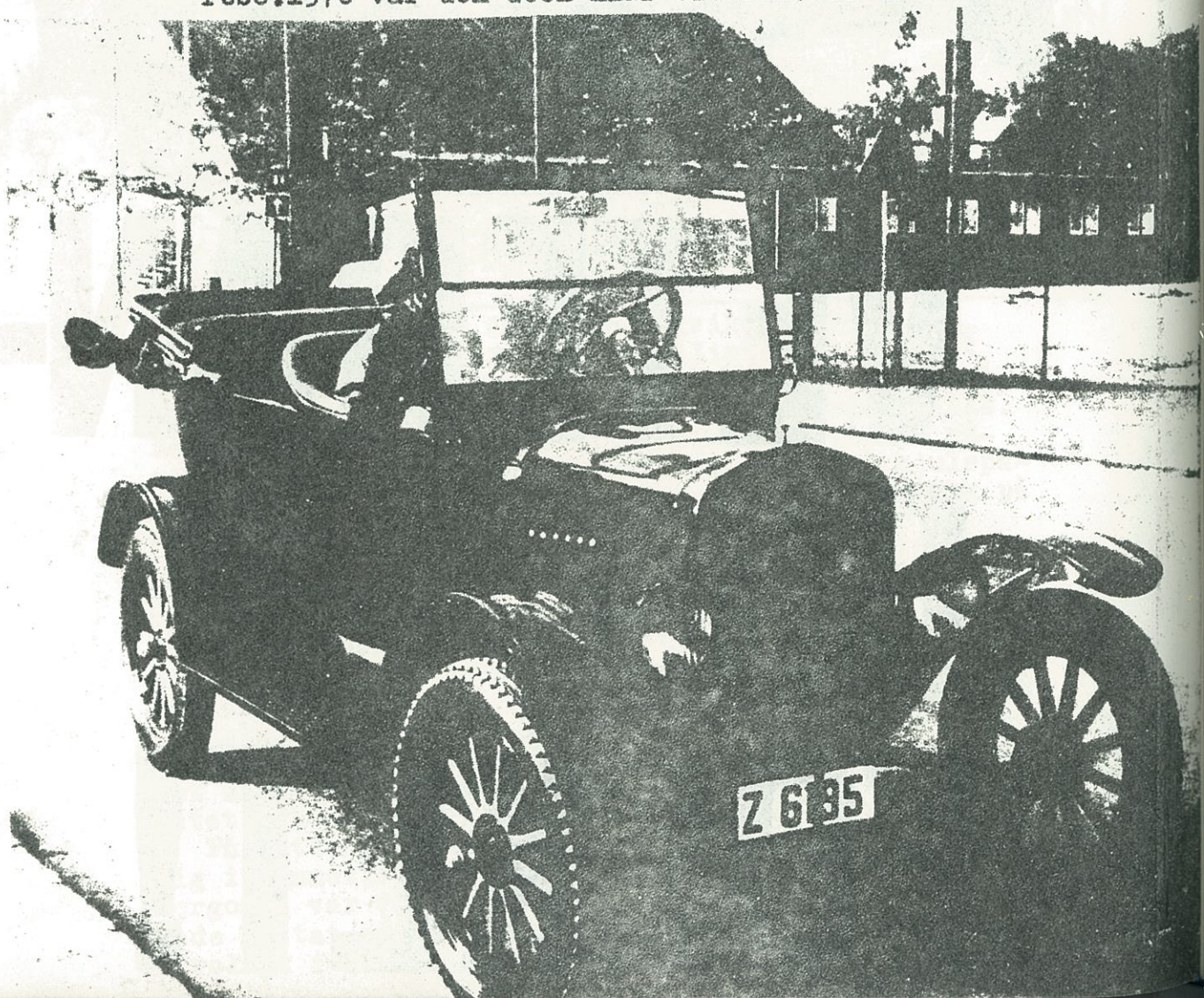
Får vi lov att presentera gambilarnas Dr Olivencrona! Den bil är inte slaktad, som inte Mats Ragnarsson, 30, Billsta, Hackås, kan plocka ihop. Han är bördig från Hackås, där han nu blivit egen gårdsägare.

Mats jobbar som texturerare eller tvinnare på Vinetta i Östersund, men bilverkstaden har han i Hackås på sin f.d.faders gård. Han har gjort om en f.d.ladugård, som förr rymde 2 kor, till en drömverkstad.

Intresset för bilar började tidigt för Mats. När han var 15 år, byggde han en go-cart. Senare blev det en racerbil, s.k. Formula Junior. När han märkte, att det ej var så svårt, började han fundera över hur det skulle vara att restaurera en riktigt gammal bil.

1968 fick han tipset, att en bagare vid namn Olov Persson i Hackås hade ägt en T-Ford. Denne hade dock sålt bilen. Den hade fått flera ägare, innan den ställdes undan på en bakgård. Där hittade Mats den. Nu blev det T-Fordbygge.

Forden var en 1923 års modell. Den var i mycket dåligt skick. Det var mest skrot, som låg på ett stenröse. 1970 var den dock klar efter 2.000 arbetstimmar.



Under restorationen hittade Mats en 1919 års T-Ford lastvagn om 1-ton. Den fanns i Skucku, Berg. Den blev nu Mats nästa objekt. Även den var i dåligt skick. Här fick han inte bara göra nya plåtdetaljer, utan allt trä byttes ut mot nytt. 1971 satte han igång bygget. Året därpå efter cirka 900 arbetstimmar var bilen klar för besiktning. En elegantare bil får man söka efter. Den är faktiskt för fin för att användas i bruk som lastbil. Det enda, som saknas på bilen är parkeringslyktan. Kan någon hjälpa Mats med en sådan för fotogen, så blir Mats lycklig och bilen fullödig.

Nu är Mats sådan, att allt, som kommer i hans händer, förvandlas från skrot till eleganta prylar. Det bara blir så! Mats har inte legat på latsidan alltsedan 1972 heller. Han har restaurerat ytterligare en T-Ford. Lyckligare ägare till denna är Algot Jakobsson från Kårgårde, Hackås. Det är en 1924 års öppen vagn, som nyligen besiktigats utan anmärkning. På Karburatorns framsida ser vi Algots Ford under restorationen.

900 arbetstimmar tog det för Mats att återställa bilen i nyskick. Mats gör allt. Han blåstrar, svetsar, riktar, lackerar, tapetserar och skruvar sen ihop skrotet till de mest eleganta saker. Vill Du verkligen se prov på mästertligt arbete, bör Du göra ett besök hos Mats. Det ångrar Du inte. Han är utan tvekan klubbens mäterrestaurerare.

Närmast i tur står en 1923 års Buick. Mats har inte bestämt ännu, om det ska bli lilla eller stora modellen. Han har motor och delar till båda, men saknar ännu några vitala delar som ram, vindruta och bakkorg. Finns någon, som kan hjälpa Mats med dessa delar? Mats ser helst, att det blir den 4-cylindriga modellen. Den kommer att bli en raritet. Alla delar till den är renoverade och klara.



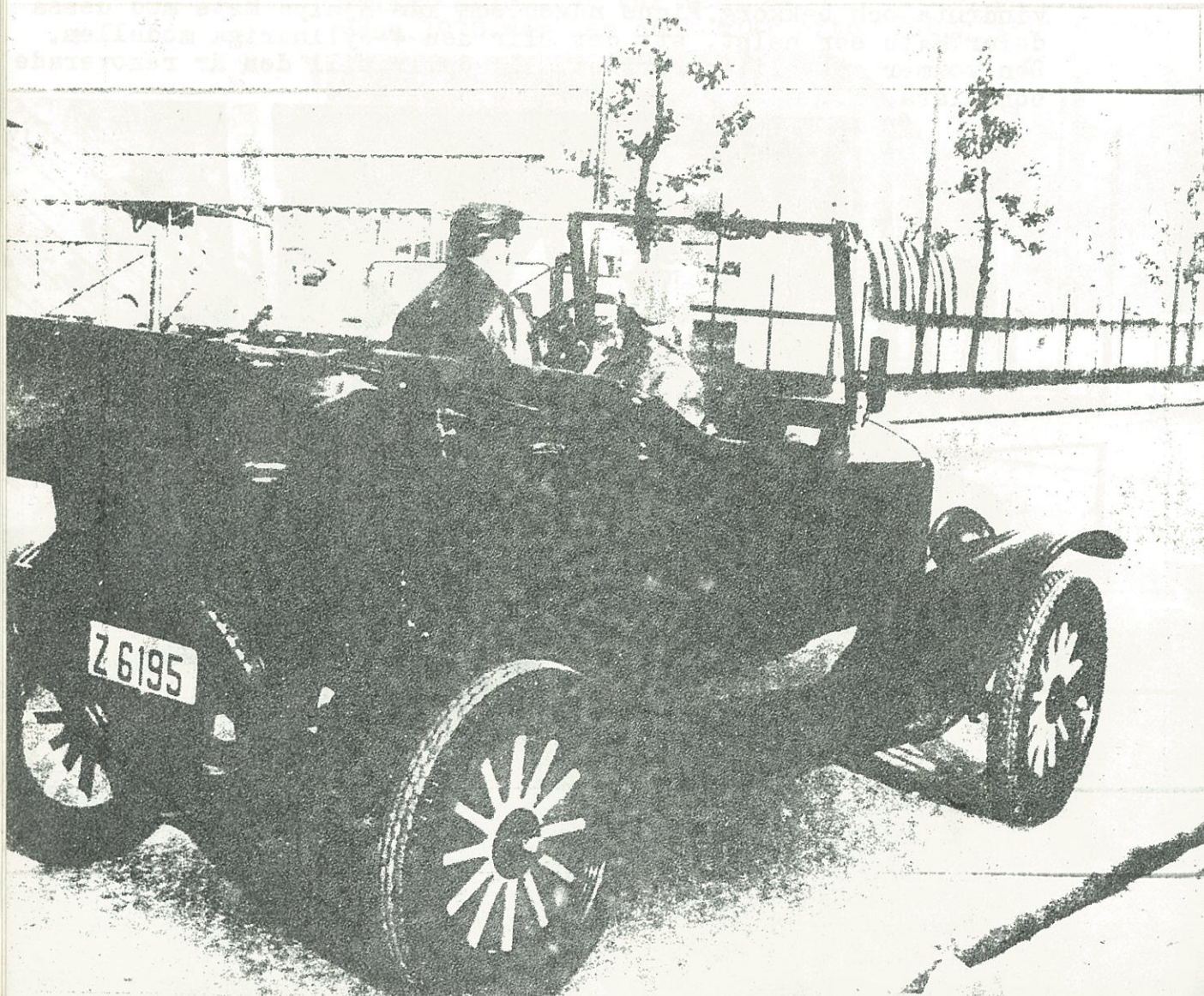
Får inte Mats tag på en ram till Buicken, så blir det istället en 1926 års T-Ford Tudor, som också finns i Ragnarssonska stallet. Även en elegant 1936 års Dodge, 2 + 2 kan bli aktuell, om Mats hittar motorhuv, kylargrill, bakaxel och fälgar.

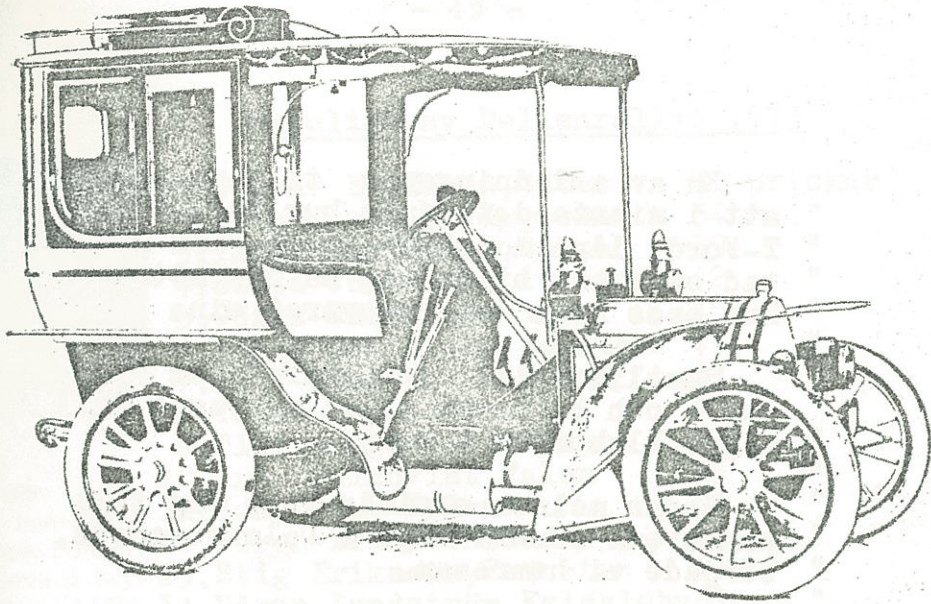
Mats hinner också med andra bilar vid sidan om sitt arbete. Jämsides med Algot Jakobssons Ford har han hjälpt Gunnar Bengtsson i Bräcke med sin T-Ford och till hösten har han lovat hjälpa Manne Evertsson med sin 1926 års Tudor.

Just nu håller Mats på att restaurera sitt nyinköpta hus. Det gör han grundligt. Han drömmer dock i pauserna om att hitta en riktigt gammal mässinbil från 10-talet. Det finns alla möjligheter att hitta delar. Den erfarenheten har jag gjort under de här åren. Vi, som känner Mats, instämmer. Vem vet, om inte Mats har börjat lite smått med en mässing? Den, som lever, får säkert se även en mässingbil från Hackås.

Hans dröm är också att klubben skall hitta en stor rymlig lokal, så att ett bilmuseum kan komma till stånd i närheten av Östersund. Mats två fina T-Fordar är ej till salu, utan han tänker bidra med dem till ett kommande museum för bilar i Jämtland. Blir det inget bilmuseum i Östersund, så drömmer jag om att själv få öppna ett litet museum med gamla bilar. Mats är på god väg. Lycka till säger vi, både till Mats och till Hackåsbygden, som har en sån'geren pöjk'!

REDAX





DELLENRALLYT 1973

Lördagen 7 - Söndagen 8 juli 1973

Rapportör Örjan Bergqvist

Resan ner till Delsbo gjordes på fredag kväll med fru och barn samt husvagn. Husvagnen ställdes upp vid en plats med badvarmt vatten och brännhet sandstrand.

Första start skedde lördagen kl 11⁰⁰ från Delsbo Folkets Hus. Rallysträckan var första dan 88 km med 5 kontroller. Sträckan var lagd mestadels efter asfaltväg, men med ett par mil dammig skogsväg. På kvällen blev det rallybal för deltagarna.

Söndag skedde start kl 9³⁰. Körsträckan var 99 km och 4 kontroller fanns anlagda. Enbart asfaltvägar. Proven var av sedvanlig art med frågor, prickkörning, avståndsbedömning på olika sätt och i samband med dessa, pauser för mat och bad. Några av deltagarna var för övrigt klädda i baddräkt modell ä.

Vid några av kontrollerna presenterades bilarna utförligt av Staffan Eklund, före detta Frösön och vår klubbmedlem. Han hälsar till veterankollegerna i Jämtland. I övrigt var det dåligt med jämtar, men Leif Fregelin var synlig vid någon kontroll på söndagen.

Vi hälsade även på hos T-Fordträ-snickaren Thure Johansson - rallyts 3-a - ägare till en välrestaurerad 2-sitsig Ford 1919. Hos honom diskuterade, tittade vi på och resonerade om möjligheten till byten av diverse detaljer som fattas på ömse håll.

En av anledningarna till resan var att i minsta detalj se hur en 1925 års T-Ford, låga modellen skall vara utrustad samt att bilda sig en uppfattning om hur pass noga man renoverat sina bilar.

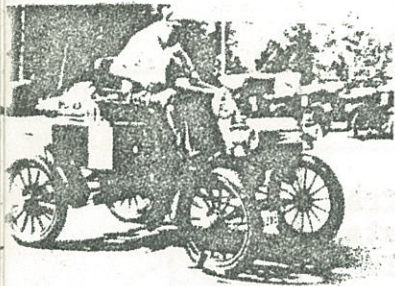
Samtliga bilar fotograferades - tror jag - och bilderna skall medtagas till något klubbmöte i höst.

Medan molnen samlade ihop sig till sommarens första regn i Delsbotrakten, började vi hemresan.

LÖRDAG:

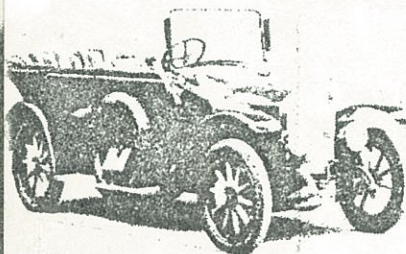
Delsbo	0, Start
Bjuråker	20 km
Friggesund	26 km
Hedvigsfors	37 km
Strömbäcka	63 km
Friggesund	74 km
Delsbo	88 km

Rally vägen



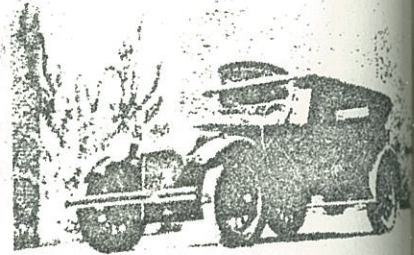
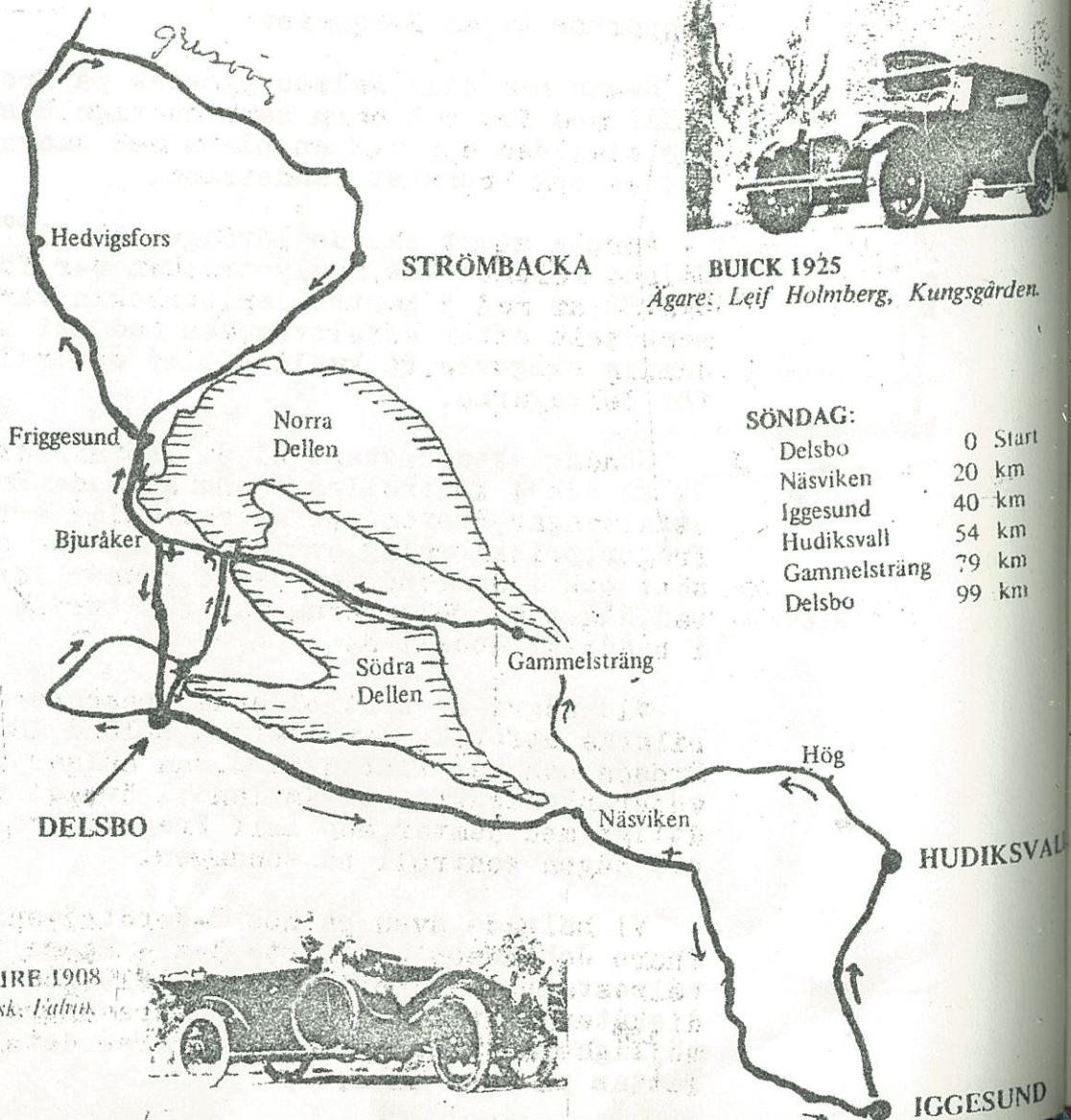
OLDSMOBILE 1903

Ägare: Bert Andersson, Huddinge



BENZ 1914

Ägare: Carl Norberg, Danderyd.



BUICK 1925

Ägare: Leif Holmberg, Kungsgården.

SÖNDAG:

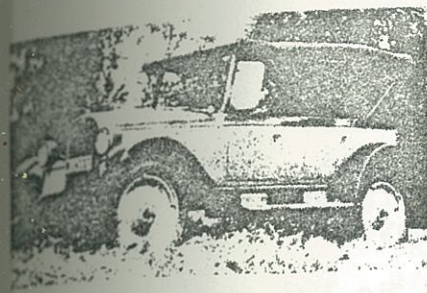
Delsbo	0 Start
Näsvisen	20 km
Iggesund	40 km
Hudiksvall	54 km
Gammelsträng	79 km
Delsbo	99 km

GREGOIRE 1908

Ägare: Jan Eysk, Falun.



Resultat av Dellenrallyt 1973



CHEVROLET 1926

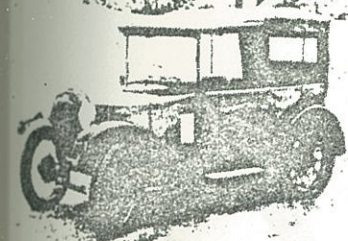
Ägare: Gustav Eriksson, Säter.

Det var denna modell som konkurrerade ut T-Forden och tvingade Ford att ta fram sin modell A. Motorn är 4-cyl toppventilare och ger 20 hkr vid 1500 varv. Marschfarten är c:a 70 km. Namnet Chevrolet kommer från den schweiziske racerföraren Louis Chevrolet, som 1911 anställdes som konstruktör hos W C Durant, General Motors skapare.



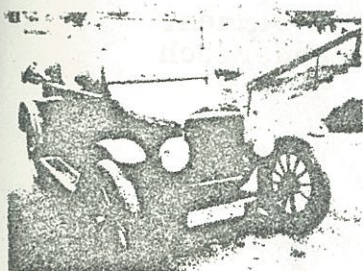
PILAIN 1911

Ägare: Torsten Arrgård, Huddinge.



AUSTIN SEVEN 1929

Ägare: Lars G Sundblad, Iggesund.



FORD T 1925

Ägare: Ove Boström, Orsa.

Bilen har en gång i tiden gått som taxi i Grycksbo.

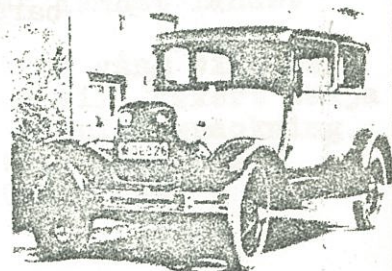
1. Gustav Eriksson, Säter	31 prickar	Chevrolet	1926
2. Erik Sundblad, Iggesund	34 "	Ford T	1925
3. Thure Johansson, Delsbo	39 "	Ford T	1919
4. Gösta Johansson, Avesta	42 "	Ford A	1928
5. Gösta Rustas, Enviken	45 "	Ford T	1921
6. Benny Grafström, Selånger	47 "	Ford T	1920
7. Rolf Backlars, Linghed	47 "	Ford T	1923
8. Yngve From, Järbo	48 "	Ford T	1924
9. Olof Arrgård, Huddinge	53 "	Pilain	1911
10. Arne Palmqvist, Falun	55 "		
11. Jan Tysk, Falun	55 "	Gregoire	1908
12. Sören Eriksson, Gävle	60 "	Chevrolet	1923
13. Stig Eriksson, Fränsta	61 "	Plymouth	1934
14. Håkan Lundström, Kvissleby	61 "	Citroén	1939
15. Lars Åke Kvist, Kungsgård	63 "	Dodge	1935
16. Ivar Törnkvist, Järbo	64 "	Ford T	1925
17. Bertil Åberg, Gävle	66 "	Ford T	1923
18. Stig Andersson, Orsa	67 "	Ford T	1925
19. Ove Boström, Orsa	67 "	Ford T	1925
20. Sune Sandström, Rosersberg	71 "	Ford T	1923
21. Anders Ferm, Kors Krogen	72 "	Ford T	1921
22. Claes Hedlund, Sundsvall	74 "	Ford T	1923
23. Carl Nordberg, Danderyd	83 "	Benz	1914
24. Nels Erixon, Borlänge	84 "	Nash	1928
25. Ivar Nordgren, Österbybruk	87 "	Ford V 8	1932
26. Anders Tysk, Falun	90 "	Ford T M	1923
27. Leif Holmberg, Kungsgården	90 "	Buick	1925
28. Erhard Wilund, Hudiksvall	92 "	Ford T	1923
29. Martin Selander, Selånger	99 "		
30. Lasse Persson, Färila	103 "	Ford T	1922
31. Olle Gruvris, Rättvik	104 "	Ford T	1926
32. Sture Lundin, Harmånger	109 "	Ford T	1923
33. Yngve Eriksson, Kvissleby	109 "	Ford B	1932
34. Bengt Eriksson, Säter	110 "	Ford A	1928
35. Lars G. Sundblad, Iggesund	111 "	Ford T	1925
36. Ulla Lundgren, Ockelbo	113 "	Mercedes	1939
37. Ralf Åsberg, Sandviken	113 "	Chevrolet	1938
38. Bert Andersson, Huddinge	116 "	Oldsmobile	1903
39. Åke Kring, Norrbo	120 "	Chevrolet	1930
40. Nils Englund, Stråtjärä	137 "	Ford A	1930
41. Alvar Hallebratt, Hudiksvall	144 "	Plymouth	1934

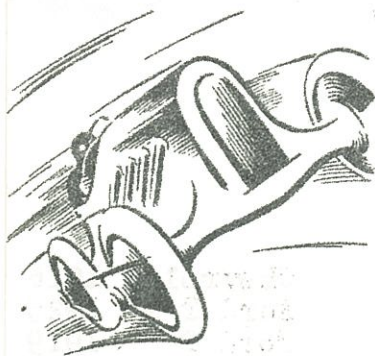
Bäste passagerare: Anita Boström 20 prickar
Britt Marie Rustas 23 prickar.

FORD A 1928

Ägare: Gösta Johansson, Avesta.

Den 4-cyl motorn är på 3,2 l och ger 40 hkr, vilket räcker till att ge den 1200 kg tunga bilen en toppfart av c:a 100 km/tim i nedförsbacke och medvind. Renoveringen påbörjades 1966 och 1970 var bilen klar för besiktning.





Lite Grand Prix

av Folke Boogh

Den första internationella biltävlingen ägde rum 1894. Någon klassindelning var det inte fråga om. Alla fick delta och alla framdrivningsmetoder var tillåtna.

En massa underliga fordon var med bland de 102 anmälningar, som kom in. Det fanns vagnar, som drevs med klockfjädrar, komprimerad luft, komprimerat vatten, automatisk motor samt blandade vätskor.

Tävlingssträckan var mellan Paris och Rouen, en sträcka på 126 km. En utslagstävling före starten sållade bort 81 av de anmälda. Högsta hastigheten fick inte överstiga 12,5 km i timmen.

Först till målet kom en De Dion Bouton ångvagn, men domarna lät Panhard och Peugeot dela första priset, enär det motsvarade tävlingsbestämmelserna bäst.

Av 16 startande bensinbilar, kom 10 i mål, medan 2 ångvagnar av 5 hannatill målet i tid.

Den 16 maj 1903 körde man i "kapp" i Sverige och ett år senare, den 12 juni 1904 var det dags för den första stora tävlingen med automobil. Den gick mellan Stockholm och Uppsala. En Scania kom först i mål på tiden 6 timmar 8 minuter. Medelhastigheten var svindlande drygt 25 km/tim.

Den 5 februari 1905 gick första vinterloppet Stockholm-Uppsala tur och retur i meterdjup snö. 18 bilar ställde upp och 14 kom i mål. Först kom en Star.

Maximihastigheter i olika länder 1929

Sverige 45 km i timmen

Norge 35 km i timmen

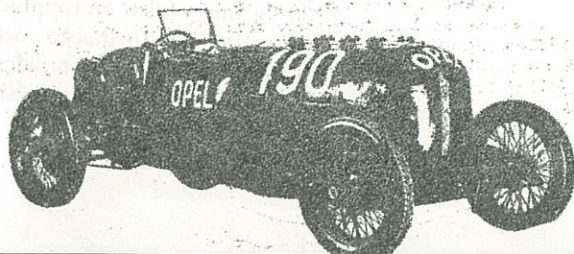
Danmark 50

Finland 55

England 32

Tyskland obegränsad hastighet.

Samma år var världsrekordet å bil 372 km i timmen. Östersund hade en folkmängd av 13.006 personer och bara 9 kronor i kommunal skatt.



Skämt i Rötmanaden

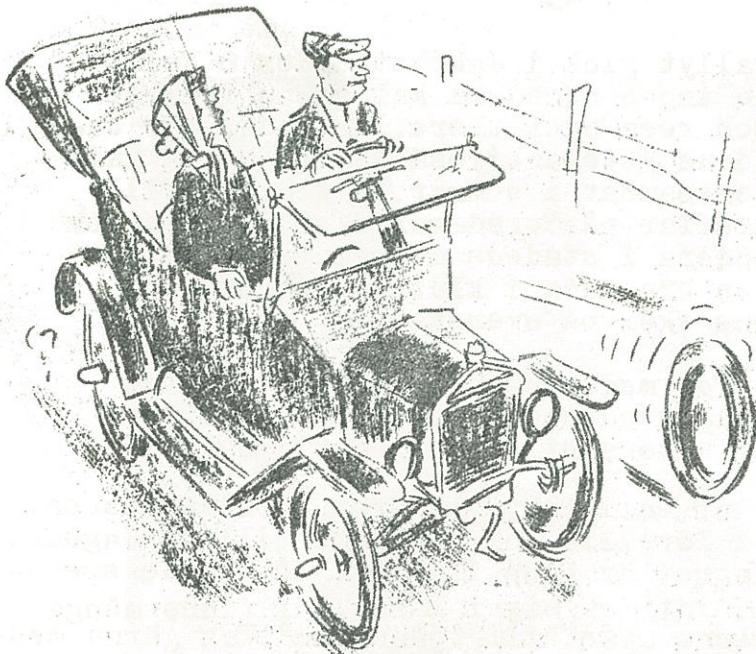
av Sven Gapatrast

Lördagen den 17 februari höll JVBK årsmöte på Onkel Adam. Matsedeln var Filé Pinjong. Efter denna delikata middag skådades in i framtiden. Löppmarknad, rally, månskenstur med Hebe, surströmmingsblot m.m. skisserades. Klubben beslöt vid årsmötet höja årsavgiften till kronor 35:-- varvid i denna kommer att ingå två nummer av Karburatorn.

Prissättningen på klubbens reservdelslager diskuterades. Årsmötet beslöt, att klubbmedlemmarna skulle få köpa delar till de priser, som var aktuella, när delarna var still going strong. Avgiften för dollievagnen höjdes, så tillvida, att vid längre transporter skall styrelsen bestämma priset från fall till fall.

Klubbafton var det hos Arne i Lorås den 6 april. Reservdelslagret besågs. Arnes bilar inspekterades och beundrades. Kvällen avslutades med ljusbilder av Sven och tesupé serverades av Arne med hustru. En riktigt trevlig afton var det.

Eric Löfberg från Karlstad lovade i brev våren -73 komma upp och visa film. Klubben har dock vid denna pressläggning ännu inte sett skymten av honom. Ett dussintal medlemmar hade faktiskt tänkt resa ner till Karlstad under ett veckoslut under våren, men något svar om lämplig dag har vi ännu inte fått från honom. Har han måne gått under jorden eller möjligen lämnat landet för reservdelslager där nere i södern. Resan till Karlstad och Gysinge fick därför inställas.



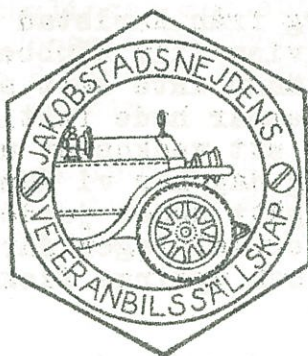
Löfberg har mycket prylar, men han är sällan hemma. Nu svarar han inte ens på brev. Har han lämnat landet måne? Försök en gång till Du, Per! Han vill säkert sälja någon topplockspackning även till jämtarna. Tror Du int de?

Klubben erbjöd Expo Norr ledningen att få disponera två 1919 års T-Ford lastbilar vid årets mässa, som gick i kommunikationernas tecken. Intresset var dock svalt. Ett rally var man mer intresserad av, dock mindre, när man kom till det ekonomiska, varför pojkarna inte kunde ställa upp.

Lördagen den 28 juli var det meningen att göra en ångbåtstur med Hebe ut till Verkön. Den uteblev. Båten är av trä och tål ej rötan i månen. Rötan i månen, förlåt! Månen i rötan får ej vara i nedan. Den måste vara i ny, säger bondepraktikan, om det skall bli någon tur!

Loppmarknad synes det ej heller bli. Grabbarna säger, att de inte har något att sälja. Ledorna är dock fulla. Så var det med det! Ma kom igen näste år!

Den 10 juni hade Norrlands Motorhistoriker inbjudit till rally i Örnsköldsvik. Lennart sålde förresten visst en Berliner till dit, om jag inte minns fel. Den 7 juli gick Dellenrallyt med start i Delsbo. Örjan Bergqvist rapporterar på annan plats i denna tidning om detta. Han träffade Staffan, som var speaker där. Staffan har hittat en fin Buickkaross, så nu känner han sig som åsnan mellan de två hötapparna. Buick eller T-Ford. Stalltipset blir T-Ford. Lycka till! Staffan söker nu en ram till sin Buick kaross. Årsmodellen är 24.

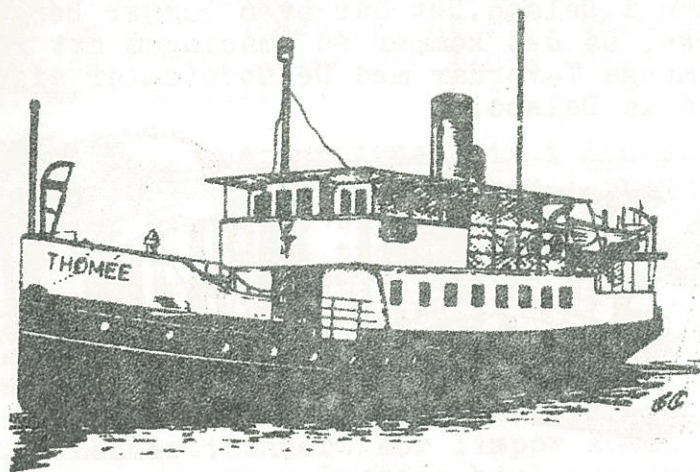


Bottniarallyt gick i Jakobstad den 8 juli. Tyvärr kunde ingen hörsamma kallelsen från Per Lillkvist och resa över there. Per basar för Jakobstadsnejdens Veteranbilssällskap. De har haft en livlig verksamhet i sommar. De träffas till litteraturträffar på torsdagar i ett krypin, som de får disponera i stadens museum. Per berättar, att de har en bra anda i klubben och att all korrespondens sker på svenska.

Vår egen Per med hustru Britt har flyttat till kungliga huvudstaden. De bor nu i Sollen-tuna, men har veteranbilarna i Jämtland.

Flyttat har enligt ryktet även Sven Jakobsson. Han bor nu i Torvalla och är ägare till en Jaguar. Reservdelslagret är även flyttat, så hugade spekulanter torde infinna sig i Lorås. Där finns många prylar, som Arne står till tjänst med. Tag gärna med den utslitna delen, som behöver ersättas.

Vid klubbträffen den 1 juni beslöt klubben att skänka 500:-kronor till ångfartyget Thomées utrustning. Därefter blev det, eftersom det är valår, valmessa hos Jonas på Sjötorget.

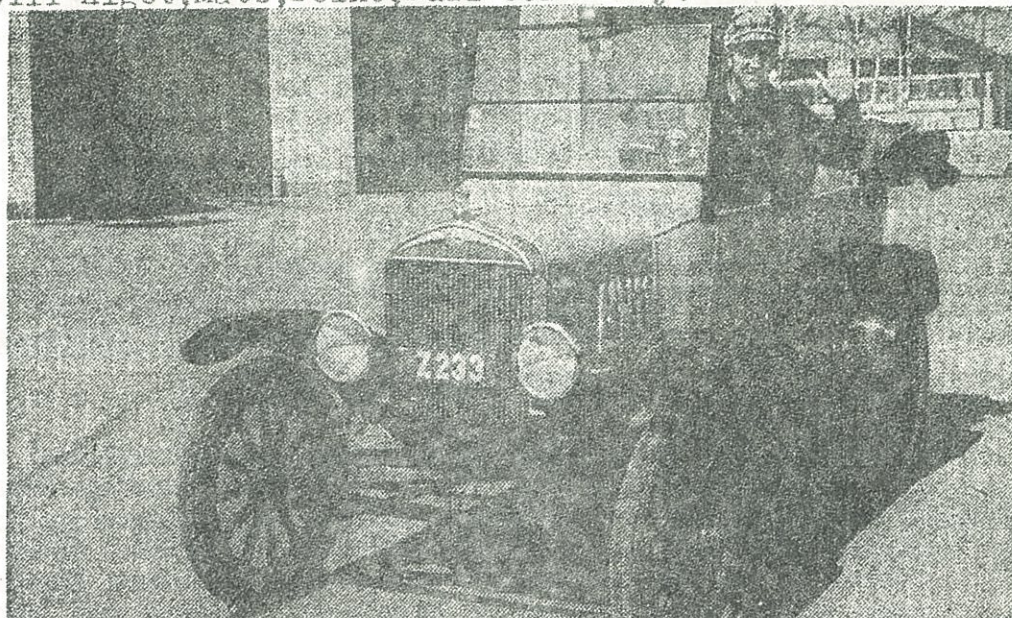


S/S THOMÉE

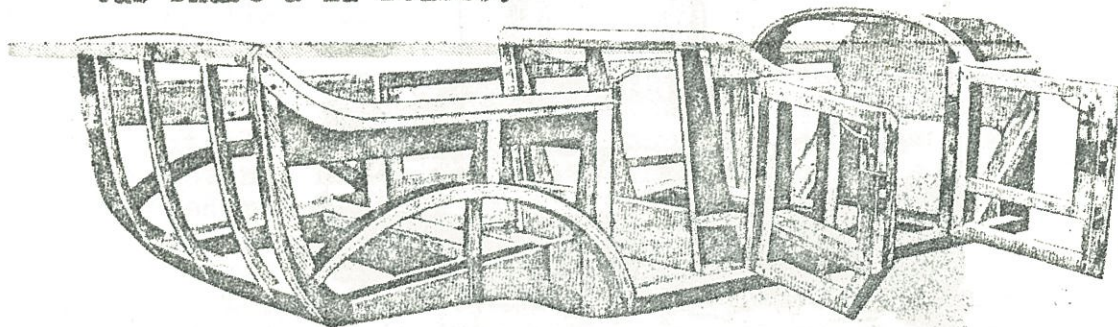
SKANDINAVIENS ÄLDSTA ÅNGFARTYG I TRAFIK I URSPRUNGLIGT SKICK

Många nya medlemmar har tillkommit under våren och många intressanta märken har därför tillförts klubben. Arthur Persson på Sundsjöåsen har en intressant Chevrolet 1926-27 cabriolet 2+2. Han söker original sargar till lyktorna. Apropos cabriolet, så är Leif Nilssons i Brunflo Ford V 8 Club Cabriolet till salu. Annonserat ut sin T-Ford har även Lasse Lundberg från Ramsele. Den har han plockat ihop från förra året, den glade flygande sångaren. Leif Fregelin i Ramsele är också i det närmaste klar med sin Commonwealth. Den är enligt ryktet en riktig pärla. Gratias Lasse och Leif! Christer har fått sig en pöjk och som vi hoppas blivande klubbmedlem. Vi gratulerar honom liksom till hans Town Sedan, som nu närmar sig slutskedet. Endast lacken återstår. Grattis får vi säga också till Algot, Mats, Folke, Rudi och Henry.

Här ser vi Algot Jakobsson köra ut från bilbesiktningen med sin ny restaurerade Ford modell T av år 1924.



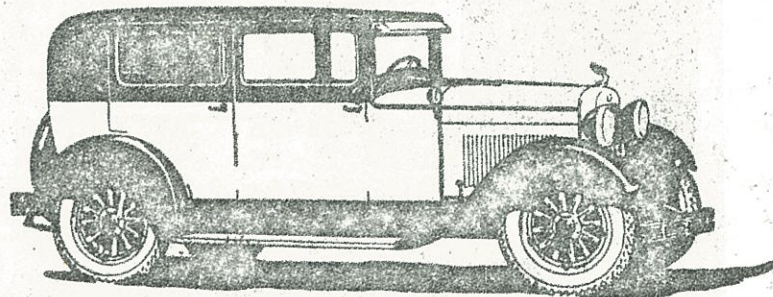
Örjan Bergqvist i Arvesund håller på med trävirket på sin T-Ford. Stommen har han köpt av Thure Johansson i Delsbo. Det har även Gunnar Bengtsson i Bräcke, så det kommer så småningom att rulla ganska många T-Fordar med Delsbostommar signatus Thure á la Delsbo.



Kingstad jobbar vidare på sin Rugby, som han fortfarande saknar delar till. Kingstad har besiktigt sin B-Ford. Åke Nilsson har skyttat på stans gator åkande A-Ford. Den lär visst också vara till salu. A-Ford har också Sven på Håkansta skaffat sig liksom Alf Berglund. Ytterligare en A-Ford såg redaktören härordagen bogseras in till Östersund från landet, så det är inte slut på bilar än i Jämtland. En annan A-Ford finns att beskåda på Rådhusgatan och den är också till salu.

En bil, som däremot ej är till salu, är Harry Almqvists i Bräcke 8 cylindrige 1929 års Packard. Han har enligt tillförlitliga källor passerat Östersund med riktning mot Duved. Strong kille och bil! I Bräcke finns många intressanta bilar. Göran Bruman i Bräcke har en Chrysler-31, som han söker lyktglas till. Det gör även Berthold Hörnqvist i Ramsele till sin Chrysler -34.

Jan Backlund i Strömsund har sålt sin Ockelbo Ford, som han förvärvade av Folke. Den har gått till Mattmar och Björn Nilsson, så den rör verkligen på sig. Det gör även Rudis Berliner li efter besiktningen. Björn har sålt sina Chevroletdelar och sin Nash till Sven, så kommersen är stor. En bil, som dock ännu ej rört på sig är Mats Åkermos Mercedes 190 SL. Mats svetsar dock febrilt, så det blir snart en ny bil. Jobbar på sin bil gör även Karl-Erik Israelsson i Glanshammar. Han har en De Soto 1937. I vårt reservdelslager finns kanske något för honom, eftersom vi har mycket Chryslerdelar. Däremot har vi i lagret inte navkapslar till Arnes Essex.



ESSEX 5-sits Sedan Kronor 4,950

Folke har gjort ett par resor till Norge. Han hittade en Durant, sägs det, men hem till gamla Sverige kom den inte, trots att Folke reste över med dollievagn och flera reservhjul och myttje folk. Tro det Du vill! Folke har äntligen också hittat köpare till sin 1912 års Opelmotor. Den gick till Jakob Drasch i Tyskland, så den, som ämnar göra en

resa till Germany kommer så småningom att få se denna motor på ett bilmuseum där. Förvärv på auktion har Folke också gjort i sommar, men det tåla ma tyst om än så länge. Det är bäst så! Resan har nu åter gått över kölen. Där finns något Folke går och drömmer om !!!!!

Apropå Opel, så har Arne Blix i Stavre också två Opelvagnar årgång 1912-14. Han har i pressläggningsögonblicket sannolikt blivit ägare till den motor, som Z 8 bar en gång i tiden. Vad var det nu? Gissa 3 ggr! Jo, men visst! Det var ju en Dion-Bouton från 1911. Grattis Arne! Du kan, Du!!

Lennart har också rullat ut sin Berliner 11 och har dessutom satt igång att riva ner sin Pontiac-28. Grattis Lennart! Lennart kör limpor sommaren lång åt NNP och spanar efter Pontiac hjul och Indian huvuden mellan husen ut i bygderna. Spanar gör fortfarande också Sven efter en bakaxel och bakdörrar till sin Studebaker-25. I vinter skall dessa grabbar restaurera i sin lokal, som nu är i det närmaste klar. Edvin får vi hoppas också komma ut med sin Junior. Om någon är intresserad av en Ford Junior, så har Alf Eliasson i Långsele en sådan av årgång 1932. Den är blästrad och i mycket bra skick. Även i Ytterhogdal håller man på att restaurera en sådan vagn.

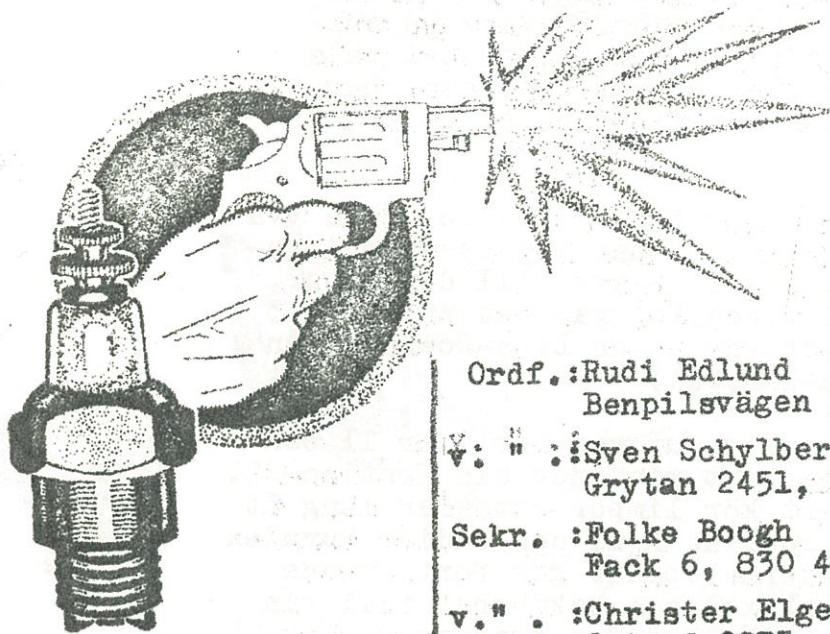
Så vill vi påminna om, att Rudi fortfarande har klubbtröjor med vårt märke i lager.



Den, som kommer utan klubbtröja till surströmmingsblotet i Brunflo Hembygdsgård Lill Grytan lördagen den 29 september kl 1930, får banne mej äta surströmmingen rå! Så det så! Nu var det sagt! Örjan kommer då att visa ljusbilder från Dellenrallyt, så det blir säkert en trevlig afton. Det tror åtminstone Studebaker Sven och önskar välkommen!



Anmälan till blotet sker till Rudi Edlund tel. 063/121260 eller Sven Schylberg tel. 063/50701



Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Rudi Edlund
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

v. " : Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Sekr. : Folke Boogh
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: Åke Nilsson
Åkervägen 18, 831 00 ÖSTERSUND
Hans Bertill 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

Materialförvaltare: Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Lagerförvaltare: Arne Jönsson
Lorås, 830 70 HAMMERDAL

I Redaktionen: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Manuskript och annonsmanus emottages tacksamt!

Klubben sammanträder 1:a fredagen i varje månad kl 19⁰⁰
Lokal: Genvägen 60 B, ÖSTERSUND

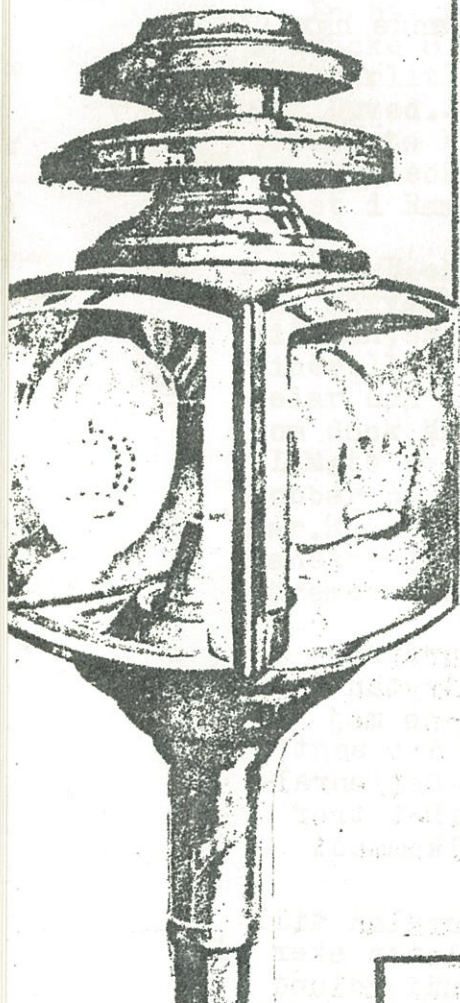
Medlemsavgift: 35:-kr/år
Klubborgan: Karburatorn

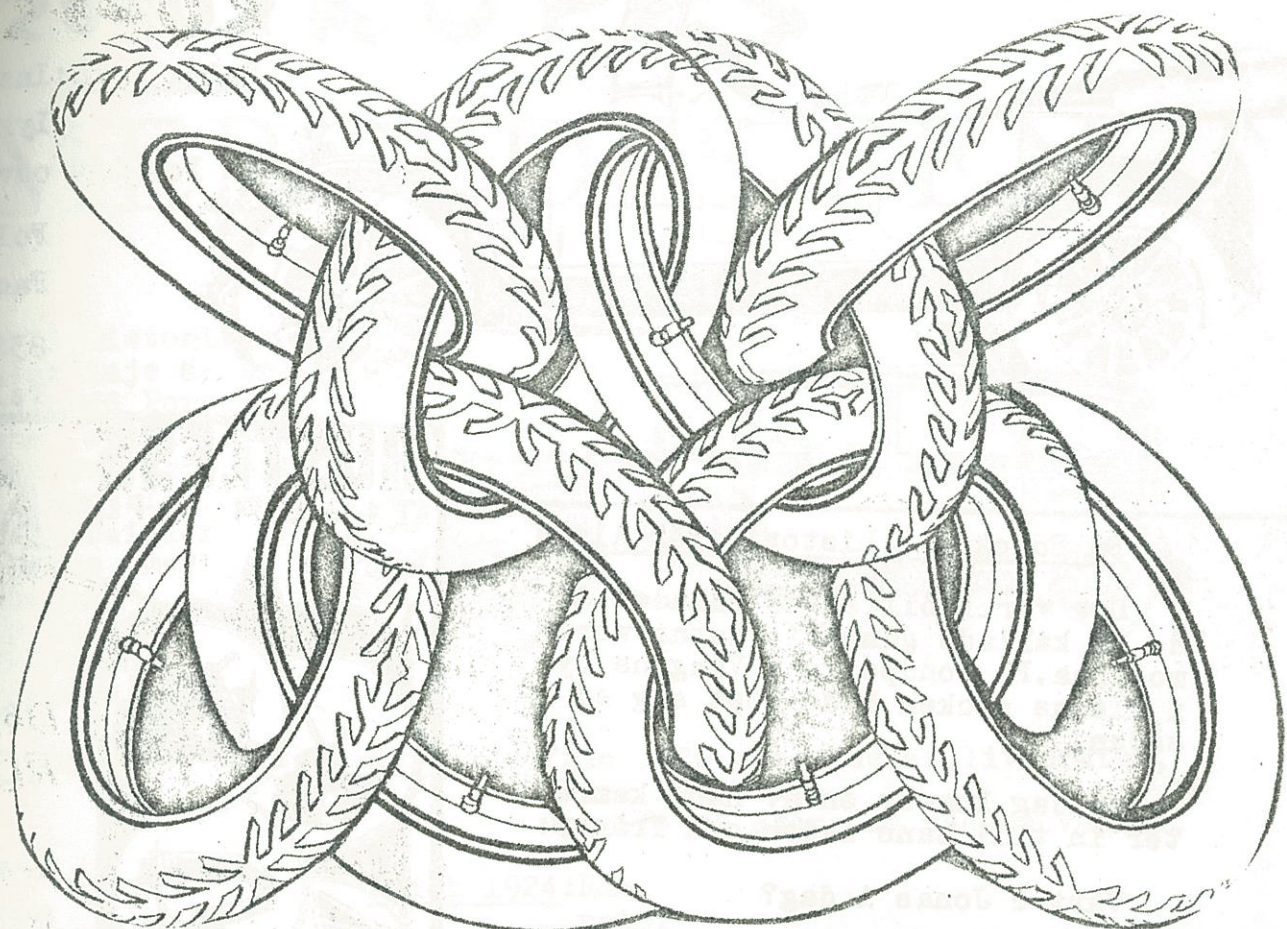
Klubbens dollievagn utlånas till medlemmarna.

15:-kr/tillfälle. Vagnen förvaras hos Rosell. Tel. 11 87 71
Högre taxa vid längre sträcka än 20 mil.

Miss a ej Lövångerrundan 18 - 19 augusti 1973
Vätterbygdsrallyt 19 "
Skoklosterlöpet 25 "
Fordrallyt i Örebro 22 september

Loppmarknaden i Falun hos Tysk 15 september
Södertälje den 22 "





AUTOMOBILRINGAR

får Du billigast från Majornas Däck, Banehagsgatan 1, 41451 Göteborg
Tel. 031/423501 eller 247273.

Dimension	Priser	
	Däck	Slang
5,00 x 16	95:-	25:-
5,50 x 16	110:-	25:-
6,00 x 16	121:-	25:-
4,50 x 17	120:-	25:-
5,50 x 17	220:-	30:-
5,25 x 18	195:-	30:-
5,50 x 18 6 lag.	215:-	30:-
4,75 x 19	185:-	30:-
4,50 x 20 5,00 x 20	225:-	33:-
4,50 x 21	175:-	30:-
30 x 3½ vulst	260:-	30:-
710 x 90 "	270:-	30:-
760 x 90m "	275:-	30:-
730 x 130 "	330:-	40:-
820 x 120 "	345:-	45:-
2,75 x 19 ribb 21 lag.	20:-	
3,00 x 19 driv. 4 lag.	20:-	
3,25 x 19 " 4 "	20:-	
3,50 x 19 " 4 "	20:-	

Priserna inkl. moms, fritt Göteborg. Priserna kan ändras utan föregående meddelande.

Go-cart däck finns också.

Pelle, som har lite knalt och därför anledning att mer än en gång se på slanten, innan han gör sig av med den, hade varit till stan. På återvägen måste han ta droska från bussen. Va koost den henn rejsa då?, frågar han chauffören. Två kronor, blir svaret. Jaha, de väl ejn Krona på oss var då, varnå han gav chauffören en krona och gick.

KÖPES

Buick 1918: Instrument

Lykter

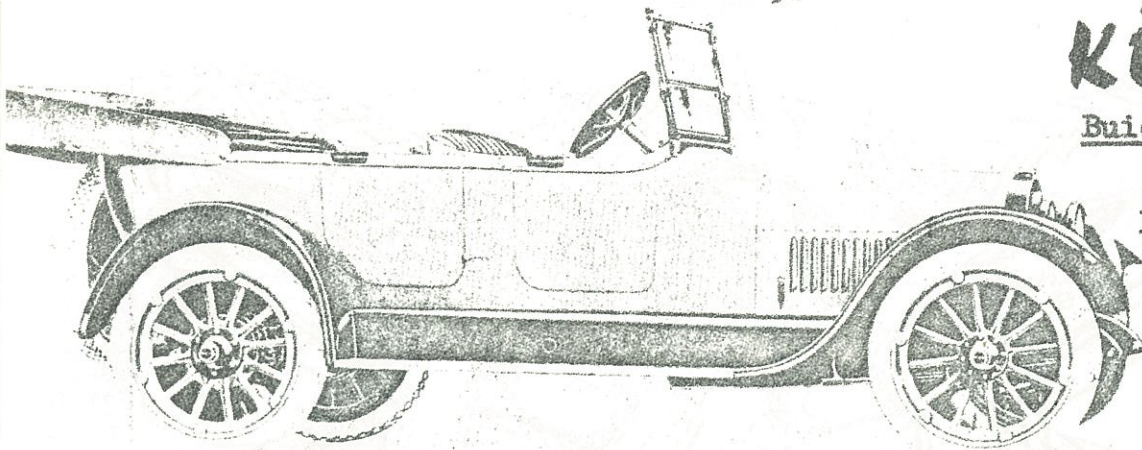
Positiv oavsett ski

Folke Boogh

Fack 6

830 42 ASPÅ

Tel.0640/12



En Buick å e histori från Alsen

Det var i bilismens barndom, då de så kallade gammalfordarna voro moderna. En bondpojke i Vångens by i Alsens socken hade köpt sig en sådan.

En dag kommer en av hans kamrater in till hans fader och frågar:

Vårt e Jonas i dag?

Ja, je tror han ligg, svarade hans far.

Efter en stund kommer kamraten tillbaka och meddelar, att han inte kan hitta Jonas på hans sovrum.

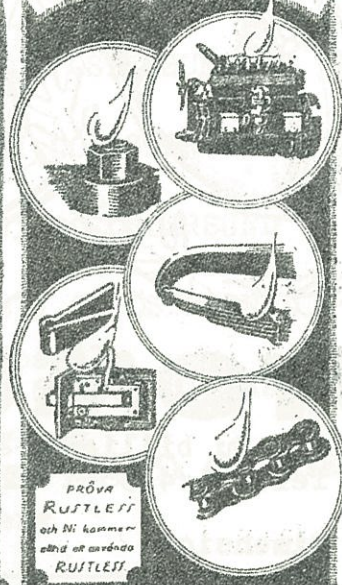
Ja visst ja, je glömt ju å tala om för dej, att han ha skaffe sej e ny e säng nu. Han ligg mest epönu bila nu för tin.



RUSTLESS TIGER OIL

ROSTENS

FIENDE



PRÖVA
RUSTLESS
och Ni kommer
stund ut avdraga
RUSTLESS

Den effektiva
ROSTOLJA

Löser rost o
skyddar mot r

Lossar o. smör
sammanrosta
delar av alla s

Avlägsnar
VAGNSGNISS

Automobilägare

Vid besök i Östersund anlita

O. LUNDIN & SÖNERS

Automobilreparationsverkstad

Garage finnes för 7 bilar

KÖPMANGATAN 51

Telefon 43

Här ser vi en härjedalsbil, som råkat köra av vägen eller rättare sagt av bron.

Kan någon av läsekretsen meddela när det hände och var det skedd är redaktionen mycket tacksam för detta.

Kortet är taget i Härjedalen på 1920-talet.

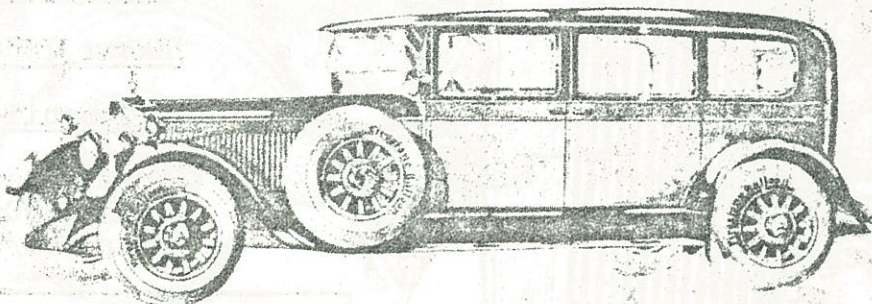
Upplysningar meddelas till
Sven Schylberg, Grytan 2451, Brunns
Tel.063/50701

- 53 -
KÖPES

MERCEDES-BENZ

EUROPAS ELITE MÄRKE

Min bilhistoriska
samlarlinje är Dr
Ferdinand Porsche,
mannen, som konstru-
erade över 350 bil-
modeller bl.a. för
Austro-Daimler
Mercedes
Wanderer
Auto-Union
Volkswagen
Porsche m.fl.



Jag söker allt om Mercedes från 1920 såsom delar, litteratur,
gärna hel bil,
uppgift på ägare av sådana vagnar.

Buick 1924: Ram
motor
m.m.m.m.m.m.m.m.

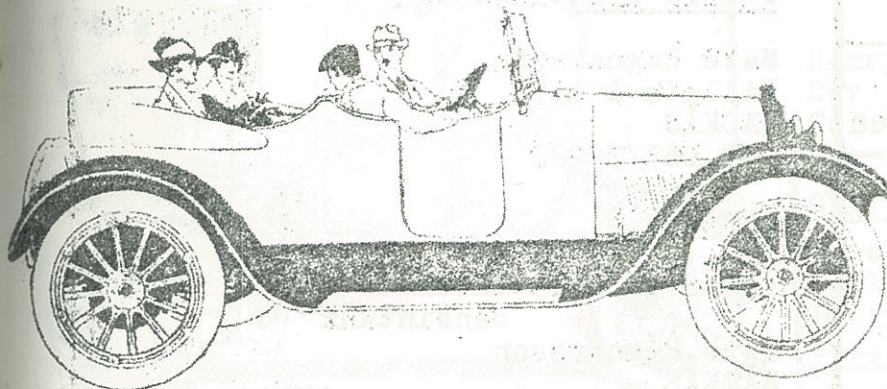
Staffan Eklund
Enrisvägen 20
SÖDERHAMN
Tel. 0270/15661

Chevrolet 1926: Växellåda
Instrumentbräda

Manne Evertsson
Jämtlandsgatan 4,
BRÄCKE
Tel. 0693/10560

EFTERLYSES

Graybil: Vrak eller delar
Christer Elgendahl
Tel. 063/35542



Adler 1937-39: Reservdelar

Peugeot 202 1947: Reservdelar

Folke Hemmingsson
Lägdevägen 36

Sandström & Ljungvist

STRÖMSUND
Tel.

A-Ford: Originalverktyg

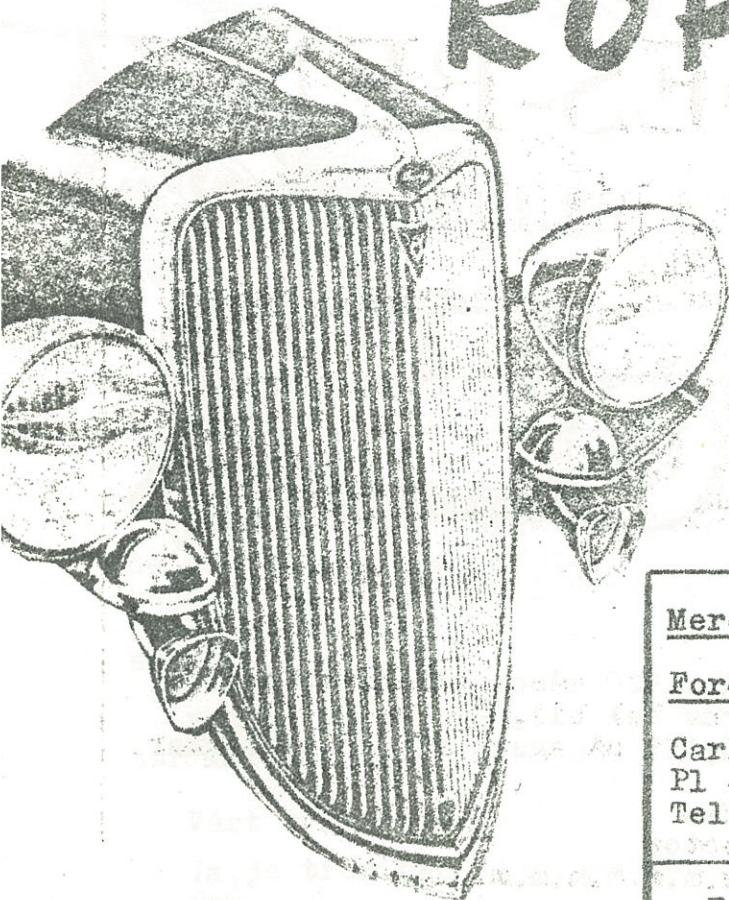
Stötfångare, fram-bak, 1930-31

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

EFTERLYSES

Tips om delar eller tidigare ägare
till Grayautomobiler.
Christer Elgendahl
Tel. 063/35542

KÖPES



Ford V 8:Kylarmaskering
Sarg till parkeringslykta
Signalhorn

Chevrolet 1928:Skärmar, fram och bak

Essex 1930: Navkapslar

Oldsmobile 1924 :Navkapslar

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

Mercedes Benz:Cabriolet 1935-52

Ford B 1932:Bakstötfångare

Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN
Tel.0640/200 80

Opel 1914:Bakaxel med träcker-
hjul

Arne Blix
STAVRE
Tel.0693/21020

Ford T 1926:Tudor

Kylarmaskering-nickel
Signalhorn, Lyktor
Reservhjulshållare



Parkeringslyktor till
T-Ford 1919:lastvagn

Mats Ragnarsson
Billsta L 1155
HACKÅS
Tel.063/70222

BYTES

Adler 1910-15:Ratt
Bensintank

Mats Ragnarsson
HACKÅS



Buick 1923:Lilla modellen köpes

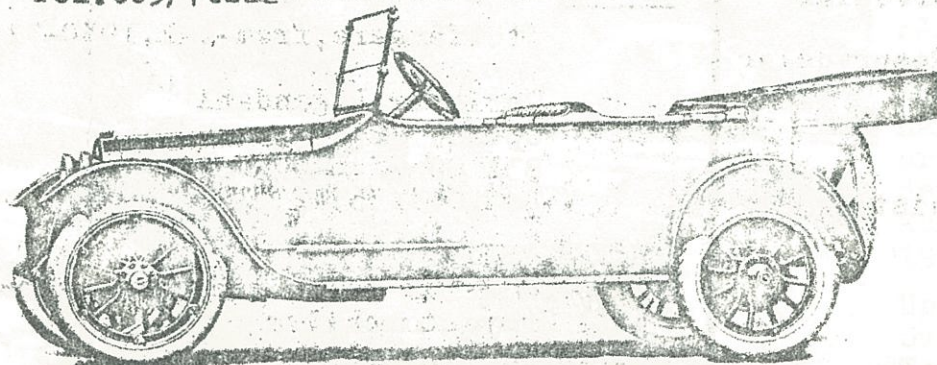
Ran

Vindruta

Bakkorg

Mats Ragnarsson

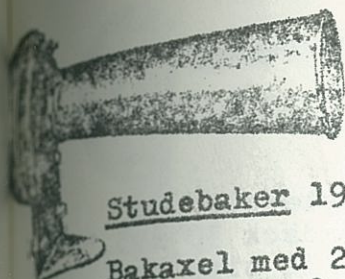
Billsta L 1155
HACKÅS
Tel.063/70222



Dodge 1936:Axlar
hjul
motor
växellåda
styrväxel
ratt och stång
huv, kylarmask.
dörrhandtag
lyktor

Mats Ragnarsson
HACKÅS Tel.063/70222

KÖPES



Studebaker 1925

Bakaxel med 21" träcker-
hjul

T-handtag, yttre
Baklykta

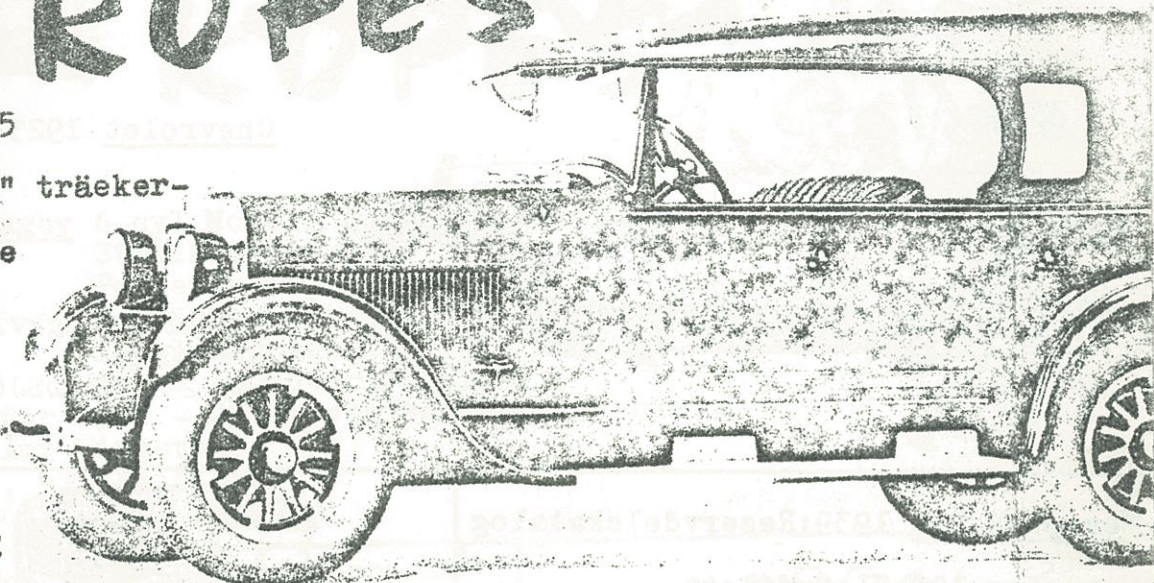
Lister till
bakdörrarna

Låsskruv till
suffletten

Sven Schylberg
Grytan 2451

830 20 BRUNFLO

Tel. 063/50701



Handböcker, foton och övrig litteratur köpes till
denna vagn. Allt av intresse beaktas.

Dodge kaross 1918-23 bytes
till T-Ford kaross 1922-23.

A-Ford 28-30: Kaross

T-Ford 1922-25: Chassi och kardan

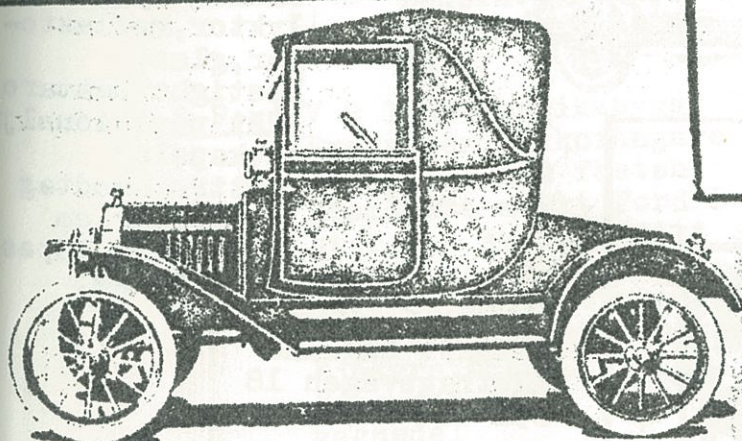
Alf Eliasson
Östra vägen 6
Långsele
Tel. 0620/20826

Chevrolet 1926-27: Lyktsargar
Glas

Arthur Persson
Sundsjöåsen
840 59 RISSNA
063/11921

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

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



Hel bil av årgång 1920 köpes

Karl-Erik Eriksson

Divisionsgränd 8

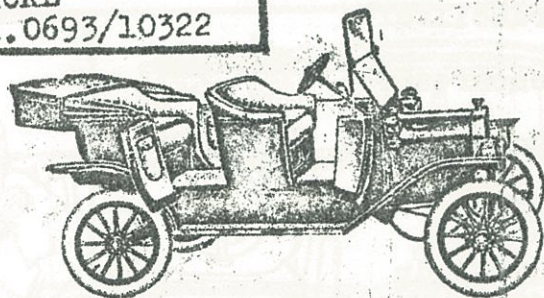
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/128543

Gamla fotografier på bilar,
Instruktionsböcker, verkstads-
handböcker köpes.
Christer Elgendahl
Ottand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Chrysler 1930-34: Lyktglas

Göran Bruman
Folkets Hus gatan 10
BRÄCKE
Tel. 0693/10322

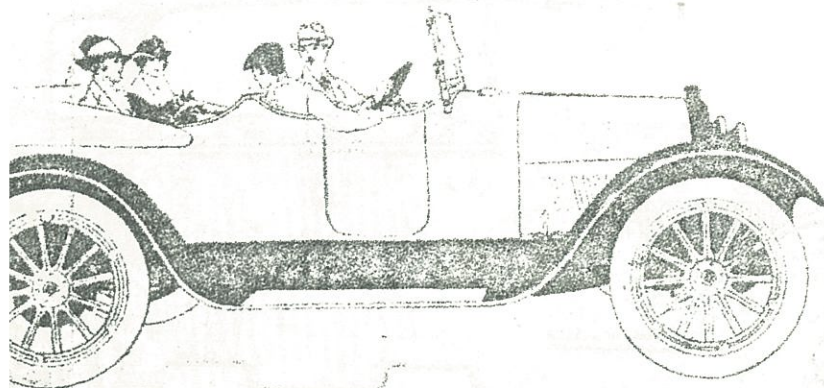


T-Ford 1924: Framdörr, vänster
Sufflettställning

Crossley 1945: Litteratur

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

KÖPES



Chevrolet 1923:Bakaxel

4 däck 30 x 3.5"
Alla tips om
Chevrolet 1923-24
emottages tack-
samt.

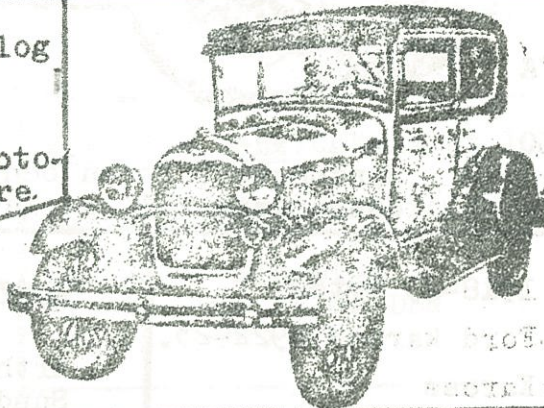
Gunnar Ljungkvist
Box 2087
790 23 SVÄRDSJÖ

Mercedes 230 1939:Reservdelskatalog

Mercedes 190 SL:Sufflett

Litteratur och foto-
grafier till äldre.
Mercedes

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

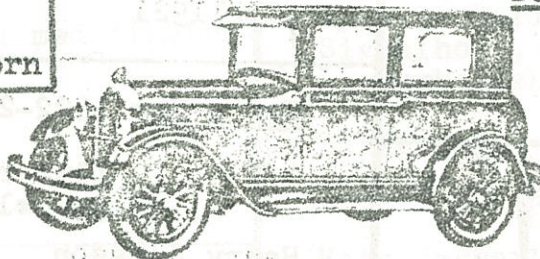


A-Ford:Epa eller
helt chas-
si
Ford Junior:In-
strument,
Stötfångare

Edvin Backman
Genvägen 60 B
ÖSTERSUND
Tel. 063/115180

A-Ford 1928:Kaross
Skärmar
Signalhorn
Ratt

Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701



Pontiac 1928:Instrument

Kylarlock: Indian
Bak och framaxel
4 st träkerhjul
Bensinpump
främre ryggstöd
lyktor, reflekto-
rer, glas,
hastighetsmätare
2 st positionsljus
navkapslar
1 yttre handtag
Litteratur om
denna vagn köpes
eller lånas.

Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/11 97 63

Vär Du behöver bensin till din bil,

zynnar Du naturligtvis

S H E L L

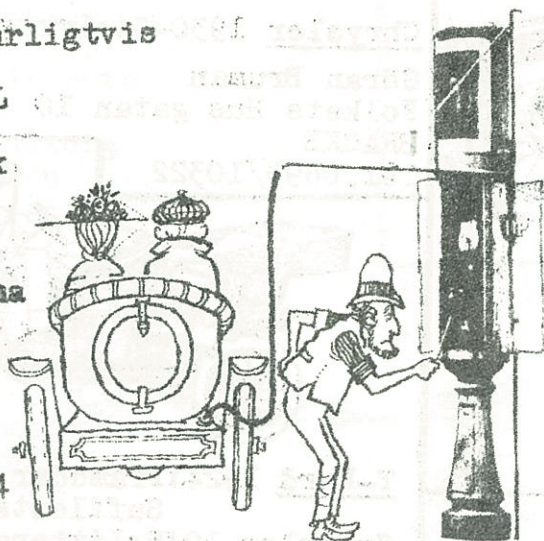
Veteranbilfolk

på genomresa,
berika tankarna
hos RUDI

Shell Bensin
Station
Rådhusgatan 84
ÖSTERSUND

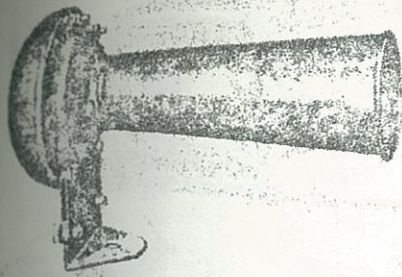
Tel. 063/12 12 60

JVBK:s klubbtröja finns att köpa hos RUDI!



Citroen Berliner 11:Motor
växellåda

Rudi Edlund
Benpilsvägen 12
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/12 32 00



KÖPES



Till Rugby 6 cyl. Modell R 1926: Kaross, öppen
Strålkastare, glas och sargar till
Parkeringsljus,
Hastighetsmätare med wire
Topplockpackning till Continen-
tal Y 14 motor, 6 cyl.

Star 1923 - 26: Kaross och Däck: 4.5x21.
Carl Olov Kingstad
Pl. 407, 830 44 NÄLDEN
Tel. 064/20080

Till T-Ford 1925: Kylare, stora m.
Framskärmar med höga
insidor, hålet för
lyktfästet ovalt.
Huv, huvöglor med fjä-
der, huvfästeplåtar
Mutter och konor till
övre vindruteram
Backspegel, ratt
Plåtar mellan kaross-
fotsteg, motormellan-
plåtar
Lyktglas
Bra fälgring, 4.5x21

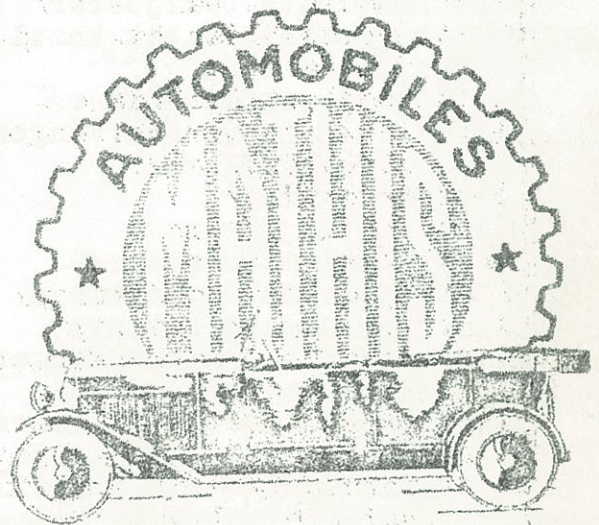
T-Ford 1922: Motorhuv, lilla mod.
Instrument
Bensintank
Vänster framskärm
Motor

B-Ford V 8 1932: amerikabyggd Tudor
Framsäten, bakkofångare
Baklyktor med fästen
Framlykta märkt Ford Brown
stor och av rostfritt stål
V 8 märke för lyktstangen
Navkapslar, instrument,
Framrutebåge, styrsnäcka
Fjäderstockar
Fram- och bak-
vagnsdel

Örjan Bergqvist
ARVESUND
Tel. 0640/44010

Till Erskine 1927
Instrumentbräda,
förgärsare, baklykta
körriktningsvisare,
navkapslar, handtag,
stänkskärmar m.m.

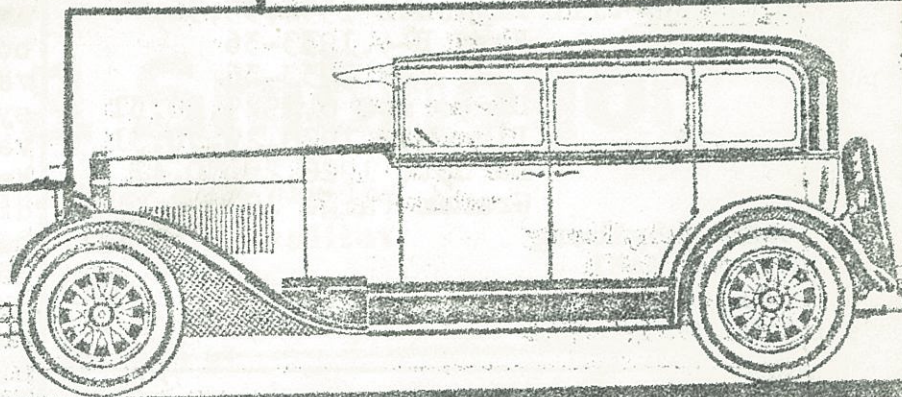
Per Wisth, Stråkvägen 50, 19143 SOLLENTUNA. Tel. 08/967161



Till Mathis 1918-23: 2+1 sitsig
Kaross, skärmar, lyk-
tor, motorhuv m.m.

Mathis 1915 -30: Handböcker.
Allt av intresse.

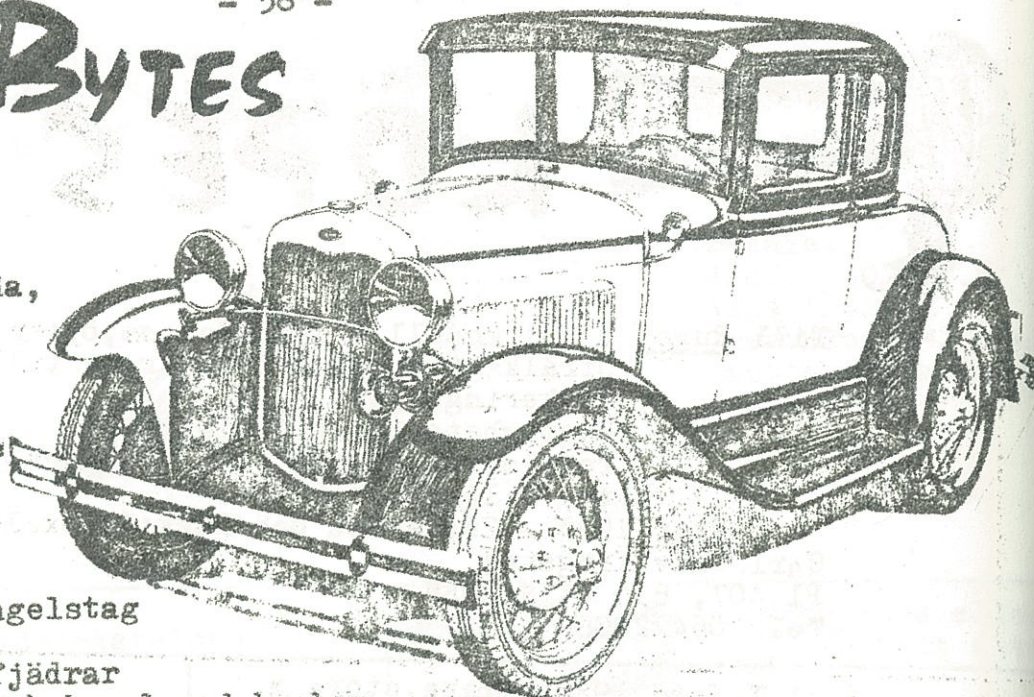
Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS
Tel. 0640/12141



SÄLJES-BYTES

A-Ford delar

- 2 st Kardanstag
 - 1 st motor, växellåda, förgasare, startmotor generator
 - 1 st motor, växel-låda, förgasare
 - 3 st förgasare
 - 2 st fläktar, kompl. vattenpump
 - 2 st kulskepp för fäste av triangelstag under motorn
 - 2 st kompletta bakfjädrar
 - 2 st bromssköldar bak kompl. med backar, fjädrar m.m.
 - 1 st kompl. strömfördelare
 - 1 st lock och överdel, vingen till strömfördelare.
 - 1 st Bendixdrev
 - 2 st Bendixfjädrar
 - Ca 12 hjulmuttrar
 - 2 st fjäderhänken, fram, nya
 - 1 st fjäderhänke, bak, nya
 - 4 st fjäderhänken, bussningar, nya
 - 1 st startkontakt
 - 1 st packningssats, förgasare, ny
 - 1 st 28 års fälg, 21 x 4.50
 - 4 st förnicklade slangar till signal och belysning
 - 1 st oljesticka
 - Några fram och bakdynor, årsmo-dell, troligen 30-31
 - Motorfästen, fram, lager och smådelar, allt till A-Ford, ca 50 kg
- Hela partiet bytes bort mot T-Forddelar eller förslag.
 Folke Boogh
 Fack 6, 83042 ASPÅS
 0640/121 41



Citroen

2 st Citroen motorer säljes eller bytes till T-Forddelar.

Folke Boogh
 Fack 6
 830 42 ASPÅS
 0640/12141

Ford Y-40: Fjäderhänken framhjulsspindlar framaxel med bromsar

Ford F 182: Pinjong och kronhjul Ett parti koniska och kompletta rullager till kardaner och framhjul säljes billigt

Handtag till olika märken

Diverse delar till olika märken såsom växelförare nr 74-7231 B Backdrev

axlar
 bottenstock
 växeldrev nr Wt 227-12A
 synk.kona
 växeldrev
 kamaxeldrev
 differentialkors
 handbromsspak
 låsmuttrar
 länkararmar för rattväxel
 axelbult

m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.m.
 Edvin Backman
 Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND
 063/11 51 80

Lyktglas till Plymouth 1934, 35, 36
 Ford B-4, 1933-36
 V-8, 1933-36
 Dodge std 6, 1929, 30, 31
 Plymouth 1928, 29, 30, 31
 De Soto 1928, 29, 30, 41
 Graham-Paige 1928

Sven Schylberg
 Grytan 2451
 830 20 BRUNFLO
 Tel. 063/50701

Då en jämtgubbe på Vallsundsfärjan råkade tappa sin plånbok i sjön och blev beklagad för denna otur, svarade gubben bara: De gjord inte så mytje, för då gick...

SÄLJES

- 59 -

Svenskt billexikon

All världens bilmärken 1885-1969



Redigerat av G. N. Georgano

Svensk redaktionskommitté: Joakim Bonner och Jan-Olov Rosqvist

Sista chansen att köpa århundradets bok. Boken kostar 125:- inklusive moms. Porto och postförskott tillkommer.

Rekvirera idag! Detta är sista chansen. Finns ej längre i bokhandeln. Margie AB
Surbrunnsgatan 19, STOCKHOLM



CHAMPION Tändstift

nya till T-Ford

A-Ford

B-Ford

Ford V-8-32

Cadillac-28

Chandler

Chevrolet-28

Chrysler

Cleveland

Dodge, 4-cyl

Graham Paige

Kan anskaffas även till andra märken.

Rex Willers växellåda till 98 cc motorcykel

Ford V-8 1939-46: Rep.sats till förgasare

Fiat 500: Motor och växellåda

A-Ford: Framvagn, komplett

kylare, 1928-29

kylarmantel, kylarlock

5 st hjul, 21" u.däck

Christer Elgendahl

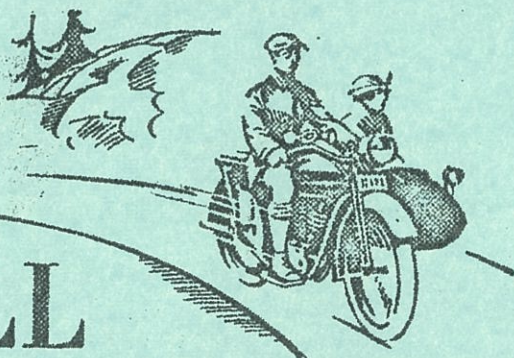
Optand 2873,831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/35542

Adler 1910-15: Ratt säljes-byt-
bensintank

Mats Ragnarsson, L. 1155, HACKÅS

Tel. 063/70222



SHELL

Bensin & Smörjolja

erkända över hela världen
för överlägsen kvalitet.

Shell Bensinstation
Rådhusgatan 84, ÖSTERSUND
säljer även klubbtröjor.

Gamla fläktremmar

A-Ford BMW 501-02,321

T-Ford Porsche 54 - 64

Henry J Chevrolet 1937

Ford Prefekt Chrysler-De Soto 1937-50

Opel Olympia

Lincoln V8

Tatraplan 50

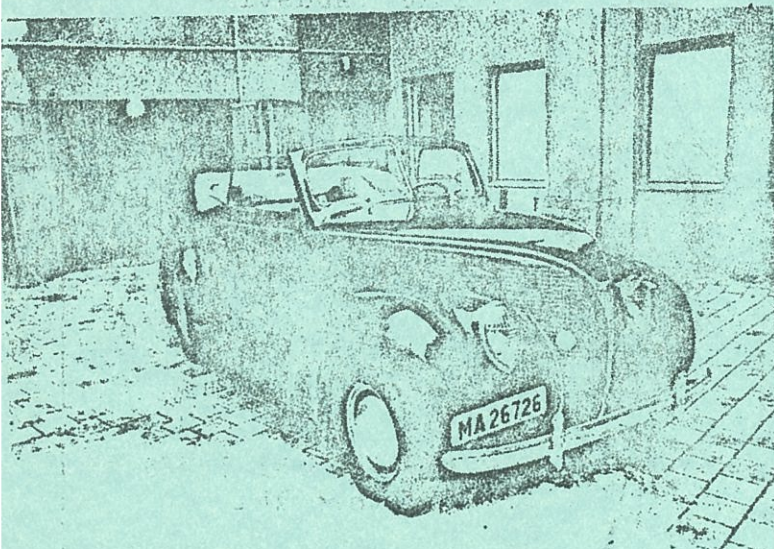
SÄLJES

Ford V-8 Club Cabriolet i toppenskick
säljes billigt vid snar af-
fär.

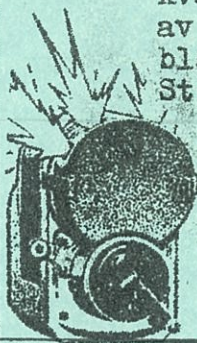
Leif Nilsson

Torpvägen 3 A, 830 20 BRUNFLO

Tel. 063/50367



Plysch extra billigt, extra prima
kvalitet, bättre begagnad
av SJ. Svagt mönstrad i mörk-
blå och mörkröd färg.
Storlek 1.10 x 75 cm.



Bosch: Magnetapparat stor,
gammal typ till äl-
dre 4-cyl. vagn.
Typ: Z.V. 4

Bosch: Nyrenoverad gene-
rator passande Opel
P. 4 - Kadett -36.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/35542

Chevrolet 1927-29 säljes eller bytes.
Huvar, motorer, ramar
hjul, torpeder, instru-
ment, dynor, säten, lam-
por.

Nash chassi 1927: körbar
Nash epa 1927.

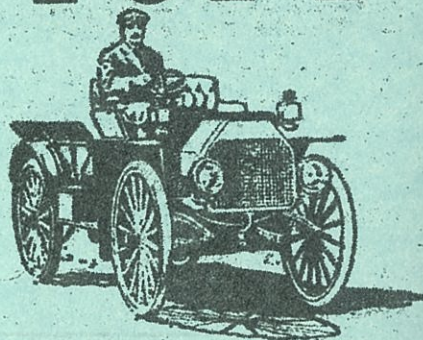
Sven Schylberg
Grytan 2451
83020 BRUNFLO
Tel. 063/50701

Ford France: Toppenerbudande!
Ford Anglia 1952: Skåpmodell
Ford: Original domkraft
Koffert
Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119763

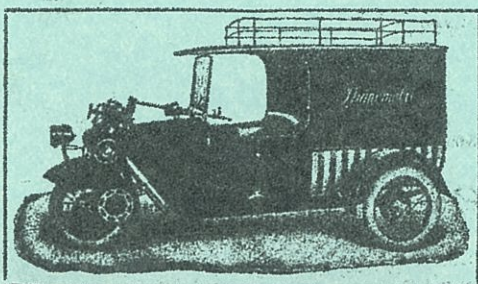
A-Ford 1931: Bra kaross, plåt
Räm
Framaxel med fjädrar
växellåda
motorblock
vevaxel

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

STOPP!



Har Du tecknat veteranbilförsäk-
ring?
Garageförsäkring för Jemtlands
Veteranbilklubb kostar i Skandia
25:- omfattande brand och stöld
under avregistrering.
Ytterligare uppgifter får Du ge-
nom vår sekreterare Folke Boogh.



Phänomobilen

är billigare att
köpa och har
lägre driftkost-
nad än t. o. m. den minsta 4-hjuliga automobil. Den är dessutom
öfverlägsen andra småvagnar i snabbhet och bekvämlighet samt
betydligt mera lättskött.

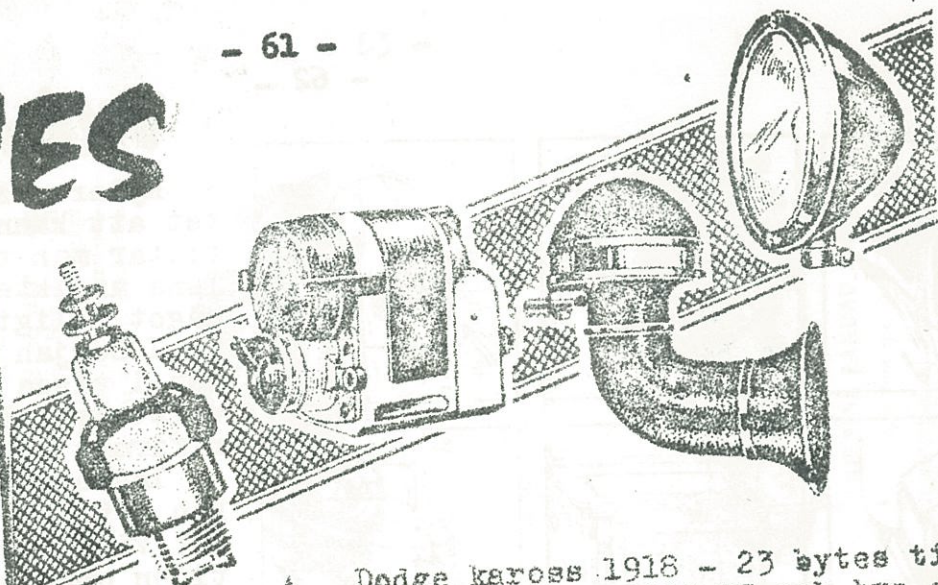
Lika lämplig för person- som för varustransport.

BEGÄR KATALOG

SÄLJES

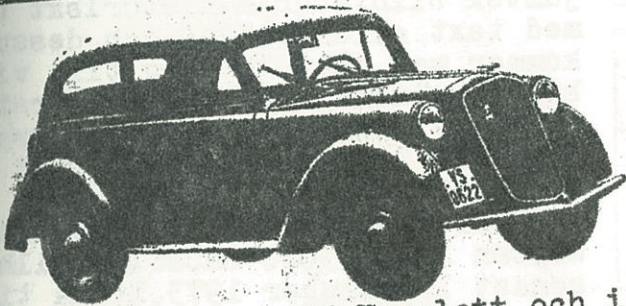
Metometrar, termometrar att monteras i kylarlock. Två storlekar, 56 resp. 75mm. Förkromade el.förn.
Jan Ströman

Pontonjergatan 45
112 37 STOCKHOLM



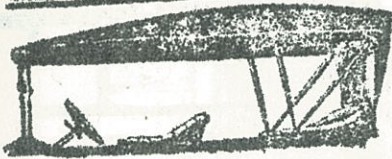
Ett större antal körriktningssvinsare av modell utfällbar pil, fabriksnya. Billigt!

Christoffer Sylwan
Korpstigen 29, 190 51 BRO.
Tel. 0758/41519



Opel Kadett 1936: Komplet och i bra skick. Säljes förmanligt.

Rudi Edlund
Benpilsvägen 12, ÖSTERSUND
Tel. 063/123200



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

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

Ford Junior 1932, blåstrad och i mycket bra skick.
Alf Eliasson
Östra vägen 6, Långsele
Tel. 0620/20826

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



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

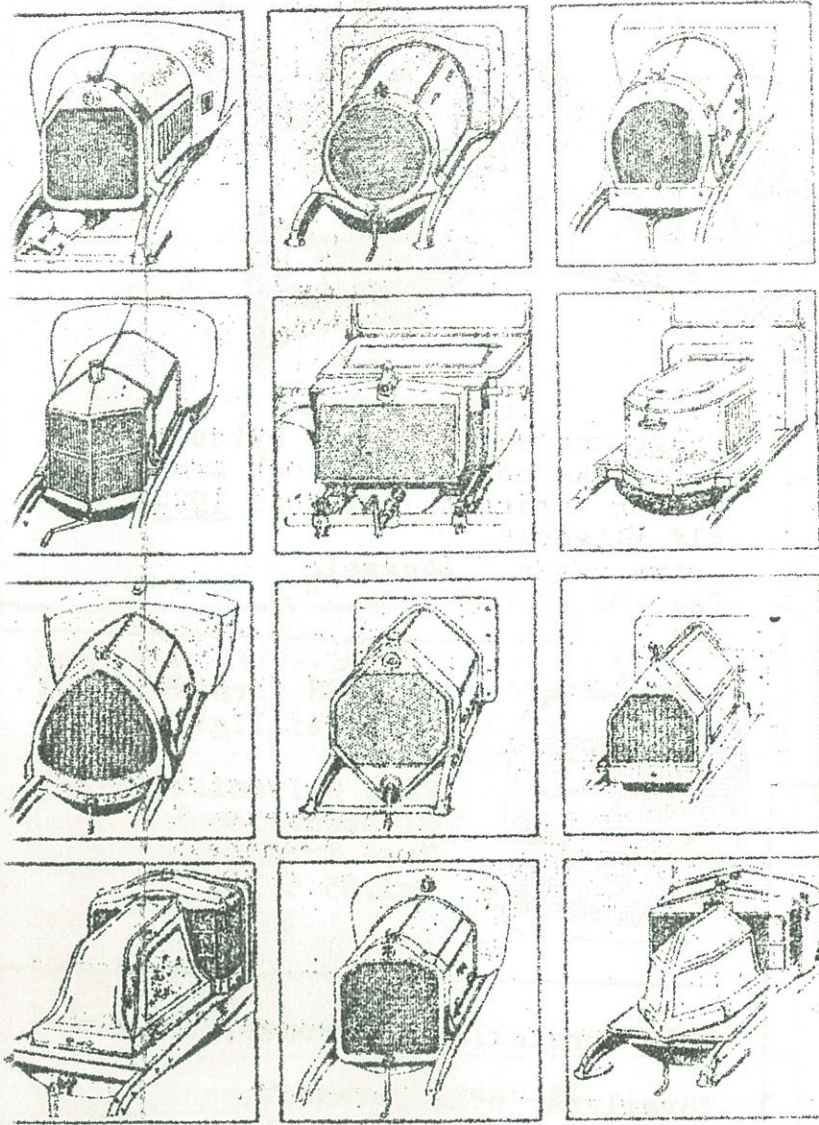
Behöver Du ny sufflett eller annat arbete utfört på din bil, vänd Dig till
Östersunds Sadelmakeri,
Tjalmargatan 10, 83100 Ösd
Tel. 063/11 13 37



A-Ford 1928: Motordelar
1½ motor
5 dörrar, 4-dörrars bil
Karosseridelar
Skärmar

Björn Nilsson
Halabacken
830 02 MATTMAR
Tel. 0640/450 31

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. Längre var också kylaren något heligt för bilfabrikanterna.

I början av seklet kunde bilköparen i vissa fall själv få bestämma valet av kylare. Bekant är karosserifirman 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 bidrag till Karburatorn, startar vi i detta nummer på nytt med en tävling. I förra numret hade vi dessa kylare införda, men ingen lyckades lösa dem.

Nu försöker vi på nytt. Du, som sänder in ett bidrag - det kan vara en köpes-säljes annons eller en gammal jämtsk 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, Grytan 2451, 83020 BRUNFLO, tillhanda senast 1 December 1973. Lycka till!

REDAX

RUNDTUR

MED GAMMAL DUBBELDÄCKARE I SOMMAR ?

KONTAKTA:

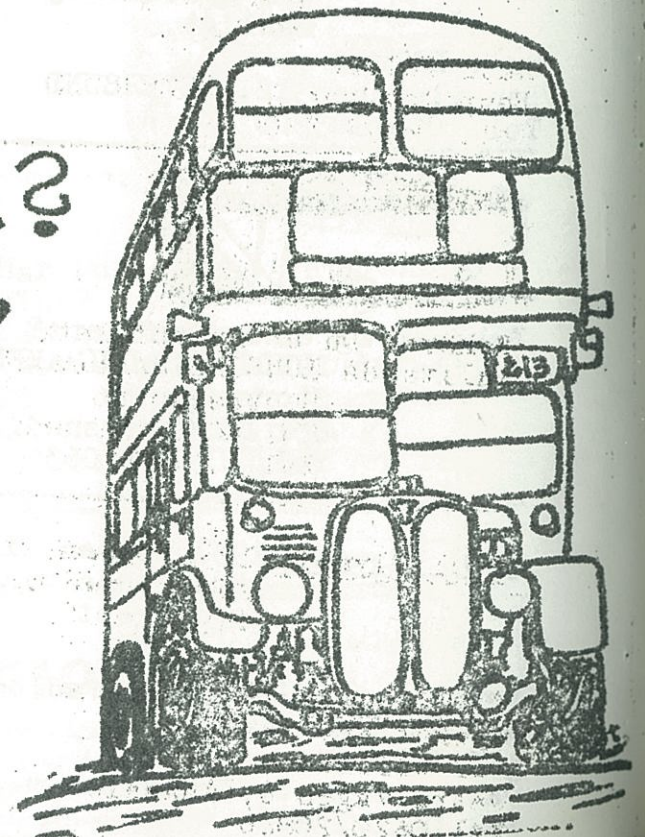
VETERAN TRANSPORT

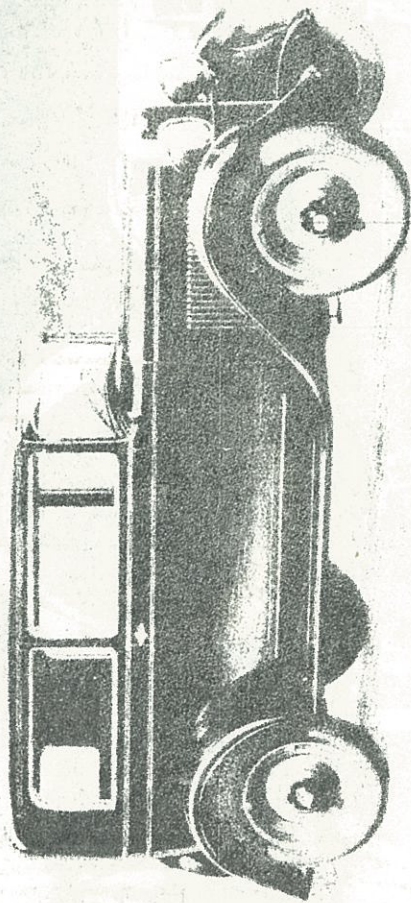
P-Å TEGSTEDT

KYRKGATAN 25

831.00 ÖSTERSUND

TEL: 063-100540.





CHEVROLET TVÅDÖRRARS SEDAN, för fem personer

Därför att den byggts efter samma principer som de stora vagnarna

är 1928 års Chevrolet en »stor» vagn — fastän i ett ekonomiskt format

Chevrolet har förvärvat en enastående popularitet och spridning i vårt land, kanske just därför att den befunnits vara så utomordentligt lämpad för våra förhållanden. Den har visat sig äga kraft och hållbarhet för hård körning på våra svåra, backiga vägar, den har den kvickhet, som gör den så bekväm att köra i stadstrafik.

1928 års Chevrolet har dessa egenskaper i ännu större mått. Den har alltigenom konstruerats efter samma principer som de stora, dyra vagnarna, den har i viktiga delar erhållit sam-

ma utrustning som de. Den har en stor vagns behagliga fjädering, och tysta, mjuka gång, dess vackra, låga linjer och yttre finish i färgskala och dekorativa detaljer.

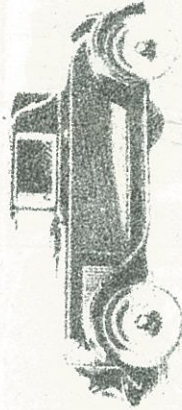
Ägna en stund åt att i detalj studera den senaste Chevrolet, lägg märke till de effektiva fyrehjulsbromsarna och de automatiska stöthämmarna. Bed försäljaren förklara alla de förbättringar, som vidtagits å dess pålitliga, ekonomiska toppventil-motor. Ni skall finna att Chevrolet nu är en stor vagn — i allt utom priset.



TOURING

för fem personer

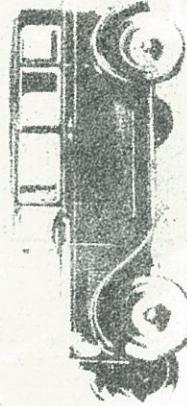
Rymlig och bekväm, en vagn för friluftsmänniskor, som vilja njuta av frisk vind, solken och natur. Sufflettens fyra sidostycken fastas vid dörrarna och öppnas med den.



KUPÉ

för två personer

En vagn, speciellt lämpad för affärsmanen, men även uppskattad av damerna. Riktigt tilltaget bagageutrymme, pakethylla bakom sätet och ficka i dörren.



FYRADÖRRARS SEDAN

för fem personer

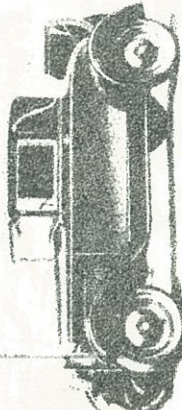
En vagn för alla förhållanden — med Chevrolets erbjöda styvka, pålitlighet och goda driftsekonomi. Taklampa, fotsod, plädhangare, matta och rullgardiner för de bästa fönstret ingå i utrustningen.



ROADSTER

för två personer

Läs och lång med ett säkert läge på vägen även vid hög fart och i kurvor. Stort utrymme för bagage i bakvagnen. De lösa sufflettstyckena öppnas med vagnsdörren.



SPORT-KUPÉ

för fyra personer

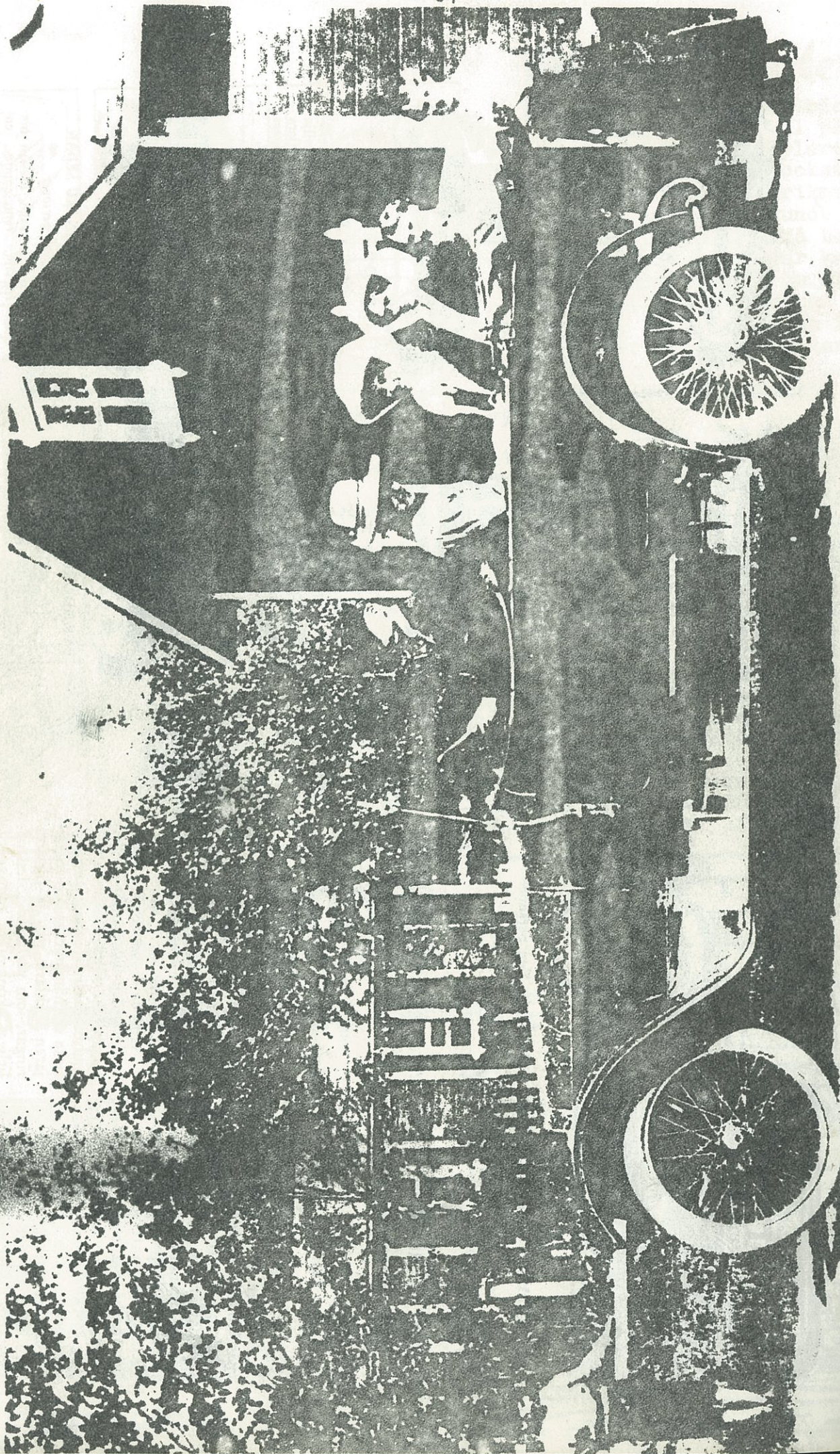
För dem, som uppskatta den rättsliga vagnen, men ibland vilja ha möjlighet att kunna taga flera med. En rymlig pakethylla finnes bakom förarsätet.



IMPERIAL LANDAU SEDAN

för fem personer

En utramodern vagn, luxuöst inredd för närm, representativ, en de stora dyrare vagnarnas jämlike. Plädhangare, askkopp, fotsod, taklampa och matta tillhöra bl. a. standardutrustningen.



Här ser vi Gregoirebilen Z 34 om 850 kg och 13-18 hkr. Den inköptes 1913 i Sundsvall, där den fick beteckningen Y 122. 1916 omregistrerades den till Z 34