

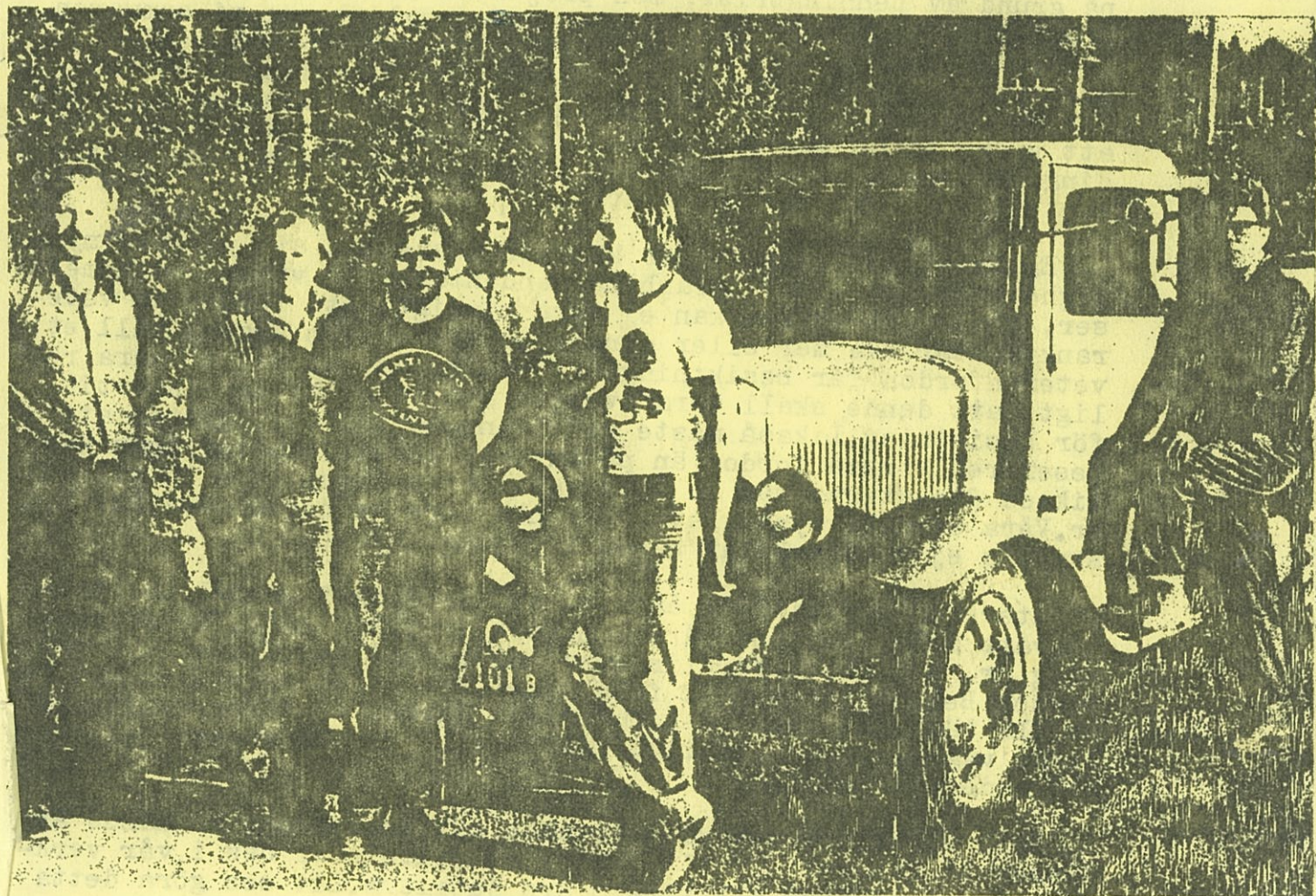
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

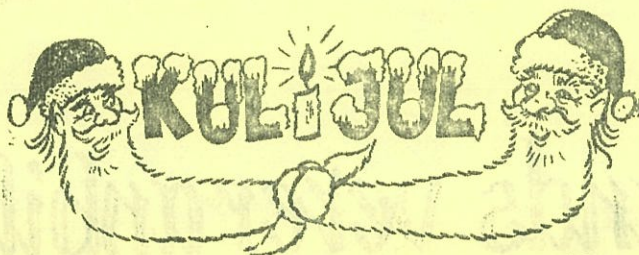
Nr 2

Årg 3

1974



Chevrolet nummer



Året 1974 är till ända. Det är dags att summera verksamheten för det gångna året. I klubbens historia kommer det sannolikt att få räknas som ett bland de intensivare. Ett flertal aktiviteter både inre och yttre har förekommit. Medlemsantalet har ökat med cirka 40 medlemmar och Jemtlands Veteranbil Klubb omfattar nu omkring 100 veteranbilintresserade. Antalet fordon är cirka trehundra. Glädjande är att allt fler vagnar dels kommer fram i ljuset dels blir renoverade. Sommaren 1975 bör vi vara mogna att genomföra det rally, som planerats under ett par års tid. Ett rally med start i Östersund och runt Brunflovisken över Frösön och Rödön med Östersund som slutmål kan ur såväl etapp som publiksynpunkt vara lämpligt och väcka intresse bland ung och gammal. Varför inte ordna detta i samband med årets Expo Norr och musikvecka, då mycket folk gästar Östersund och Jämtland.

Det planerade muséet ute på Jämtli ligger ännu i sin linda på grund av penningbrist, men projektet torde inom en snar framtid förverkligas. Det skulle vara trevligt, om vi sommaren 1976, då Expo Norr flyttar till ishallen vid Hov ute på Jämtli även kunde öppna portarna till Jämtlands Bilmuseum. Jämtland har anor, när det gäller bilismen i vårt land. Tacksamt är dock, att vi redan nu kan ställa ut vagnar hos vår klubbmedlem Hilding Andersson i hans flyg- och armémuseum. Där finns nu klubbens lastbil, som inköptes förra året.

En angelägen uppgift för klubben måste bli att påverka myndigheterna, så att veteranbilar undantas från vissa bestämmelser, som nu råder. Det kan ej vara rimligt, att fordon av veterankaraktär ska mer eller mindre bestraffas. Om ägaren till ett veteranfordon får besiktningssiffran 1, så kan det ej vara rimligt, att denne skall vara tvungen att ta ut bilen vintertid för besiktning. Likaså måste det finnas andra möjligheter att reservregistrera fordon än på nuvarande sätt. Skattefrågan kan likaså diskuteras, när en veteranbil körs högst 50 - 75 mil per år. Våra svenska myndigheter bör här lära av norrmännen. Där beskattas ej veteranbilar såsom i Sverige.

Återigen har vi fått erfara, att en mycket gammal bil förvärvats från Jämtland på ett mindre trevligt sätt. Vår förhoppning är, att bilen förblir kvar här i Jämtland. Tidigare har en Newton Bennet försvunnit från länet. Den bilen är stulen. Det torde bli tämligen svårt för nuvarande ägaren att återregistrera denna vagn. Den ursprunglige ägaren vill skänka vagnen till vårt blivande bilmuseum.

Inom vår klubb ser vi fram emot ett intressant kommande år. Intresset för veteranbilar ökar. Det stimulerar oss i vår verksamhet. Det är dags att fira 5 års jubileum. Låt oss göra detta med loppmarknad och ett veteranbilrally.

REDAX.

God Jul och
Ett Gott Nytt År



När bilen kom till Jämtland

V

1916 är ett märkligt år i bilismens historia. I Italien utfärdas importförbud för automobiler. Automobilindustrin utvecklas trots kriget och de stridande makterna använder 1916 i runt tal 200 000 bilar. 15 à 25 % utgörs av lastbilar och bussar. I USA finns redan 1916 3 miljoner bilar, en på var 35:te invånare. I vissa stater äger var 15:te människa bil. I vissa stater har varannan familj bil.

I Jämtland finns vid årets slut 103 automobiler inregistrerade, trots dyrtid och varuknapphet. Den 30 juni 1916 införs en ny förordning om automobiltrafik. Den föreskriver, att automobil, som användes i yrkesmässig trafik skall vara registrerad i det län, där trafiken äger rum och att taxor för trafiken skall fastställas. Det blir således först 1916 möjligt att få en uppgift om det verkliga antalet bilar i länet. Ett nytt register läggs således upp 1916, som är betydligt intressantare än automobilregistret för åren 1907 - 1915.

Nya bestämmelser om körkort och skyltar med uppgifter om besiktning och högsta hjultryck kommer också till. Personbilar och mindre lastbilar medges en högsta hastighet av 30 km. Om sikten är fri och inga sidovägar skymmer, får dock hastigheten höjas till 40 km. För lastbilar är högsta farten 20 km, om bilens lastförmåga överskrider 1000 kg. Det åligger också förare att ge varningssignal i tid för att väcka vägfarandes eller gåendes uppmärksamhet.

Antalet ärenden om automobiltrafik är 1916 i Jämtland 44.37 personer söker tillstånd av av olika slag, som bifalles. 24 anhåller om till-

stånd att idka yrkesmässig, ej regelbunden automobiltrafik. 4 anhåller om tillstånd att idka automobil i yrkesmässigtrafik. Alla som söker äger dock ej bil. Två ansökningar avser samma bilar. Det gäller fordonen Z 67 och Z 95. Antalet vagnar, som inregistreras blir 22. Fem personer får kompetensbevis för bilkörning.

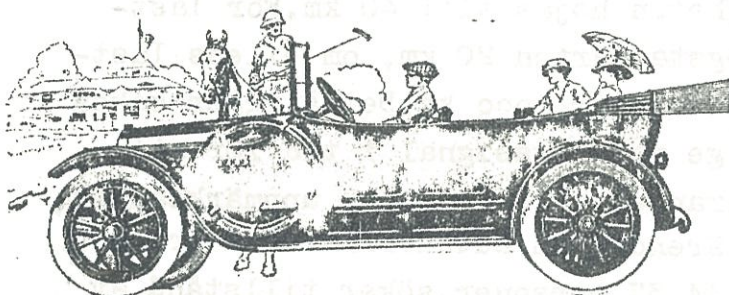
Vilka är nu 1916 års automobiler?

Z 7 Studebaker	30 hkr
Z 11 Opel	16 hkr
Z 62 Ford	20 hkr
Z 66 Adlerwerke	6 - 16 hkr
Z 67 Ford	20 hkr
Z 68 Hupp	35 hkr
Z 73 Adlerwerke	7 - 17 hkr
Z 75 Stoewer	12 - 18 hkr
Z 77 Ford	20 hkr
Z 78 Ford	20 hkr
Z 79 Briggs Detroit	25 hkr
Z 80 Bedford	22 hkr
Z 81 Overland	35 hkr
Z 82 Hupp	25 - 30 hkr
Z 83 Ford	20 hkr
Z 84 Cadillac	30 hkr
Z 86 Priamus	22 hkr
Z 90 Ford	20 hkr
Z 93 Ford	20 hkr
Z 94 Ford	20 hkr
Z 95 Vivinus	24 hkr
Z 96 Hupp	17 - 32 hkr

Flera av de vagnar, som inregistreras 1916 är av äldre modell. De har inköpts i Stockholm och har sannolikt körts i länet någon tid utan tillstånd.

HUDSON 1916!

Ensamförsäljare för
**BENZ, HUDSON o.
FORD**



Den lätta, kraftiga, 7-sitsiga, sexcylindriga

"HUDSON-SEX 40"

kolossala framgång öfver hela världen är lätt förklarlig, då man känner dess egenskaper. Den som tagit kännedom om, pröfakt och sett denna erkändt öfverlägsna automobil, köper ingen vagn af annat märke i motsvarande prisläge.

Tillskrif oss, ring eller gör ett besök i utställningen hos

Gjestvangs H. & F. A.-B.

Strandvägen 7 C, STOCKHOLM
A. T. 5984 R. T. 28 28

Således är Z 7 en 1912 års Studebaker. Z 62 är en 1911 års T-Ford och Z 67 en T-Ford av 1913 års modell med tidigare beteckning A 2272. Z 66 är en 1915 års Adlerwerke med tidigare beteckning A 3496. Huggbilen Z 96 kommer också från Stockholm och har där haft beteckningen A 1963.

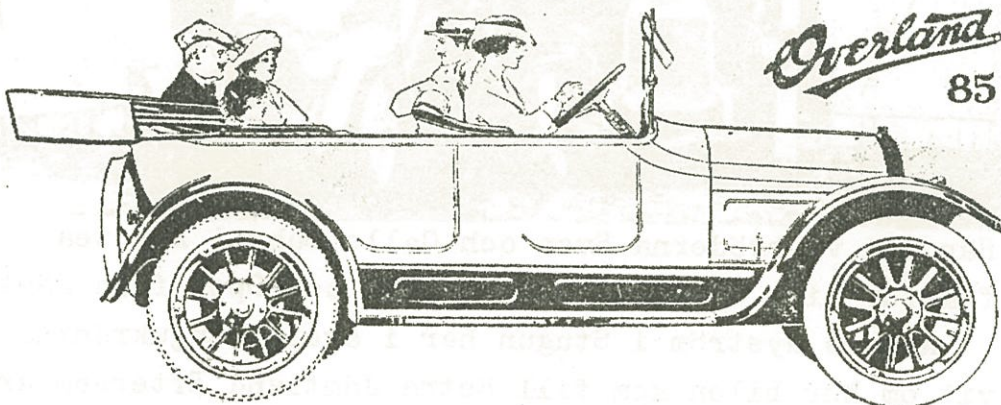
En märklig bil är Priamus Z 86. Bilen är tillverkad i Köln av Priamus Automobilwerke, men försedd med en svensk Scania Vabis motor, typ 1241 om 22 hkr. Bilen är 4 cylindrig med en vikt på 1950 kg och byggd för 6 personer.

Några trafikbilägare förenar sig också i en framställning till Länsstyrelsen om högre taxa. Det är trafikbilägarna Per Persson, Oscar Carlsson, E.A. Persson, Lars Lorentszon, Olof Andersson, Lars Persson, Ernst Stålberg, alla i Östersund och Olof Andersson från Orrviken, samtliga ägare av automobiler i yrkesmässig trafik, som anhåller om vissa ändringar och tillägg i den för länet gällande taxan av den 11 november 1913. Taxan höjs 1917 med 40 %.

Bland 1916 års tillståndsansökningar återfinns 4 om tillstånd att inom länet med automobil befara till dylik trafik, ej upptagna vägar. Bakom ansökningarna synes ligga en militärmanöver, men även en besiktning av nya allmänna vägen Järpen - Skalstugan.

Bland ärendena återfinns ett av skrockfull karaktär. En person har på sin Wanderer motorcykel fått beteckningen Z 13 och anhåller nu om ändring med hänsyn till vissa omständigheter.

OVERLAND

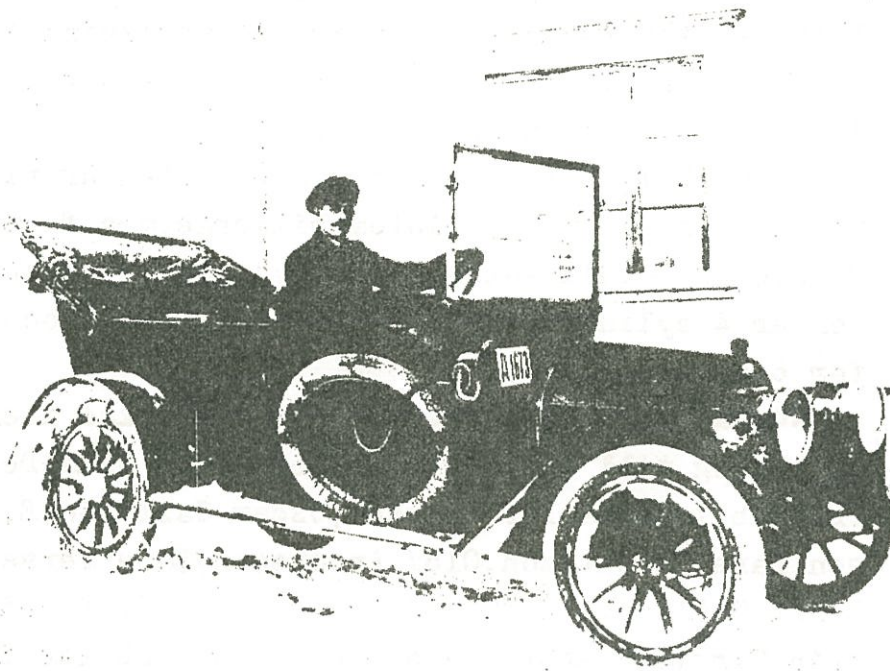


Overland finnes nu på
85 lager med
färska rin-
gar - - -

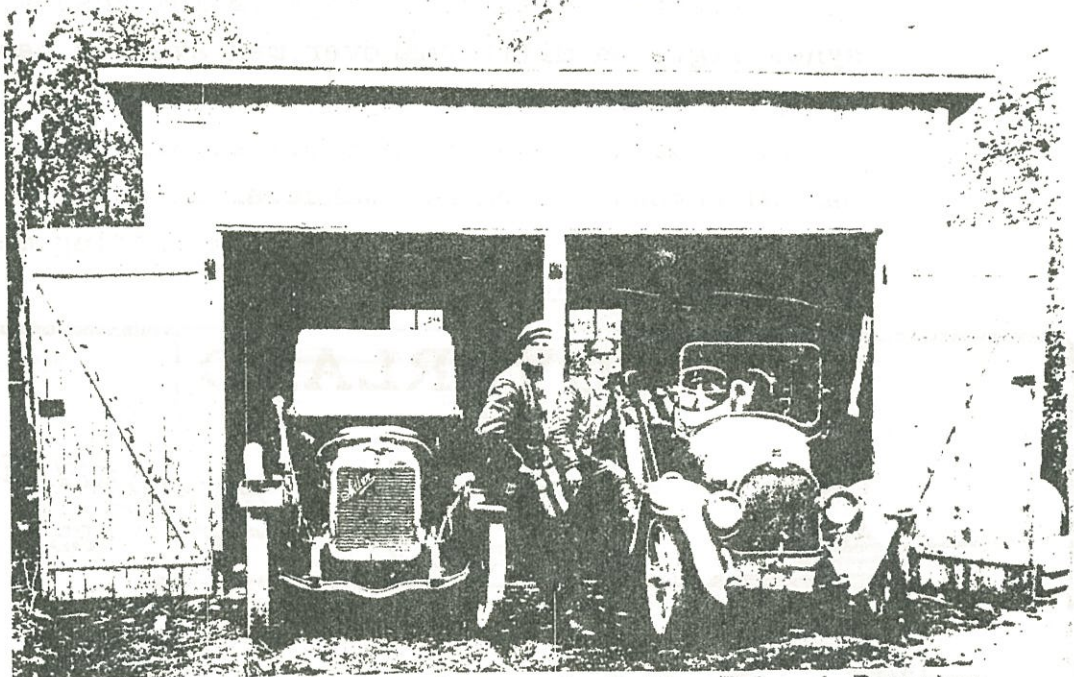
Ensamförsäljare.

RICH. F. BJÖRKMANS MOTOR AKTIEBOLAG, Sturegt. 36, STOCKHOLM. Riks 1370, 13760
Allm. 24404

Fotografiet



Olle Aronsson i Lockne har till redaktionen sänt oss några bilder på jämtlandsbilar. Bilen ovan är en 1912 års Stoeber, som körs av Olles svåger Sven Bohm, född 1887. Sven var anställd som chaufför hos åkerifirman Karlsson och Persson i Östersund 1912.



Här ser vi bröderna Sven och Calle Bohm i Dorotea framför sina bilar 1913 års Adler och Opel från Jämtland.

Anders Nyström i Stugun har i årets Stugukrönika skrivit om hur bilen kom till östra Jämtland. Eftersom artikeln intresserar även Karburatorns läsare, så har Anders välvilligt ställt artikeln till tidningens förfogande. Bilen A 826 på sidan 8 är en 1912 års T-Ford.

Hur bilen kom till östra Jämtland

År 1903 — några år innan Herkomertävlingen startade på österrikiska alpvägar med Mercedes Benz, Fiat och Horch som ledande fabriksmärken — började bilar synas även på svenska vägar. Det är egentligen en fantastisk utveckling som detta "rikemansnöje och sportredskap utan framtid" som "störde allmän trafik" etc nu har blivit något av symbolen för en mystisk rörelse som årligen ger staten 5,5 miljarder i inkomster och gör var tionde svensk beroende i livsuppehållet . . .

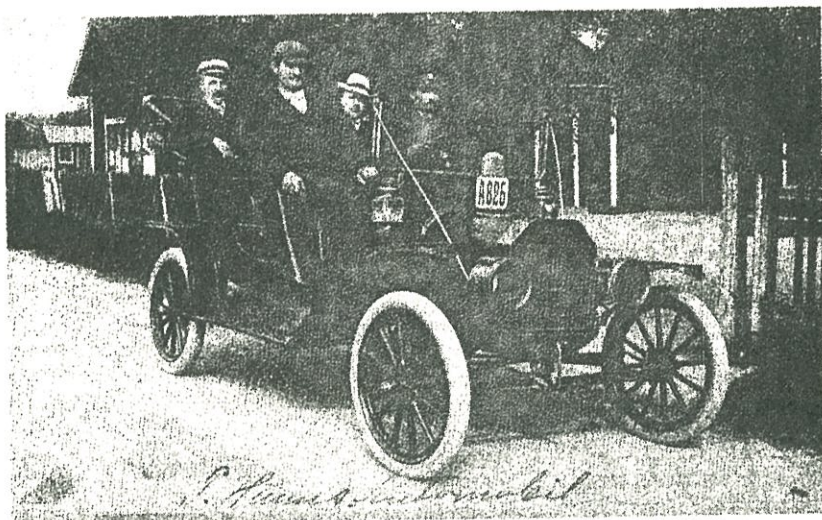
Det bör glädja Stugukrönikans läsare, att just år 1903 skaffade en församlingsbo länets första bil, då inspektor Gustaf Ekström i Bomsund köpte ett exemplar av "Södertälje Werkstäder" för den ansenliga summan av tio tusen riksdaler. Vagnen som hade en 2-cylindrig 4-takts tio hästars motor med s.k. klafftändning hade järnhjul och var på sätt och vis elegant med sidengardiner och takräcke samt hade växelspak och handbroms på utsidan. Än i dag kan delar av bilen beskådas, t.ex. hjul och axlar på Jämtlands museum samt signalhorn och tändningsanordning hos Sven Ekström i Bomsund som var med då vagnen skrotades år 1926.

Inspektor Ekström hade stora planer då han köpte bilen. Bland annat skulle en trafiklinje upprättas mellan Östersund och Strömsund, och till detta ändamål stiftades Jämtlands Automobil AB i juni 1903. Provturen med aktieägarna, f. ö. den enda gång bilen kördes på sträckan, lär ha varit sensationell. Vid bron i Lit hade omkring 500 personer samlats för att se denna vidunderliga vagn som gick av sig själv, och de fick tillfälle att se bilen på nära håll ett tag, för i utförsbacken mot bron gick motorn i för höga varv och kokade, så chauffören Wikholm rekommenderade urstigning. Ekström tog med sig passagerarna för att som sakkunnig se på flottningen i älven (han var flottningsinspektor) men då de kom tillbaka efter en stund, kokade det fortfarande i motorn. Samma var förhållandet då de kom tillbaka till bilen för andra gången. Men då publiken började bli otålig, satte Ekström allt på ett kort vid tredje återkomsten till vagnen och sade: "Nu kan ni sätta er i, mina herar!" Lyckligtvis startade motorn, men dessvärre kokade den för fullt igen vid övre delen av backen. Men vatten fanns ju överallt, så det problemet ordnade sig resten av resan som f.ö. tog tio timmar (!). Efter den provturen avvecklades bolaget, och Ekström köpte igen aktierna. En annan historisk åktur gjordes med "Södertälje Werkstäder" då landshövdingen med familj fick göra en provtur med denna länets första bil. Han bad Ekström köra sakta med hänsyn till stadens hästrafik, och efter åkturen berömde han föraren för den varsamma

Bilskola i Bomsund



Elevernas namn: Per och Rubert Hann, Borghunda, Hildor Forsberg och Manne Backström, Bomsund, Karl Pettersson, Eric Nääs och Elov Persson, Strömsnäs, Martin Andersson, Sittsjön och Elwing Hedberg, Dockmyr. Läraren Lindgren var från Östersund.



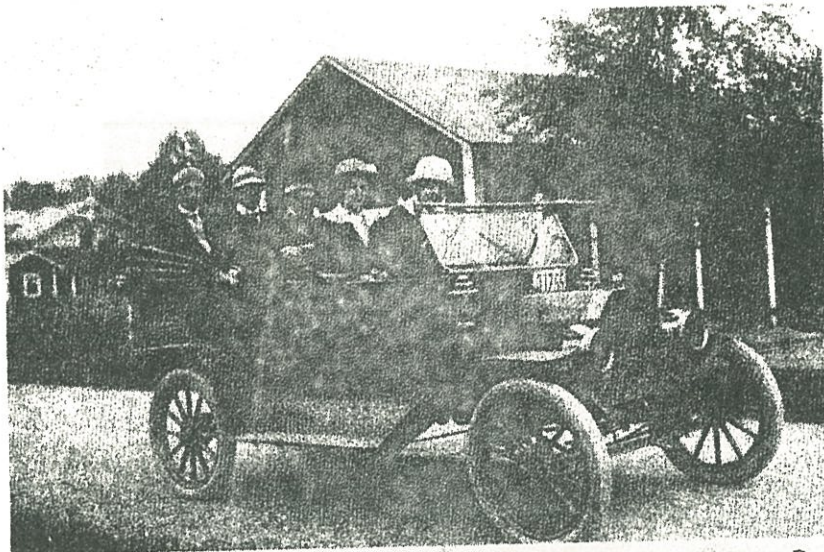
En av länets första bilar en Ford av årsmodell 1911 el. 1912 ägdes av Paul Hann.

körningen. I själva verket hade Ekström utnyttjat samtliga fart-resurser och uppnått bilens maximala hastighet, d.v.s. 10 km/timmen . . .

Omkring 1910 rörde väl en och annan automobil upp dammet på de krokiga och smala vägarna i Östjämtland och betraktades säkerligen med blandade känslor av byborna. Kanske en och annan spottade efter det sakta bortdragande fordonet, medan andra längtansfullt såg fram mot en provtur eller — himmelska tanke — sig själv som ägare till bilen.

Till de senare hörde en ung bondpojke i Boggsjö som senare skulle bli en av de mer bekanta bilförarna i östra Jämtland, nämligen John Pettersson. Redan som nioåring hade John stiftat bekantskap med detta nya underverk som kallades automobil då V. Forsberg från Östersund i Hård & Forsbergs firmabil skulle besöka sin hemby Holmsjö. Mycket folk hade samlats i Rissna för att se fordonet. Då föraren skulle stanna bilen, måste han köra den mot en stallvägg för att få stopp . . .

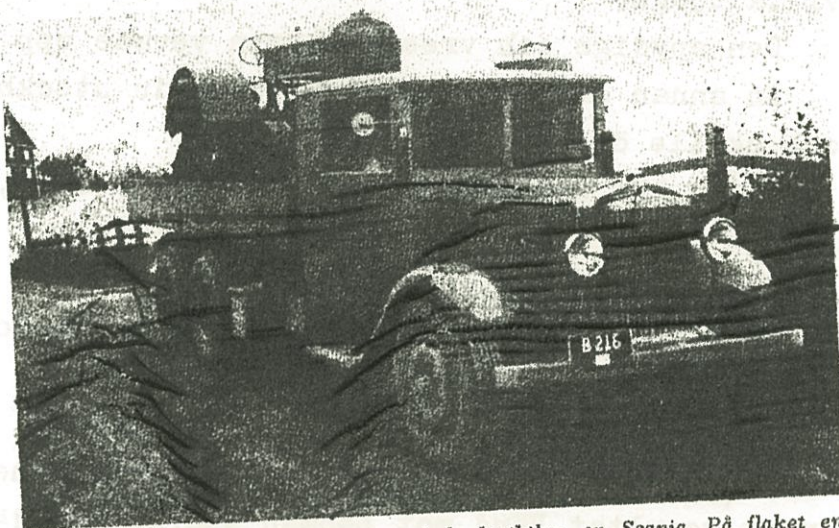
Sin första biltur gjorde John i en Minerva några år senare, och 1913 satte han sig själv bakom ratten, 15 år gammal. Tillsammans med sin bror hade han inköpt en Ford modell 1907 med registreringsnumret A 1755, och provturen gjordes första morgonen bilen



Ovanstående bil ägdes av John Pettersson och hans bror Per Pettersson. Det är en Ford av 1909 års modell, hemmahörande i Boggsjö i Sundsjö år 1912. Den hade registreringsnummer A 1755. Men icke ett ord vill John säga om damerna i framsätet.

stod på gårdsplanen medan den äldre brodern låg och sov. Då denne vaknade, såg han till sin förfäran att bilen var borta men lugnade sig då ett bekant töffande hördes från byns utkant. Där kom Forden som med sin lycklige förare jämte några passagerare varit på visit i Fisksjölandet, passerat en trång grind samt kommit samma väg ut igen utan annat missöde än en skräma på stänkskärmen. Det här bilköpet gav John Pettersson mersmak, och så köpte han en Opel Z 294, en krigsmodell från 1913 som hade kulhål som minne av fronttjänsten. Det kom att bli länets första lastbil med trafikrättigheter.

Reparationer måste man göra själv, och John erinrar sig hur han en gång måste byta vevstakslager i 30 graders kyla liggande på vägbanan vid Övsjö. Bysmeder måste göra reservdelar, om de inte kunde repareras. Det var f.ö. många märkliga bilar som trafikerade vägarna under 20- och 30-talen: postverket hade t.ex. en buss med skidor fram och gummimattor bak som drivband John provade själv medar på en Adler (medarna finns kvar!) i brist på däck, men trafiksäkerhet var förståss inte att tala om med den utrustningen. Flämtande karbidlyktor som kunde slockna när de bäst behövdes



En av John Petterssons första treaxlade lastbilar, en Scania. På flaket en traktor av märket Bolinder-Munktell, som hämtats i Eskilstuna.

skötte "belysningen", kompakta järnhjul eller hjul med däck försedda med järnskoning, bristfälliga bromsar, inga stötdämpare — ja, tekniken har verkligen utvecklats även om de första bilarna var enastående som produkter av sin tid.

Det var många episoder John Pettersson minns från sin tid som chaufför på linjen Östersund—Pilgrimstad—Stugun—Ragunda. Predikanten som måste sitta fastbunden på främre stänkskärmen i den överfyllda bilen från Strömsnäs till Krångede, färden utför Stugubackarna utan bromsar med Verner Stugvard sittande högst uppe på det höga lasset, beställningar på en hatt åt en flicka som inte ens visste vilken storlek hon skulle ha eller klänningen som han köpt åt en annan flicka utan andra mått än de uppskattande blickar han ägnade hennes figur. Men allt gick lyckligt, t.o.m. klädköpen klarade han liksom alla de tusen detaljer han skulle belasta sitt minne med — utan anteckningar.

Men en sak vill både John Pettersson och andra skriva under: hur än bilen kom till östra Jämtland, nog har den kommit för att stanna!

A. N.

(Ur serien "När MHF kom till bygden")

På väg

Den glade färjemannen i Rödösundet Gustaf Lehman hade mycken snarfyndighet och humor inombords. En dag kom en argsint sörlänning och skulle över. Han åkte i en folkvagn, vevade ner rutan, stack ut huvudet och röt:

När går den här färjan då?

Lehman upplyste honom vänligt om att den skulle gå om femton minuter.

Ny fråga: Hur många bilar kan Ni lasta på den här leksaken då?

Lehman såg upp från sitt göra.

Vi lastar fem bilar, sa han, men folkvagnar kan vi ta tjugu.

Den spydige och vresige herrn vevade upp rutan.

En annan dag kom en nobel och fin stockholmare och skulle över.

I den här sjön finns det väl mycket fisk, undrade han.

Oskapligt mycke, svarade Lehman.

Då kanske en annan kunde gå slänga ut och prova sin lycka också, menade stockholmaren.

Joo, för all del, var så god, sa Lehman.

Och stockholmaren slängde ut. Det blev emellertid inget resultat. Vänd mot Lehman sporde han därför:

Vad är det mest för sorts fisk ni får här?

Kryddsill, svarade Lehman kort och gott.

Vid en överfart hände det att en förnäm fru steg ut ur sin bil. Hon vågade inte sitta kvar där, ty det blåste en smula så att vattnet stänkte upp på färjan. Lehman tog lös ett räddningsbälte och klev fram till den onödigt rädda frun och sa på sitt goda jämtmål:

Lur på de 'de' henne!

.+.+.+.+.+.+.+.+.+

Till Frösön kan man komma på tre sätt. Två av dem är med färja. Den ena färjan går över Rödösundet. Den andra går över Vallsundet. För 50 år sedan körde Lasse Carlsson, åkare i Östersund, ombord på Vallsundsfärjan i firmans lastbil med en två ton tung hyvelmaskin på flaket. Hur det sen gick kan Du läsa på nästa sida.

Färjan sjönk och tre personer drunknade!

Olle Fors publicerade i *IT* den 24 november en intervju med åkaren Lasse Carlsson i Östersund. Olle har ställt artikeln till Karburatorns förfogande.

Det var full storm lördagsförmiddagen den 22 november 1924. Sjöarna slog över färjan och ett par hundra meter från Fillsta-sidan vräktes Lasse Carlssons lastbil motrelingen. Den tunga bilen krossadereligen och rev upp bordläggningen på färjan som snabbt tog in vatten, kantrade och sjönk.

Tre personer — två män och en kvinna — drunknade i färjakatastrofen. Lasse Carlsson, ytterligare en passagerare samt färjmännen och hans son räddades efter 20 dramatiska minuter i det iskalla vattnet.

— Det var en vanlig körning, berättar Lasse Carlsson, nu bas för familjeåkeriet, då 19-årig chaufför hos sin far.

SKULLE VARA LEDIG...

— Vi lastade en hyvelmaskin nere på järnvägen, jag och Mauritz Persson som egentligen skulle ha varit ledig den här dan.

De for i varsin bil till Vallsundet. Hyvelmaskinen skulle köras till riksdagsman Johan Olofsson i Digernäs — riksdagsmannen skulle själv följa med på färjan.

SÄKRASTE FÄRJAN!

— Vi såg hur färjan gungade när den kom från Fillsta-sidan, och vi kände oss lite kymiga, berättar Lasse Carlsson.

Men den stora färjan — med plats för 6—8 bilar — räknades som säker. Den var bara två år gammal och ansågs som en av de stabilaste i hela Norrland.

— Det var inte tal om att turen skulle inställas på grund av stormen.

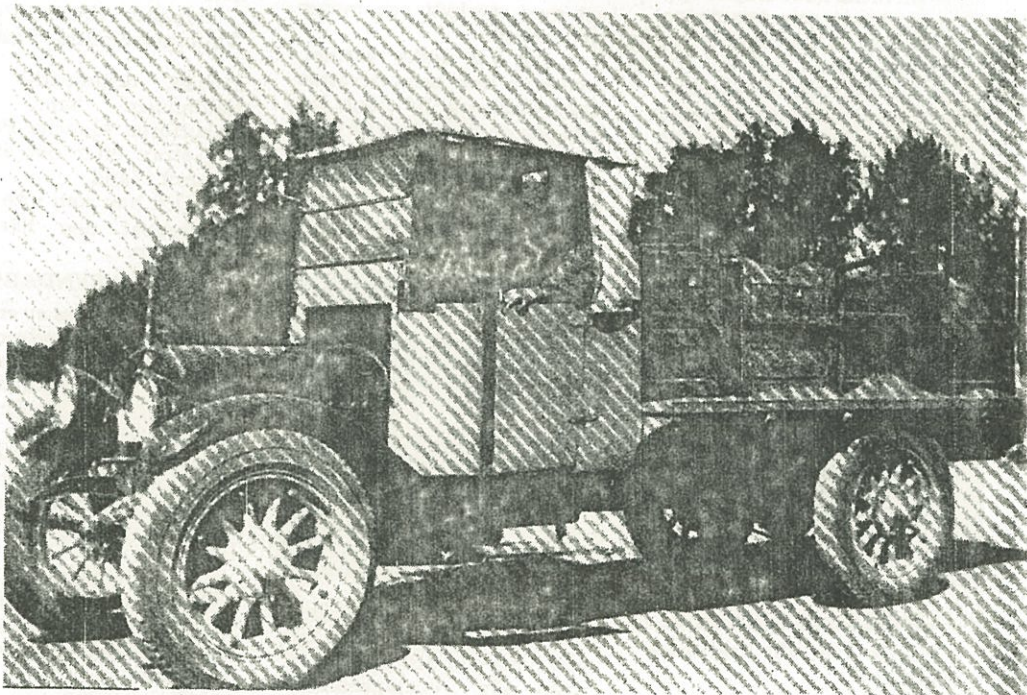
De två lastbilarna körde ombord på varsin sida om styrhytten som var byggd över motorn mitt på färjan.

Intervju av
Olle Fors

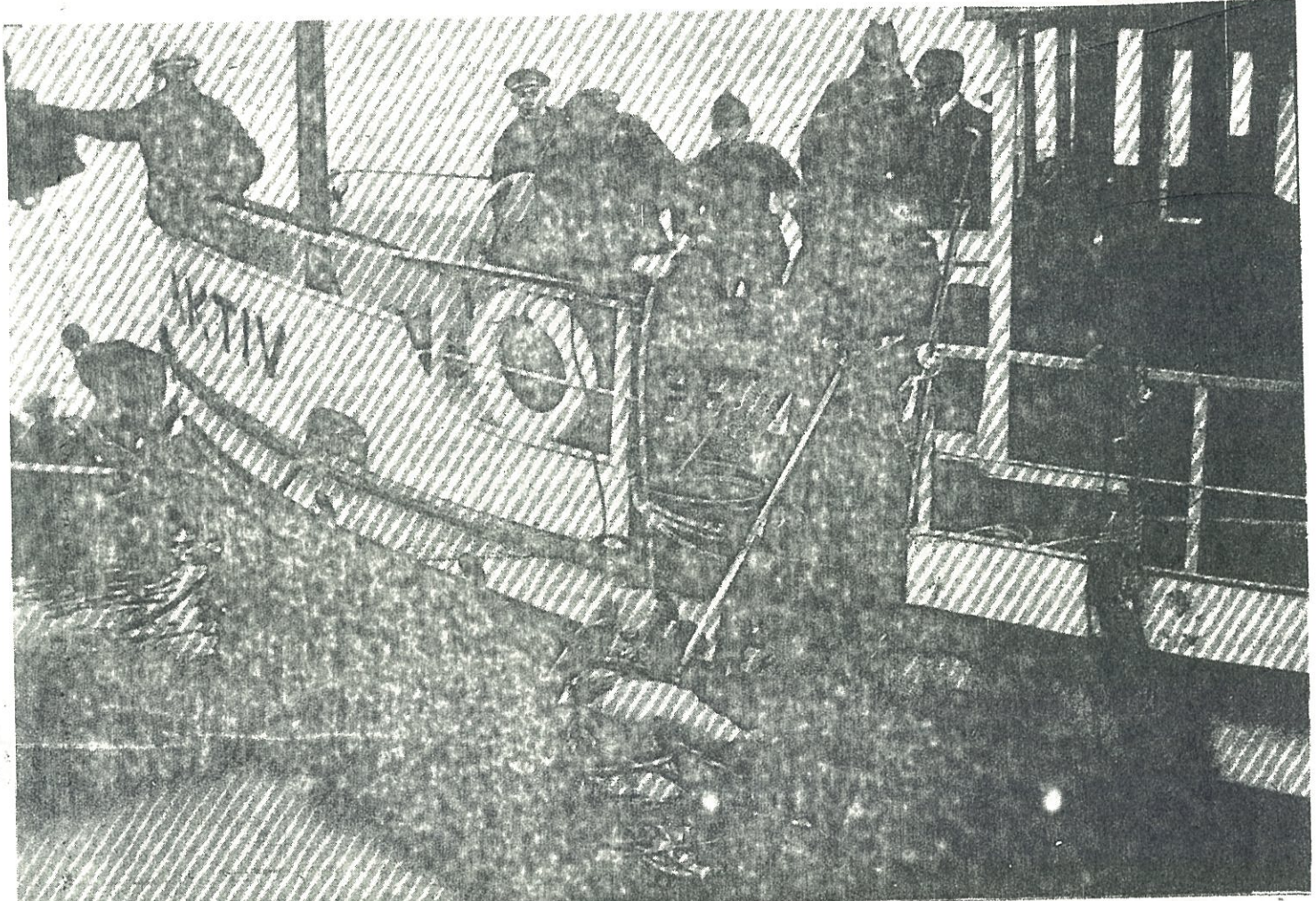
En hemsk olycka vid
Vallsundet i lördags.

Färjan kantrade i stormen
med sju personer ombord.

Två personer drunknade och en avled strax sedan han kommit i land.



Den här lastbilen — en DMC 1924 års modell — vräktes mot färjans reling och sjönk tillsammans med färjan och sju personer. Bilden är tagen som maren innan färjakatastrofen. Lasse Carlsson sitter vid ratten bredvid sin bror Åke.



RELINGEN KROSSAS

Men de sju ombord kände snart att vädret var i hårdaste laget. Färjan krängde och slog i sjön. Linan som skulle hålla färjan på plats förvärrade bara situationen och hotade att pressa ner fören i de höga vågorna.

— En lucka hade slagits upp i motorhuset och remmarna slirade när vattnet sköljde in, berättar Lasse Carlsson.

— Jag stod och höll i luckan när färjan plötsligt krängde till och min lastbil vräktes mot raket. Färjan måste ha varit felkonstruerad, för när bilen krossade relingen slets däckat upp och vattnet forsa-

de. Medan de sju klängde sig fast vid den vänstra relingen sjönk färjans högra sida allt djupare.

ALLA I VATTNET

Plötsligt tog färjan överbalansen. Den andra bilen slog mot motorhuset som krossades. Ögonblicket efter att de två bilarna försvunnit i vattnet med styrhytt och motor sjönk färjan.

— Jag var under vattnet, men kom upp igen, berättar Lasse Carlsson. Så sjönk jag igen och då tänkte jag på dom därhemma.

Men så fick Lasse Carlsson hjälp av färjmannen Johannes Nilsson som klamrat sig fast vid ett träflak som

Fillsta-sidan och båtar sattes snabbt i sjön.

— Men plötsligt vände båtarna, och vi var rädda att de inte såg oss i den höga sjön. Men roddbåtarna kom tillbaka. Efter 20 minuter i det iskalla vattnet räddades fyra av de sju personerna på färjan.

Torparen Zakris Persson, Valla, och Kristina Fastesson,

Frösön, drunknade innan räddningen hann fram. Chauffören Mauritz Persson dog strax efter det att han kommit i land.

— Och han som inte skulle ha jobbat den här dan, egentligen...

VEM VAR SYNDABOCK?

Olyckan följdes av en febril aktivitet. Vägstyrelsen sammankallades och landshövding och landsfiskal startade omfattande förhör för att få fatt i en syndabock.

Riksdagsman Olofsson beskylldes för att "rent av ha pockat på att få de båda transportbilarna ombord"

men utredningarna las ner och kravet på att färjan skulle ersättas med en ångbåtslinje Östersund—Knyttan rann ut i sanden.

INGEN SJÖMAN...

Färjan och bilarna plockades upp ur djupet och trafiken var igång till våren igen.

Under tiden från haveriet tills isläggnings sköttes persontrafiken över Vallsundet med hjälp av en roddbåt.

— Och inte har olyckan satt några speciella spår hos mig, menar Lasse Carlsson.

— Men någon sjöman blev man inte av den färden.

OLLE FORS

+.+.+.+.+.+.+.+.+

Vallsundsfärjan löper mellan Valla och Genvalla. Sundet är 1.080 meter långt. Dagens färja tar 55 bilar. Under brådaste turistsäsongen transporterar dagens färja över 2.600 bilar om dygnet. Planer finns på att bygga bro över Vallsundet. När det blir, står dock i stjärnorna.

REDAX

— Jag var under vattnet men kom upp igen!

FÄRJAN SJUNKER!

Färjan fick allt kraftigare slagsida.

— Plötsligt skrek färjmannen att färjan sjunker, berättar Lasse Carlsson. Jag tog mig runt motorhuset upp mot den andra relingen. Där försökte vi få loss livbåten men linorna hade frusit fast.

brutits loss från motorhuset.

— Där låg vi i vattnet, han och hans son och jag. En bit ifrån låg riksdagsmannen Olofsson på ett annat flak tillsammans med Mauritz Persson och kvinnan.

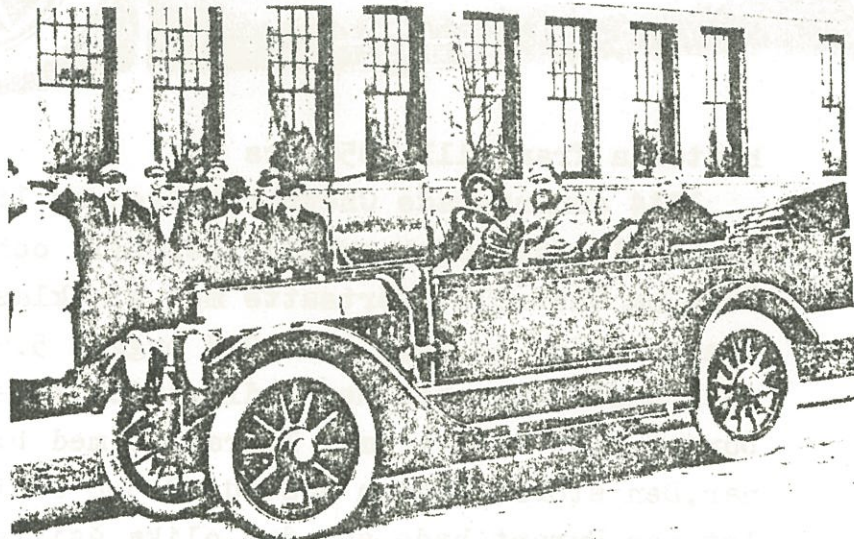
RÄDDNINGSBÅTARNA VÄNDE

Haveriet upptäcktes från

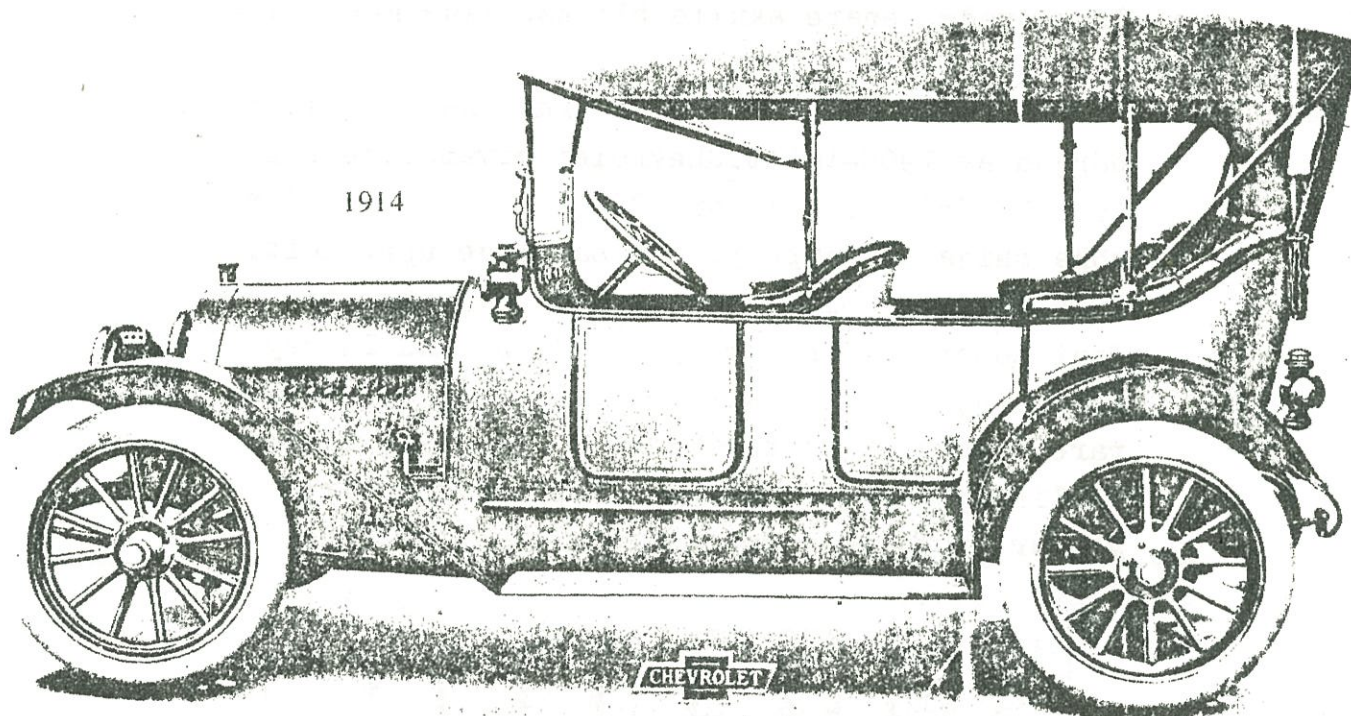
The Chevrolet logo, featuring the word "Chevrolet" in a stylized, cursive script font.

Märket Chevrolet skapades huvudsakligen av av två män - Louis Joseph Chevrolet och William C. Durant. Chevrolet var ingenjör och formgivare. Durant var geniet och marknadsföraren. Tillsammans utvecklade de båda vad som inom ett halvt århundrade senare skulle bli Amerikas mest sålda bil.

Chevrolet och Durant var kända namn redan i början av 1900-talet. Chevrolet utvandrade till Amerika från Schweiz år 1900 för att i USA försöka sälja en vinpump, som han hade uppfunnit. 1905 uppmärksammades Louis som mekaniker åt Fiat Motor Company. Tre gånger slog han Barney Oldfield, som 1905 ansågs vara USA:s bästa förare. Ganska snart blev därför Chevrolet berömd tävlingsförare. Indianapolisloppet vanns tre gånger av bilar, som Chevrolet konstruerade.



1909 anställdes Chevrolet av Durant för att utforma och konstruera en ny bil. Efter två års experiment påbörjades den nya bilen i mars 1911. Durant var engagerad i bolagen Little Motor Comp. och Mason Motor Company och tillsammans med Chevrolet bildades nu det tredje bolaget Chevrolet Motor Company, som inkorporerades den 3 november 1911. Little framställde en 4 cylindrig och 6 cylindrig vagn medan Mason tillverkade motorer. Båda blev snart en del av Chevrolet och Louis konstruerade den klassiska sexan. 1912 var vagnen i serieproduktion. Den framställdes först utan vindruta, men 1912 fanns även sådan, 1914 undergick även motorn en del förändringar. 1912-14 års modeller hade elektriskt ljus. Fjädrarna var halvellaptiska. Hand och fotbroms var av expanderande typ med verkan på bakhjulen. Hjulbasen var 120 tum liksom 1917-19 års V 8 modeller. Motorn var den största i Chevrolets



historia fram till 1958 års V8.

1914 annonserade Chevrolet även en liten vagn, Light Six. Samtidigt erbjöds Republic och Little. Även om Chevrolet fortsatte med sin klassiska Six Tourer under år 1914 och 1913 byggde 5.987 vagnar, så framstod mer och mer tydligt för finansgeniet Durant, att det var mer lukrativt med billiga vagnar. Den större vagnen kostade 2.500 dollar. Chevrolet och Durant hade således olika åsikter om bilar och hur de skulle produceras.

Louis Chevrolet ville ha sitt namn förknippat med en högpris kvalitetsvagn, medan Durant ville tillverka en bil, som skulle tävla med den berömda T-Forden. Detta jämte andra skiljaktigheter medförde ganska snart, att Louis Chevrolet 1914 lämnade företaget. Chevrolet insåg, att han kunde lämna företaget, men att hans namn måste förbli kvar. Det var företagets egendom. Det berättas, att den hetlevrade Louis efter ett häftigt gräl lämnade företaget och kastade åt Durant sina aktier. Hade han behållit dem och ingenting gjort, skulle han före sin död ha varit mångmiljonär. Chevrolet gick emellertid för att aldrig mer återkomma. Endast under en kort period under depressionens år arbetade han som mekaniker i en Chevroletfabrik.

Chevrolet bildade nu Frontenac Motor Cooperation of Michigan, som senare knöts till Stutz Motorcar Company. Chevrolet och hans bröder framställde i årtal det berömda Frontanau cylinderblocket för T-Fordmodellen. Senare övergick han till flyget. Fram till 1941 blev Chevrolets liv en serie av motgångar. Svag hälsa och personliga tragedier undergrävde honom till hans död i Detroit 1941.

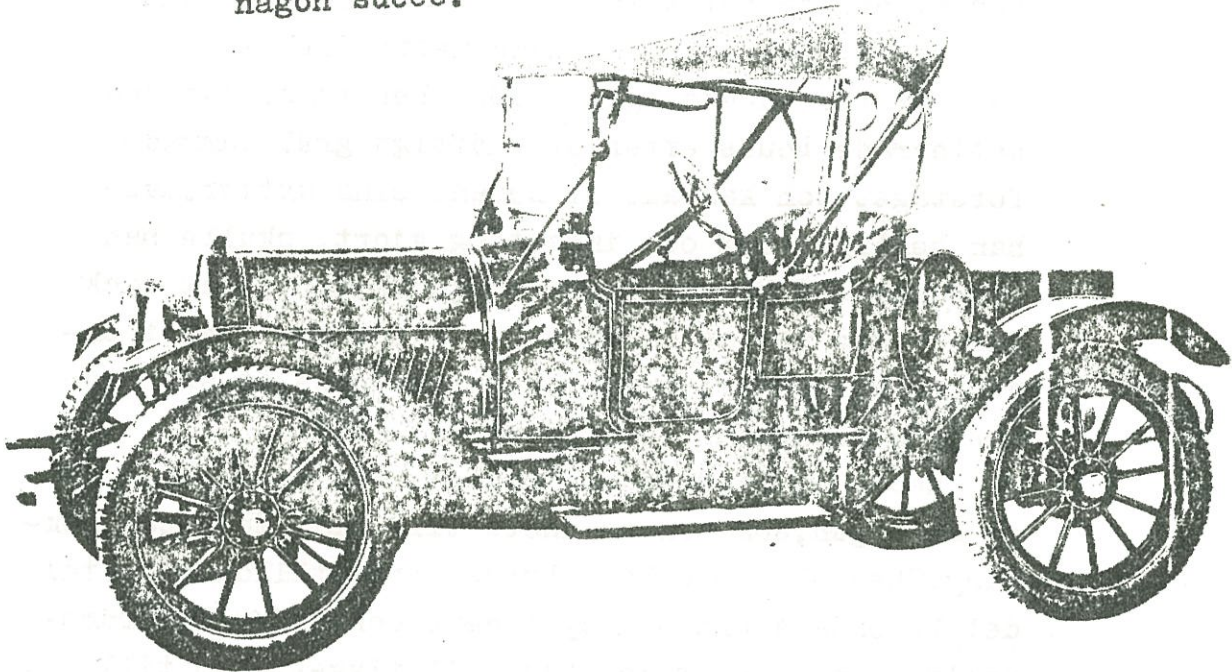


Namnet Chevrolet som bilmärke valdes ej blott för den färgstarke racerföraren, utan Durant tyckte framförallt att namnet lät musikaliskt och hade en speciell klang. Chevroletemblemets kom i bruk först 1914. Durant hade 1908 besökt Paris och där sett en tapet, som tilltalade honom. Mönstret på denna blev senare Chevrolets märke. 1918 blev Chevrolet Motor Corporation en del av General Motors.

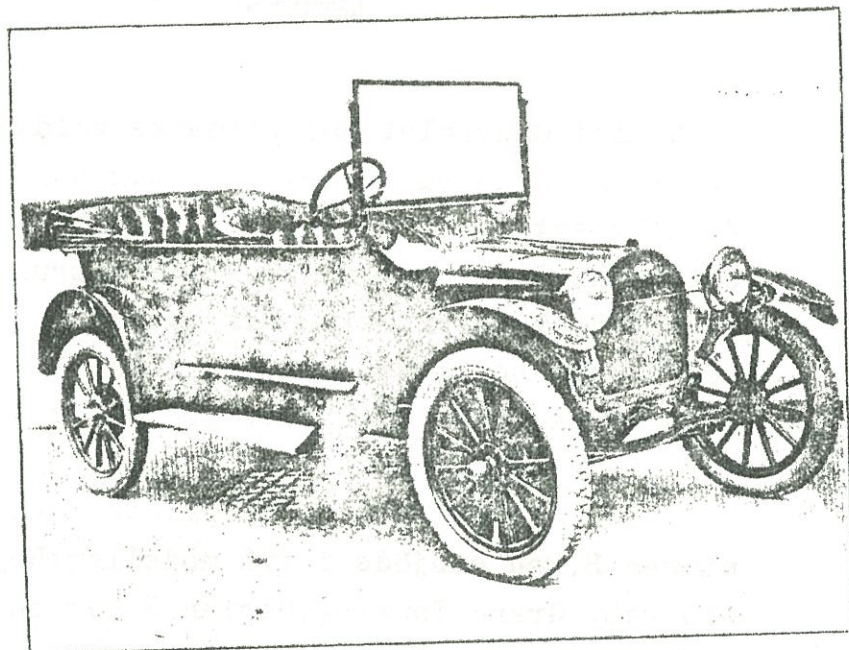
1914 - 16 erbjöds en 4 cylindrig vagn, som fick beteckningen H. Den erbjöds i två modeller: Royal Mail Roadster och Baby Grand Touring. Serien H var en förbättring av den gamla Little. Motorn till vagnen blev sedan den, som före-

kom i alla 4 cylindriga vagnar fram till 1928.
Alla vagnar i H serien fick en hjulbas på 104 ".

Med 1915 års serie Light Six Tourer blev
Chevrolet en lågprisbil. Den kostade 1.475 dollars,
men blev dock ej populär. Endast 500 vagnar byggdes.
Även om vagnen förbättrades 1915, så blev den ej
någon succé.



Däremot gjorde en annan vagn det. 1914 kom yt-
terligare en 4 cylindrig vagn. Den fick namnet 490,
därför att den kostade 490 dollars. Den blev en all-
varlig konkurrent till T-Forden. Vagnen hade träcker-
hjul, fram 30 x 3" och bak, 30 x 3 1/2" och tillverka-
des fram till 1922.



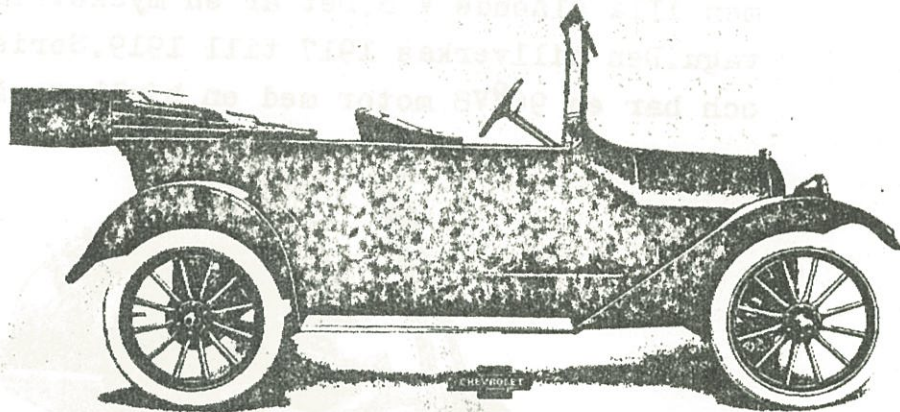
CHEVROLET Four-Ninety.



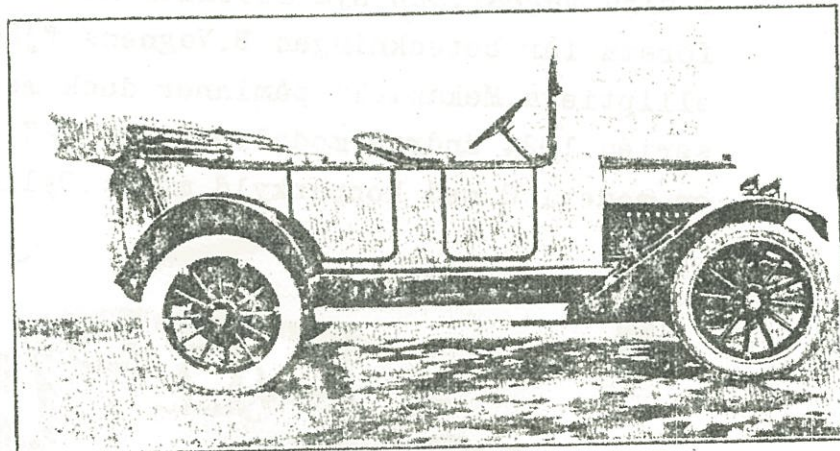
1917 får modellen beteckningen The Royal Mail och The Baby Grand ånyo, men den nya modellen är större än H modellen. Hjulbasen blir 108", men mekaniskt påminner serierna om varandra. 490 serien får 1917 sin första täckta modell - All Season Tourer. Självstart och elektriskt ljus blir standard. 1918 införs återigen många förbättringar och karossen byggs nu av Martin Parry, som 1930 knyts till Chevrolet.

Chevrolet "Four-Ninety"

"The Product of Experience"

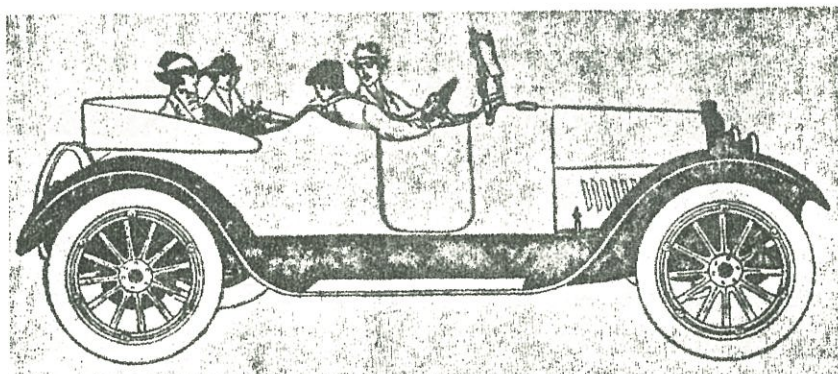


Nu kom Chevrolet för första gången i närheten av T-Fordens pris och nu började tävlingen mellan Ford och Chevrolet. Motorn utgjordes av H-modellens 4 cylindriska block, som genom tekniska förbättringar framställdes till lägre kostnad.



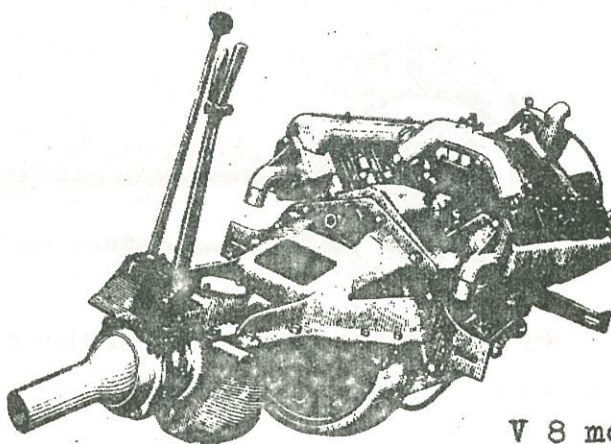
CHEVROLET: Baby Grand.

1917-22 kommer även en serie F, 1918 FA och 1919-1922 FB. Varför F serien ersätter H serien är ett mysterium. Hjulbasen ökas 2" till 108" och endast två karosser erbjuds. 1922 görs åtskilliga förbättringar



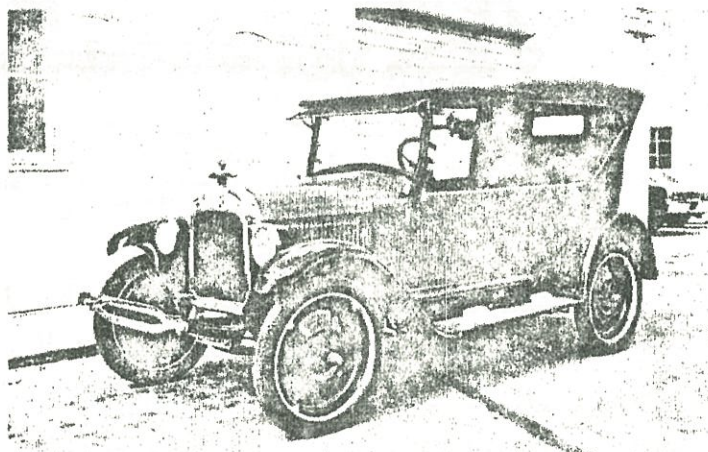
Chevrolets V 8 modell

på FB serien. 1922 kommer ytterligare en vagn, som är större än tidigare. Inte förrän 1933 kommer en vagn med en hjulbas på 110" eller mera att tillverkas. Sent på året 1917 presenterar Chevrolet sin berömda men illa slående V 8. Det är en mycket intressant vagn. Den tillverkas 1917 till 1919. Serien heter D och har en 90° V8 motor med en hjulbas på 120 " .



V 8 motorn

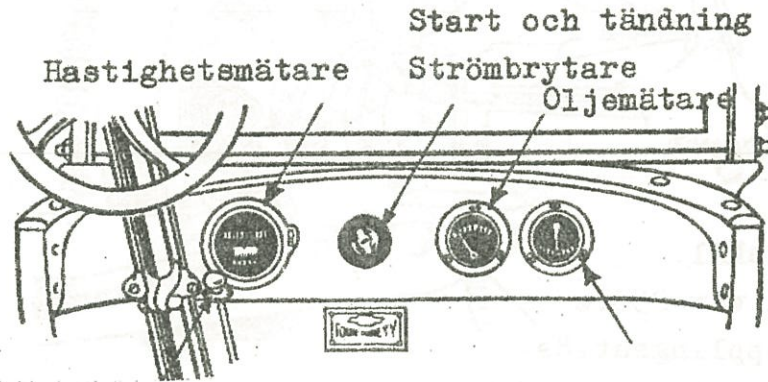
1923 övergår Chevrolet till 4 cylindriga motorer i sina vagnar. Den nya modellen heter Superior och den första får beteckningen B. Vagnens fjädrar är kvarts-elliptiska. Mekaniskt påminner dock modellen om 490 serien. 1924 ändras modellen, men 1923 presenteras även en modell C med kopparkylad motor. Cylindrarna är om-



1924 års

Superior

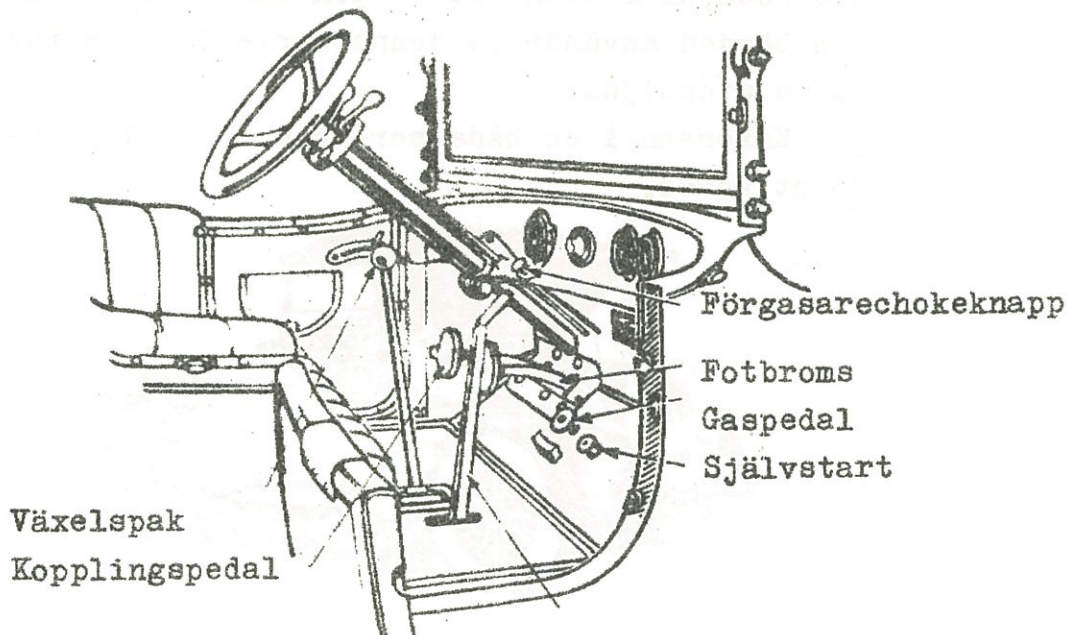
gjutna med kopparfoder. 500 vagnar tillverkas, men samtliga måste återkallas, då försöket ej slår så bra ut. Idag finns endast ett par vagnar kvar av denna modell. Bilen är dock identisk med Superior B utom kylarmärket. Priset är 200 dollars.



Förgasarechoke

Amperemätare

1925 presenteras modellen K, som blir en stark konkurrent till Henry Fords modell T. Mekaniskt har den nya modellen många förbättringar. Chassits balansering är helt ny. Kopplingen är ny och transmissionen har förbättrats. Bakaxeln är av halvelliptisk flottörtyyp och banjohuset ersätter den gamla tvådelade typen. Träkerhjul, 30 x 4.0" används, men Sedan och Coupé modellerna får tallrikshjul. Hjulbasen blir 103" men ramen är helt ny. Halvelliptiska fjädrar ersätter de kvartselliptiska. Gasreglaget placeras på ratten liksom på 490 serien.



Växelspak
Kopplingspedal

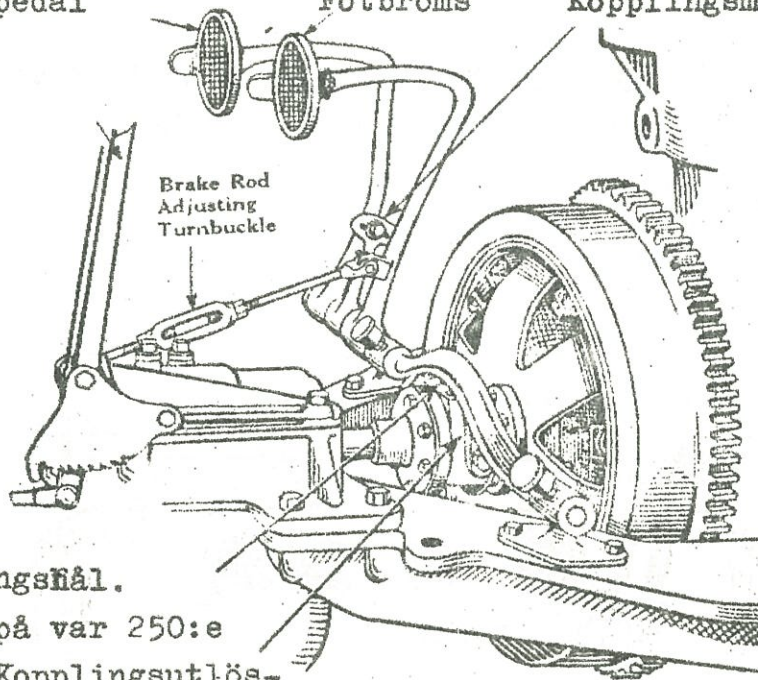
Förgasarechokeknapp
Fotbroms
Gaspedal
Självstart

Kopplingspedal

Fotbroms

Kopplingsmedal-justering

Handbroms



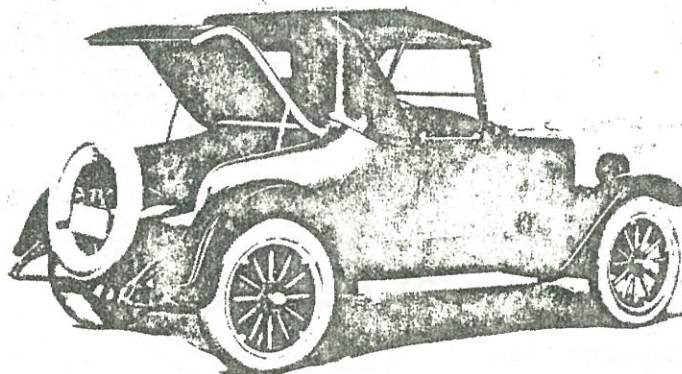
Oljepåfyllningshål.

Olja fylles på var 250:e
mil

Kopplingsutlös-
ningskrampa.

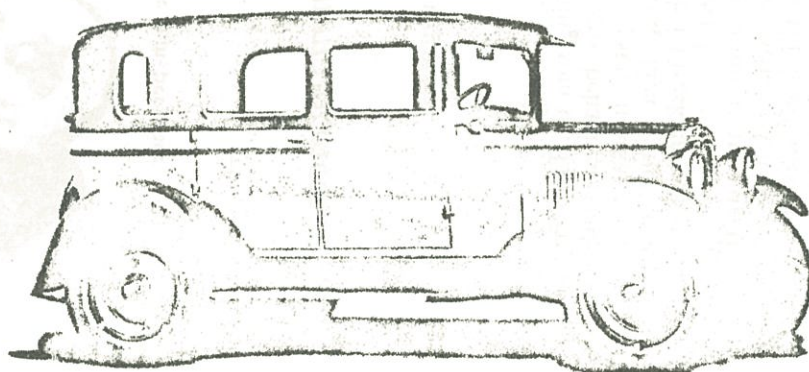
1926 kommer modellen V. Den är utom motorn och bromsarna ganska identisk med tidigare modell. Både den sena K och den tidiga V har reglagen på instrumentpanelen. På den sena V modellen placeras reglagen återigen på ratten. Kylargrillen är av aluminium. Alla superior modellerna utrustas med burkstrålkastare med aluminium sargar. På den tidiga K modellen är strålkastarna fästade på skärmarna som på B och F modellerna. På den sena K och V modellen förbinds strålkastarbågen med skärmarna och på denna sitter lyktorna. Baklyktorna påminner om 1930-talets modeller och blir standard på den sena V 8 modellen. Till en början används på denna serie dock en rund baklykta utan stoppljus.

Karossen i de båda serierna K och V ritas av Dupont Duces.



1926 års Superior

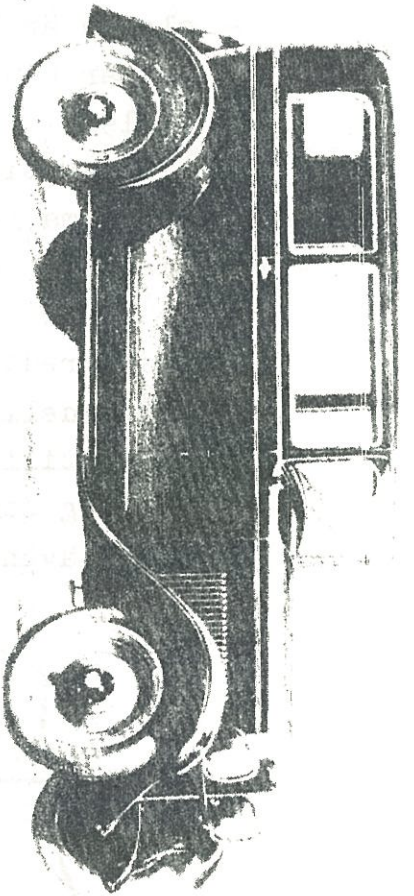
1927 kommer en ny modell - Capitol AA. 1927 års slogan är "Den vackraste Chevroletbilen i historien". Det är kanske sant jämfört med tidigare modeller, även om 1927 års modell egentligen endast är en ansiktslyftning av tidigare Superior. Karossen förblir i stort sett densamma, men kylaren ändras något och karossen får en list runt om. Strömlinjeformade strålkastare ersätter de äldre burklyktorna. Karosstilen har egentligen ändrats redan 1926, men 1927 kommer även en Sport Cabriolet modell. 1927 introduceras träckerhjul som ett alternativ till tallrikshjulen. Däckdimensionen är 29 x 4.40" ballong som standard. Mekaniskt förblir dock bilen densamma, även om oljefilter blir standard. Mustascherna sit-



1927 års Chevrolet

ter på ratten liksom på tidiga K modellen.

Större och bättre är 1928 års slogan. Modellen får namnet National. Serien betecknas AB. Hjulbasen ändras till 107" och för första gången används fjrhjulsbromsar. Däckdimensionen ändras till 30 x 4.50" och träckerhjul alternativt tallrikshjul kan erhållas. Andra mekaniska förbättringar har skett i motorn. Yttre förändringar är längre huv och större kylare. Strålkastarna påminner om 1927 års men ett svart band runt sargens insida tillkommer för att matcha det svarta bandet runt kylargrillen. Karosserierna påminner om 1927 års modeller, men nu introduceras även en Imperial Landau och Sport Cabriolet av Fischertyp. 1928 års vagn har ovala instrument. Tidigare modeller har haft runda.



CHEVROLET TVÄDDÖRRARS 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-

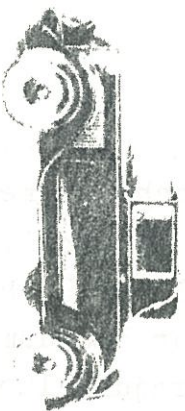
ma utrustning som de. Den har en stor vagns behagliga fjädering, och tysta, mjuka gång, dess vackra, låga linjer och yttre finish i färgskala och dekorativa detaljer.

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



TOURING
för fem personer

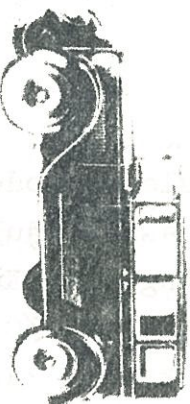
Rymlig och bekväm, en vagn för friluftsmännskor, som vilja njuta av frisk vind, solskin och natur. Sofflettens fyra sidorycken fästas vid dörrarna och öppnas med dem.



KUPE

för två personer

En vagn, speciellt lämpad för affärsmännen, men även uppskattad av damer. Riktigt tilltaget bagageutrymme, pakethylla bakom säter och ficka i dörren.



FYRÄDDÖRRARS SEDAN

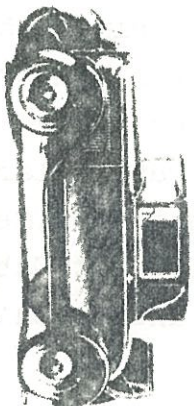
för fem personer

En vagn för alla förhållanden — med Chevrolet's erkända styrka, pålitlighet och goda driftsekonomi. Färdhängare, förestöd, påhängare, matta och tillgångar för de bästa fönstren ingår i utrustningen.



ROADSTER
för två personer

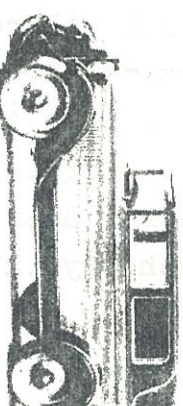
Läs och lång med ett säkert läge på vägen även vid hög fart och i kurvor. Stort utrymme för bagage i bakvagnen. De lösa sofflett-sidoryckena öppnas med vagnsdörren.



SPORT-KUPE

för fyra personer

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



IMPERIAL LANDAU SEDAN

för fem personer

En ultramodern vagn, ljuvost inredd, förtän, representativ, en de stora dyrare vagnarnas jämlik. Påhängare, akkopp, förestöd, taklampan och matta tillhöra bl. a. standardutrustningen.

Ett stort antal Chevroletvagnar finns inom klubben. Roland Gottner-sson har bl.a. en 1924-års Superior. Per Åke Tegstedt står i begrepp att bygga en 1925 års modell. Redax, Jan Andersson och Manne Evertsson är ägare till 1926 års Chevroletämnar och Arthur Persson äger ett mycket fint exemplar av 1927 års Cabrioletmodell. Rolf Nyberg renoverar en 1928 års vagn och Arne Jönsson har i sitt veranstanstall både 1928 och 1929 års modeller. Ägare till 1929-30 års modeller är Bo Eriksson Geir Högbohm, Yngve Lund, Jöns Eriksson och Hans Lövgren. Redax kör omkring i en 1934 års Standard och Per Åke Tegstedt i en 1935-36 års Cabriolet. Peller Norman har en 1936 års Master och

1937-39 års modeller ägs bl.a. av Jan Staffan Bruman och Per Jonsson. Bilen ovan Högbohm Chevrolet International. Bilen är 6 cylindrig med 3 växlad osynkroniserad växellåda och har en toppfart på cirka 130 km i timmen.



CHEVROLET - Chevrolet Motor Co., Detroit, Mich. 1911 to date. (Earlier New York address) * On plate on dashboard; under the instrument board; Rt. side of front seat frame; Rt. body sill under floor mat; from 1936-42: On right side of block near fuel pump & on block under valve sideplate.			1922	490	4	1A-59934-1B-20390 2A-55239-2B-19268 3A-53242-3B-24459 6A-54959-6B-8068 9A-47849-9A-50543	
Chevrolet cars numbered by manufacturing zone. Following numerical prefixes denote plant where car was made: Through 1923: 1-Flint, Mich.; 2-Tarrytown, N.Y.; 3-St. Louis, Mo.; 6-Oakland, Calif.; 7-Ft. Worth, Texas; 9-Oshawa, Ontario. Through 1929: 1-6 the same; 9-Cincinnati, Ohio; 12-Buffalo, N.Y.; 21-Janesville, Wisc.			1922	T	4	1-4455-4792 2-3832-4359 3-2062-2107 6-2447-2631	
1916-17	4-90	4	2-1-2-36486	1922	FB	4	1-24854-1A-39542 2-15532-2A-30257 3-2317-3A-30599 6-6122-6A-30704 9-6439-9A-6593
1917	F	4	2-1032-2-41117	1923	G	4	1-385-683 2-304-623 3-123-229 6-183-386 9-195-202
1918	4-90	4	2-36487-2-59958	1923	Sup	4	18-20391- 28-19269- 38-24459- 6B-8087- 9B-1000- 12B-1000- 21B-1000-
1918	FA	4	2-4118-2-7432	1923	U	4	1D,2D,3D,6D,9D, 12D,21D-1000 up
1919	FB	4	1-6003-9385 2-678-4739-747 6-1001-1290 9-454-1336	1923	Sup	4	1F-1181 & up 2F-1064 & up 3F-1412 & up
1919	4-90	4	1-80267-92475 2-78646-90422 3-35891-47101 6-30568-36685 7-21099-25430 9-22324-28154	1924	Sup	4	1F-8980 & up 2F-10799 & up 3F-14115 & up 6F-7909 & up 9F-8354 & up 12F-8360 & up 21F-7685 & up
1920	4-90	4	1-92475-98087 2-90422-96548 1-A1776-A15028 2-A00858-17072 3-47101-67368 6-36685-47292 7-25430-32608 9-28154-38102	1925	Sup-K	4	1F-38882-1K33751 2F-51141-2K45727 3F-56586-3K48220 6F-29297-6K72866 9F-27126-9K27519 12F-35271-12K36081 21F-33582-21K32544
1920	FB-40-30	4	1-9385-17888 2-4739-9702 6-1290-3908 9-1366-3938 3-54-535	1926	Sup K	4	1K-33752-IV-1 2K-45728-IV-1 3K-48221-IV-1 6K-27867-IV-1 9K-27520-IV-1 12K-36082-IV-1 21K-32545-IV-1
1921	4-90	4	1A-15028-41686 2A-17072-32420 3-67368-71262 6-47292-51095 7-32068-34121 9-38102-45116	1926	Sup V	4	1V-1000-48499 2V-1000-49550 3V-1000-83277 6V-1000-27138 9V-1000-52906 12V-1000-38701 21V-1000-54755
1921	FB	4	1-17888-19770 2-9702-13374 3-535-1706 6-3908-5470 9-3938-6056	1927	Sup V	4	1V-48500-1AA1 2V-49551-2AA1 3V-83278-3AA1 6V-27139-6AA1 9V-52907-9AA1
1922	4-90	4	1A-41686-80739 2A-32420-75274 3-71262-69316 6-51095-6A-66285 9-45116-9A-50543				
1922	FB	4	1-19770-1A-33666 2-13374-2A-15801 3-1706-3A-30145 6-5470-6A-30503 9-6056-9A-6539				

1927	AA	4	12V-38702-12AA1 21V-54756-21AA1 1AA1-1AB1000 2AA1-2AB1000 3AA1-3AB1000 6AA1-6AB1000 9AA1-9AB1000 12AA1-12AB1000 21AA1-21AB1000
1928	AB	4	AB1000 & up
1929	AC	6	1-21AC-1000 & up
1930	AD	6	1-21AD-1000 & up
1931	AE	6	1-21AE-1000 & up
1932	BA	6	1BA-1000 & up
1933	CA	6	CA-1000 & up
1933	CC	6	CC-1000 & up
1934	DA	6	DA-1000 & up
1934	DC	6	DC-1000 & up
1935	EC	6	EC-1001 & up
1935	EA	6	EA-1001 & up
1935	ED	6	ED-1001 & up
1936	FC	6	FC-1001 & up
1936	FD	6	FD-1001 & up
1936	FA	6	FA-1001 & up
1937	GB	6	GB-1001 & up
1937	GA	6	GA-1001 & up
1938	HB	6	HB-1001 & up
1938	HA	6	HA-1001 & up
1939	JB	6	JB-1001-33221
1939	JA	6	JA-1001-58510
1940	KB	6	KB-1001-20946
1940	KA	6	KA-1001-72089
1940	KH	6	KH-1001-37644
1941	AH	6	AH-1001-92374
1941	AG	6	AG-1001-62708
1942	BG	6	BG-1001-13310
1942	BH	6	BH-1001-27530

1929 års modell International blev en mycket populär vagn. Mer än en miljon av modellen såldes första året och motorn utvecklades efter hand fram till 1953.

1931 passerade Chevrolet slutgiltigt Ford i försäljningen och behöll ledningen med undantag för tre år. 1934 uppnådde Chevrolet tiomiljonte bilen av märket och 1939 var siffran 15 miljoner vagnar. Så Chevrolet blev en mäktiga populär vagn under trettio-talet och är det även idag.

Intresserade av märket Chevrolet kan gå med i Vintage Chevrolet Club of America, P.O. Box 1135, Bellflower, California 90706, USA.

REDAX

NÅGRA TEKNISKA DATA HOS 1929 ÅRS CHEVROLET

MOTOR: Sexcylindrig toppventilmotor, cyl. diam. 84,4 mm; slaglängd 95,25 mm; cyl. vol. 3,8 lit. Bromsar 46 hkr. vid 2 600 min/utvarv. 3-punkts motorupphängning. Gjutjärnskannor.

CYLINDRAR: Gjutna i ett block, bildande ett helt med övre vevhushalvan. Avtagbart cylinderlock. Explosionskammarna specialkonstruerade för hög kompression 5,07-1.

SMÖRJNING: Kombinerad tryck- och stämksmörjning, oljepump av excentertyp, AC oljefilter samt vevhusventilation med oljeavskiljare. Oljetryckmätare på instrumentbrädan. Alemite-system för chassismörjning.

FÖRGASARE: Carter med AC luftrenare och accelerationspump. Luften förvarmes innan den når förgasaren (hotspot manifold).

BRÄNSLESYSTEM: AC bensinpump och AC bensinfilter med genomskinlig glaskopp. Bensintanken, rymmande 41 liter, fäst vid ramen baktill och försedd med bensinmätare.

TÄNDNINGSSYSTEM, STARTMOTOR OCH GENERATOR: Delco-Remy välkända fabrikat: Generators tredje borste reglerbar. Kraftigt batteri med 13 plattor.

VÄXELLÅDA OCH KOPPLING: Kulväxel, 3 hastigheter framåt, en back. Enskivig torrlamellkoppling, fullständig innesluten, erfordrar ingen smörjning. **SVETSYSTEM:** Stor cellolare av Harrison, varmanum och fläkt. Kylvänt-

HJULBAS: 2,72 m (107").

BAKAXEL: Semifloating. Bakaxelkåpa av banjotyp, pressad i ett stycke.

BROMSAR: Två av varandra helt oberoende bromssystem. Fotbromsen: Fyrhjulsbromsar, invändigt expanderande på framhjulens, utvändigt sammandragande på bakhjulens bromstrummor. Bromstrummornas diameter: fram 26,7 cm; bak 27,9 cm. Handbromsen verkar invändigt expanderande på bakre bromstrummorna. Total bromsytta: 1 581 kvcm (245 kvtum).

STYRNING: Kullager, snäcka och skruv ansättningsbar. Rattens diam. 43 cm. Signalhornskontakt i rattens centrum. Fotgaspedal med fotstöd. Vagnens vändradie endast 6 m.

FJÄDRAR: Av kronvanadiumstål och försedda med speciella stötlämmare, som göra samma tjänst som stötdämpare. Längd fram 91,4 cm; bak 137,5 cm. Bakfjädrarna underhängande.

RINGAR: 4,50" x 20" hallonghjul av tallrikstyp med följgar 20 x 4,50.

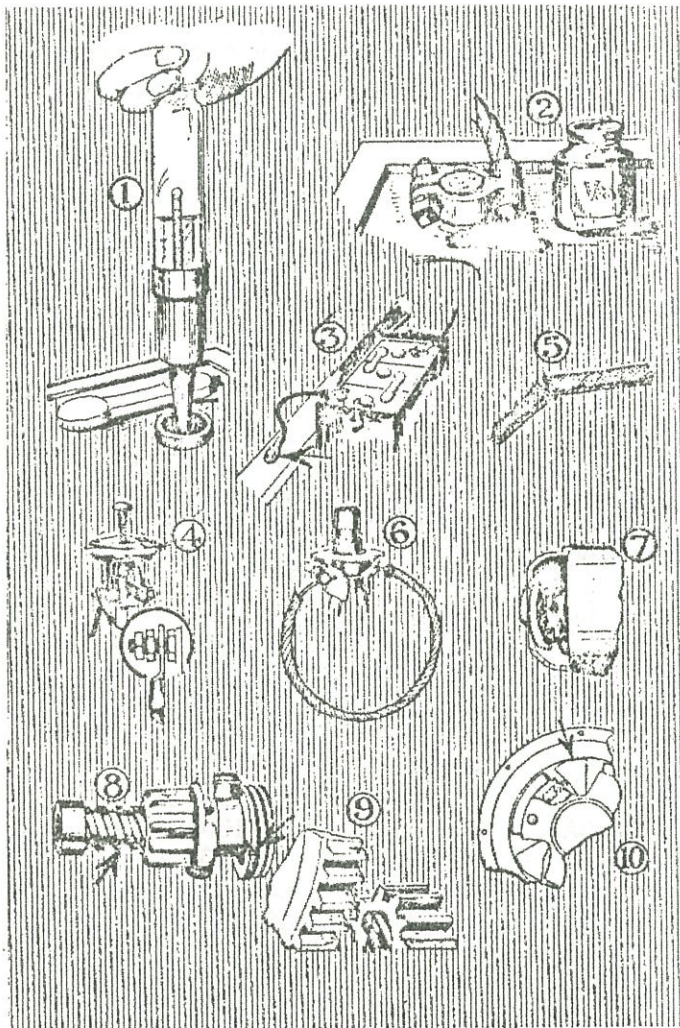
UTRUSTNING: Omställbara strålkastare med två ljusknippen, reglerbara genom pedal. Ställbart färesäte i alla täckta modeller. Dyrkfrut lås för tändning. Vibratorhorn med dövtön. Fullständig verktygsuppsättning. Automatiskt stoppljus. Backspegel och vindrutetorkare. De öppna vagnarna äro försedda med sidstycken, som öppna sig med dörrarna; vindruta i ett stycke, fällbar framåt. De täckta modellerna försedda med solskydd, odelad vindruta av VV-typ.

Motorskador och deras avhjäljande.

Startanordning.

Antingen elektriska eller mekaniska fel kunna förhindra startmotorn att draga runt motorn. Om startmotorn drager motorn runt mycket långsamt och sedan stoppar, eller om man hör, att startmekanismen kommer i funktion, men att motorn icke går runt, är felet nästan alltid av elektrisk natur. De möjliga orsakerna till felet äro angivna här nedan. Kontrollera alltid, att växelspaken står i neutralt läge, innan Ni börjar söka efter fell! **Se till, att kopplingen är fränslagen, när startapparaten användes!**

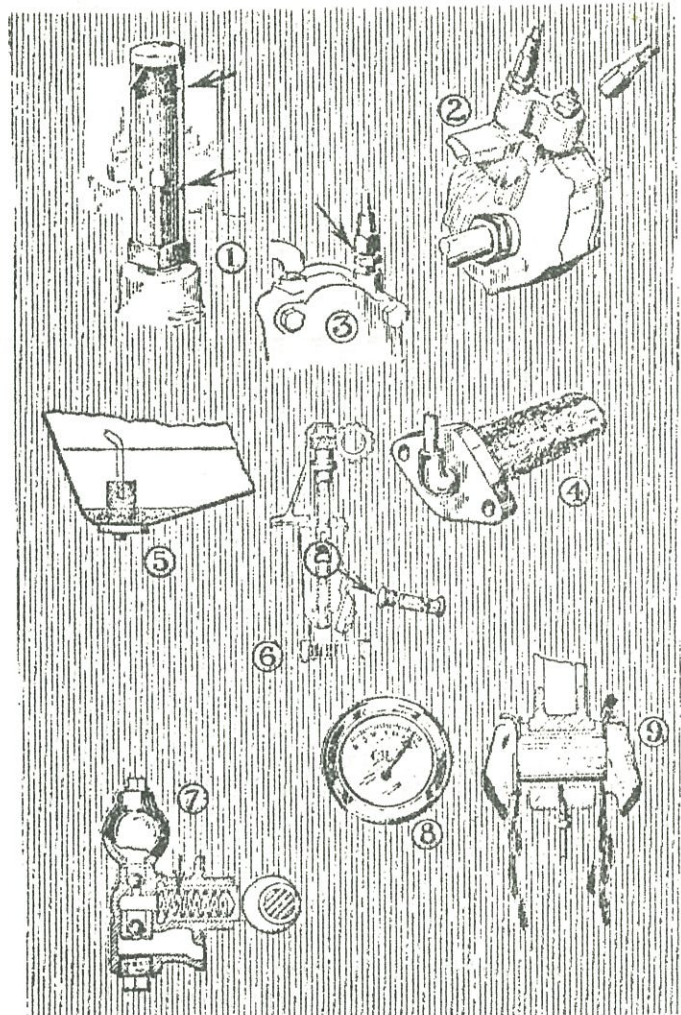
1. Batteriet är slut. — Ljuset blir svagt eller dör ut, när startpedalen eller knappen nedtryckes. Låt ladda om batteriet och undersök, om några celler äro döda!
2. Batteriets kablar äro lösa eller frätta. — Borttag dem och gör dem rena med ammoniak! Insmörj dem med fett eller vaselin och fäst dem ordentligt!
3. Jordkablarna äro lösa. — Rengör och drag till dem ordentligt!
4. Startningskontaktens kablar äro lösa. — Drag till dem!
5. Avbrott i kablarna eller felaktig isolering. — Undersök omsorgsfullt och insätt nya kablar, om så behöves!
6. Startningskontakten är i olag. — Kortslut med en skruvnyckel eller en tjock ledningstråd kontaktens två kablar, när startknappen eller startpedalen är nedtryckt!
7. Motorgeneratoren eller startmotorn. — Avlägsna skyddet över borstarna och undersök kommutatorn! Om denna är svart, rengöres den med sandpapper nr 00. Under inga förhållanden bör smärgelduk användas. Prova och se till, att borstarna göra god kontakt med kommutatorn! Kommutatorn bör vara polerad, så att den har en blåbrun färg.
8. Bendixdrevet ihopbeckat eller fjädern bruten. — Startmotorn roterar utan att draga bensinmotorn runt. Tvätta och rengör drevet med bensin! Smörj icke! Om fjädern är bruten, insättes ny fjäder.
9. Startkugghjulet sitter ihop med svänghjulets kuggkrans. — Motorn kan icke vevas för hand. Hjulea lösgöras genom att sätta kopplingsspaken på högsta punkt och rulla vagnen framåt med tändningen fränslagen. Sätt spaken i neutralt läge, innan startapparaten användes!
10. Rullkopplingen. — Startmotorn surrar eller hugger ibland i. Kopplingens rullar slitna eller brutna. Insätt nyal



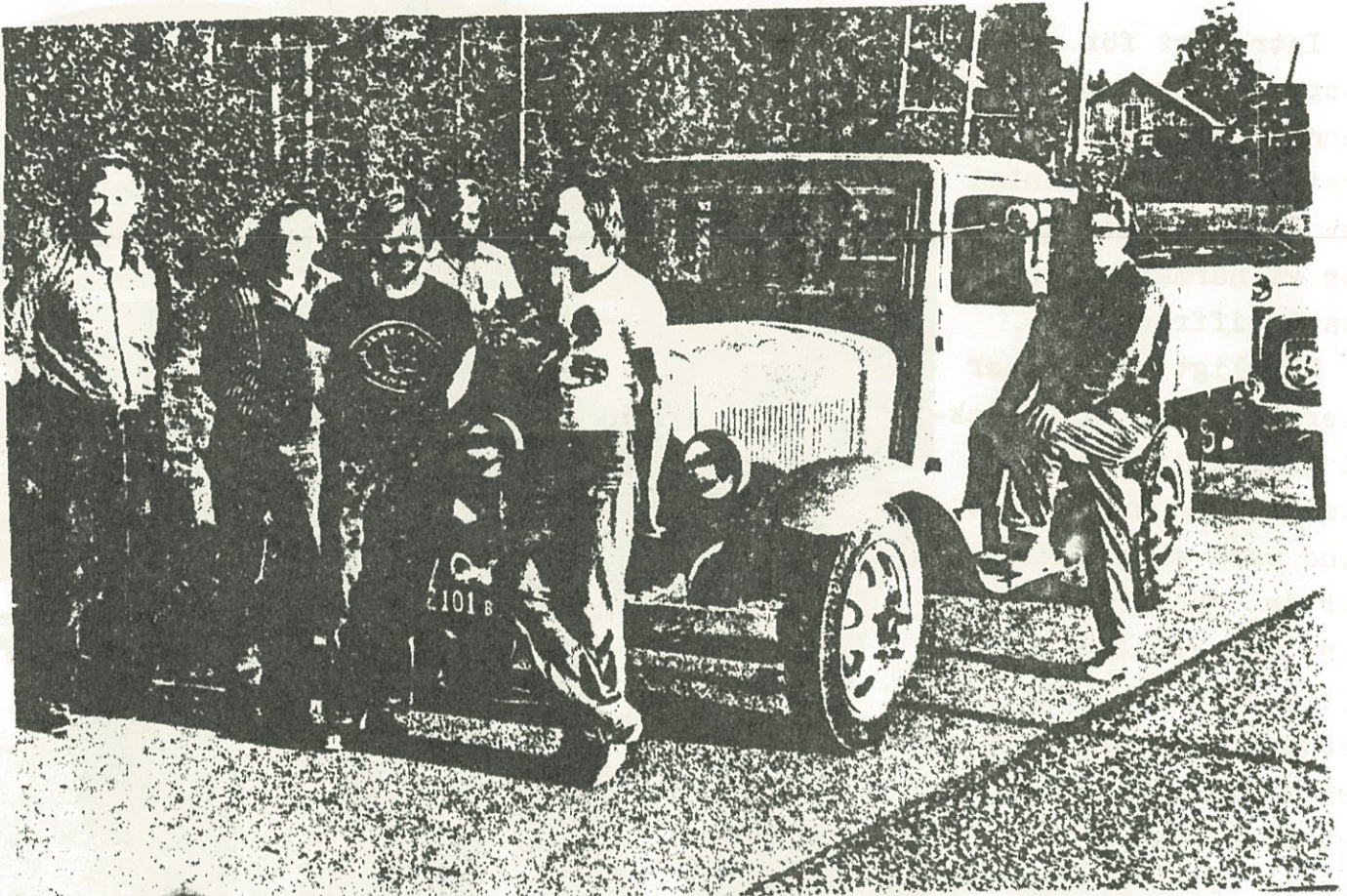
Smörjningssystemet.

Om oljan av någon anledning icke cirkulerar, inträffa genast allvarliga olägenheter, så vida felet icke genast rättas. Om därför oljemanometern icke visar något tryck eller om synglasets för oljan ej visar, att någon olja går fram, stoppa genast motorn och undersök enligt följande anvisningar:

1. Brist på olja. — Fyll på vevhuset dagligen med rätt kvantitet och kvalitet Gargoyle Mobiloil! Se till att oljeindikatorn rör sig fritt och prova ofta att så är förhållandet! Starta alltid med full oljereservoir!
2. Oljepumpen suger icke. — Fyll pumpen med olja genom påfyllningspluggen i pumphuset eller genom det lösgjorda oljeröret! Detta fel beror vanligen på att man kört med för litet olja i systemet eller att man spolat vevhuset med fotogen, vilket som tidigare nämnts absolut avrådes.
3. Pumpens rörförbindningar äro lösa. — Detta brukar förorsaka, att pumpen icke suger. Täta med schellack eller såpa för att förhindra läckage!
4. Oljesilen igensatt. — Tag ut silen och rengör den! Se till, att alla rörförbindningar äro täta!
5. Vatten i vevhuset. — Detta kan bero på läckage från cylindlockspackningen eller kondensation av luftens fuktighet vid körning i låg temperatur. Resultatet kan bliva, att pumpens sugledning igenstoppas, att pumpen förstöres eller att slam bildas, som sätter igen silar och oljerör. Töm vevhuset regelbundet, och använd kylareskydd!
6. Oljepumpens drivanordning. — Denna är måhända sönder och bör i så fall repareras.
7. Oljepumpens fjädrar brutna (plungepump). — Insätt nya fjädrar!
8. Onormalt tryck i systemet tillkännager, att oljan är kall eller att oljepassagera äro tilltäppta. Kör motorn sakta, tills den blir varm! Låt undersöka och rengöra smörjningssystemet!
9. Lågt oljetryck i systemet tyder på lågt oljestånd, starkt utspädd olja eller glappa lager. Påfyll ny olja, och drag åt de lager, som äro glappa!



Visst har ni sett dom



VETERAN- BIL- FOLKET!

Londonbuss från Östersund dragplåster på Hudik-expo

Intresset för vår hobby har ökat märkbart denna höst. Klubben har ökat sitt medlemsantal med drygt 40 medlemmar, och vi närmar oss nu snart siffran 100.

Märkligt nog kommer fler och fler bilar också fram i ljuset. Många söder ifrån anser Jämtland vara en guldgruva, när det gäller gamla bilar, men REDAX måste nog efter diverse resor söderut konstatera, att det finns bilar även där. Det är ganska gott om dem på vissa breddgrader. Däremot kan vi hålla med om, att bilklimatet är oförskämt bra, ja bäst i



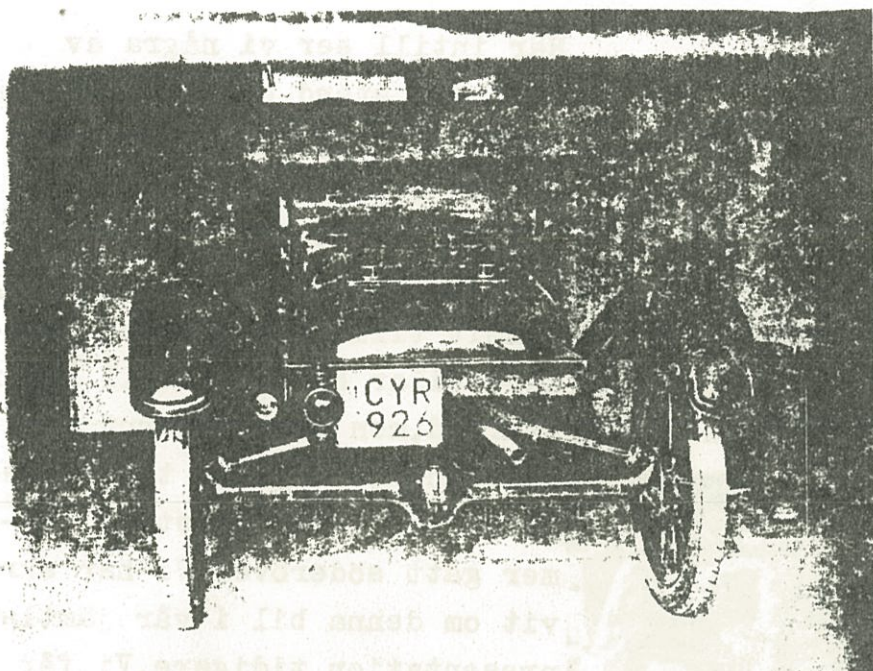
Jemtlands veteranbilklubb väckte den största uppmärksamheten med den 2-däckade Londonbussen vid veteranbilutställningen i Hudiksvall. Från vänster ses Kent Backman, Östersund, Carl-Olov Kingstad, Näliden, Sven Jernberg, Ås, Rolf Björklund, Östersund och bussägaren Per Åke Tegstedt.

Jämtland och inre Norrland. Norrlandsbilar rostar inte lika lätt som bilar söderut. Bilklimatet är bäst i Norrland. Norrlandsbilar rostar minst!

Söderöver reste ett 40-tal av klubbens medlemmar i slutet av maj. Den 25 maj hölls ju som bekant loppmarknad på Molanda flygfält. Målet var loppmarknaden i Hudiksvall. Resan blev lyckad både ur sälj som köpsynpunkt. Många fynd gjordes. Priserna var humana. Vädret var det allra bästa, även om vårens första regn föll över marknadsplatsen.

Humöret var i topp, när vi med Per Åkes veteranbuss gungade söderöver med hjärtat i halsgropen, när någon viadukt eller låg bro passerades. Nya sångbegåvningar uppenbarade sig inom klubben under denna resa. Christer debuterade

'Bilklimatet' är *Norrlandsbilar* bäst i Norrland! rostar minst!



med en ny Storsjöschlager: "Ut i Storsjön på en plank". Klubbens signaturmelodi, antar jag, att det kommer att bli.

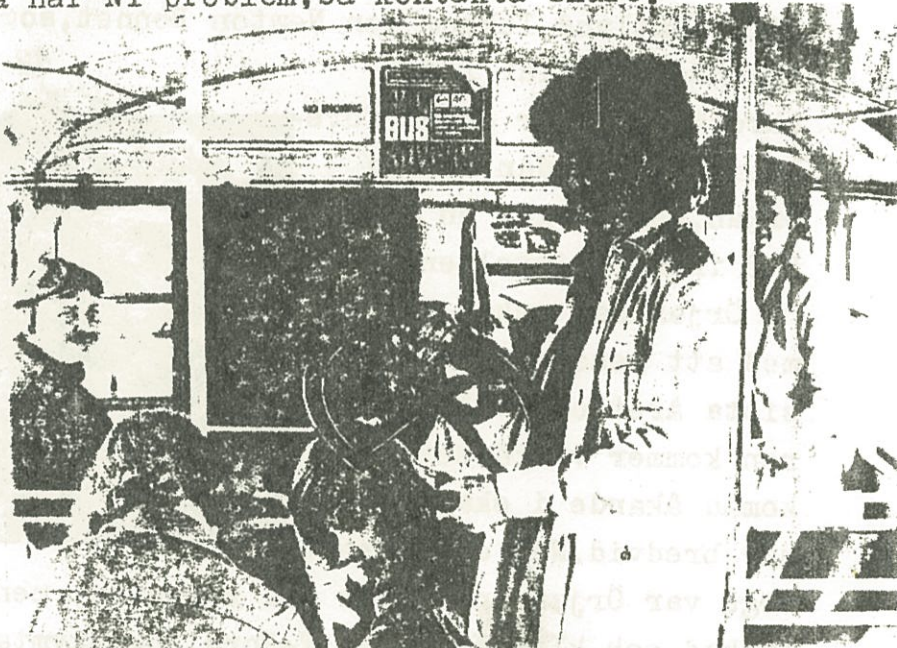
Dagens ros

får vi överlämna till Thure Johansson med hustru i Delsbo för stor gästfrihet. Kaffe och smörgåsar smakade och husrummet var det perfekta. Under T-Fordkarosser njöt vi en underbar sömn. Vissa drömde om gamla bilar och gick i sönnen

Här ovan ser vi en smula av Thure Johanssons fina T-Ford Roadster. Thure är specialist på T-Fordkarosser, så har Ni problem, så kontakta Thure.

Här intill ser vi Karl Olov Kingstad med ett fynd från marknaden. Vad sägs om en T-Fordratt för 5:-kronor.

Kommersen var på marknaden god. Lennart och Edvin gjorde goda affärer och Folke gjorde Staffan halvt förtvivlad genom att nästgårds tillhonom hämta en fin T-Fordkaross. Kändisar söderifrån fanns på plats. Således var Löfberg från Karlstad där med sin Packard

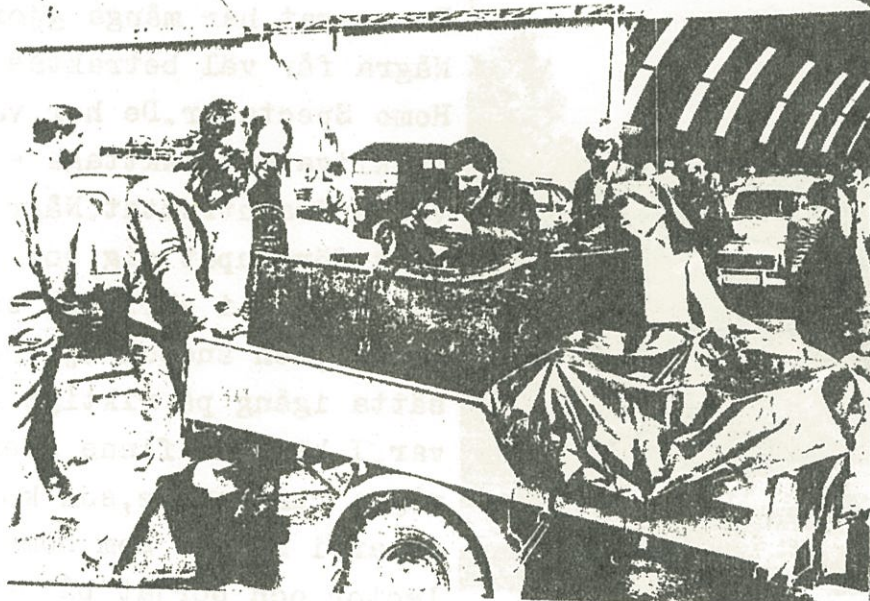


och en del saker. Mest intressant fanns dock att hämta i montrar, som hälsing-

arna och dalmasarna hade monterat upp. Här kunde man verkligen göra fynd. Inte bara bildelar utan även andra saker fanns till salu.

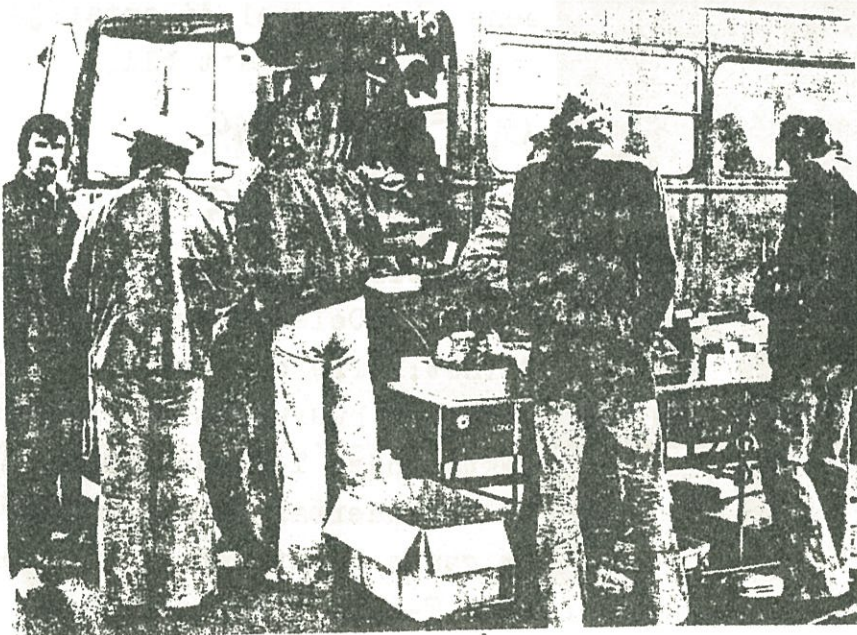
Här intill ser vi Folkes fynd i Hälsingland - en toppenfin T-Fordkaross. Något för kommande renoveringar.

Renoverat har flera gjort i sommar och höst. Bilar och delar har bytt plats och ägare. Vi har haft besök av medlemmar från Västmanland och Ångermanland.



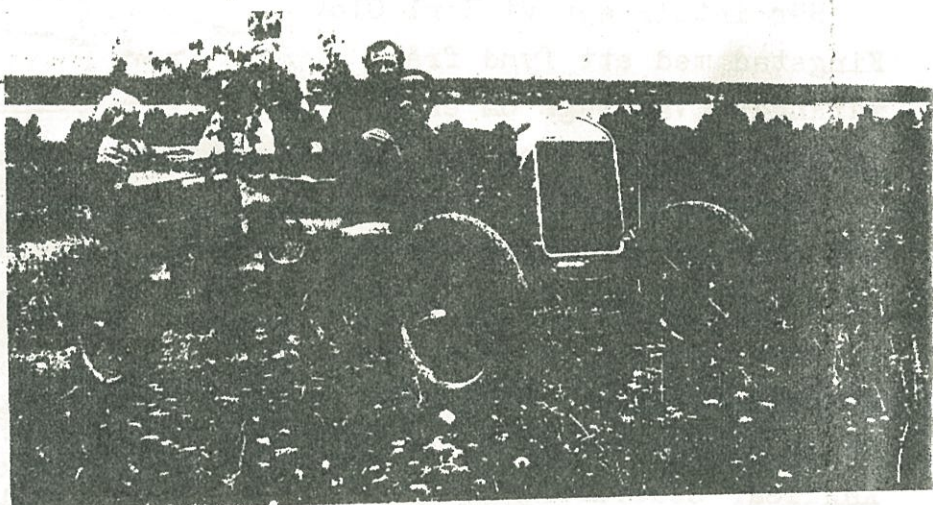
Här intill ser vi några av klubbens stånd utanför veteranbussen, som gjorde stor succé. Här är det Lennart och Edvin, som gör stora affärer.

Värmlandsbilar har i sommar kommit till Jämtland och Jämtlandsbilar har gått till Ångermanland, men även söderut till Stockholm. En mycket tidig Gregoire har under olustiga former gått söderöver. Vi har skrivit om denna bil i vår jämtlandspresentation tidigare. Vi får hoppas, att bilen återvänder

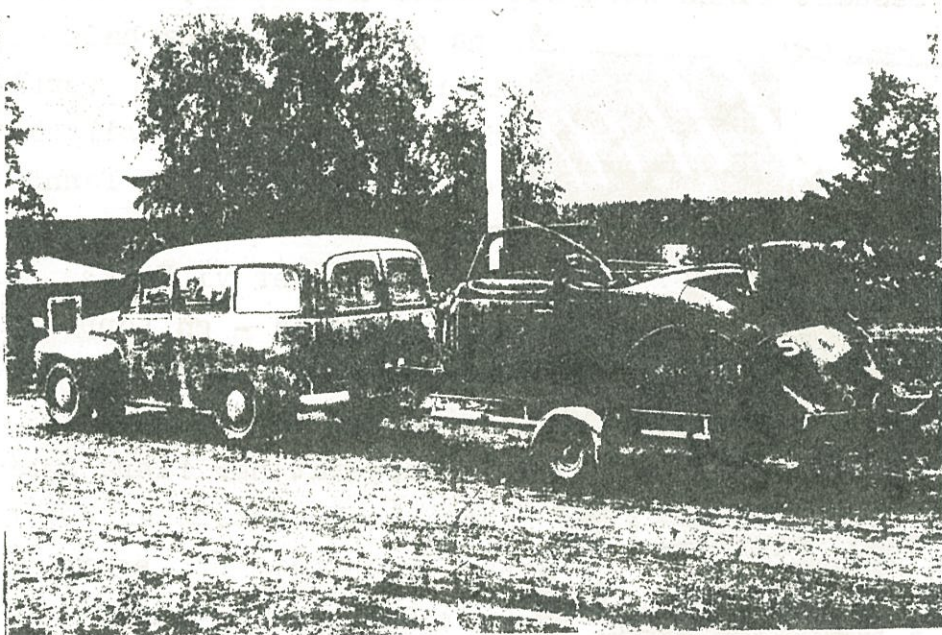


till Jämtland liksom den Newton Bennet, som försvunnit från landskapet tidigare. Räddat bilar från skrottippar har också förekommit. Här nedan ser vi Örjan, som bär en Ford V 8 från förintelsen.

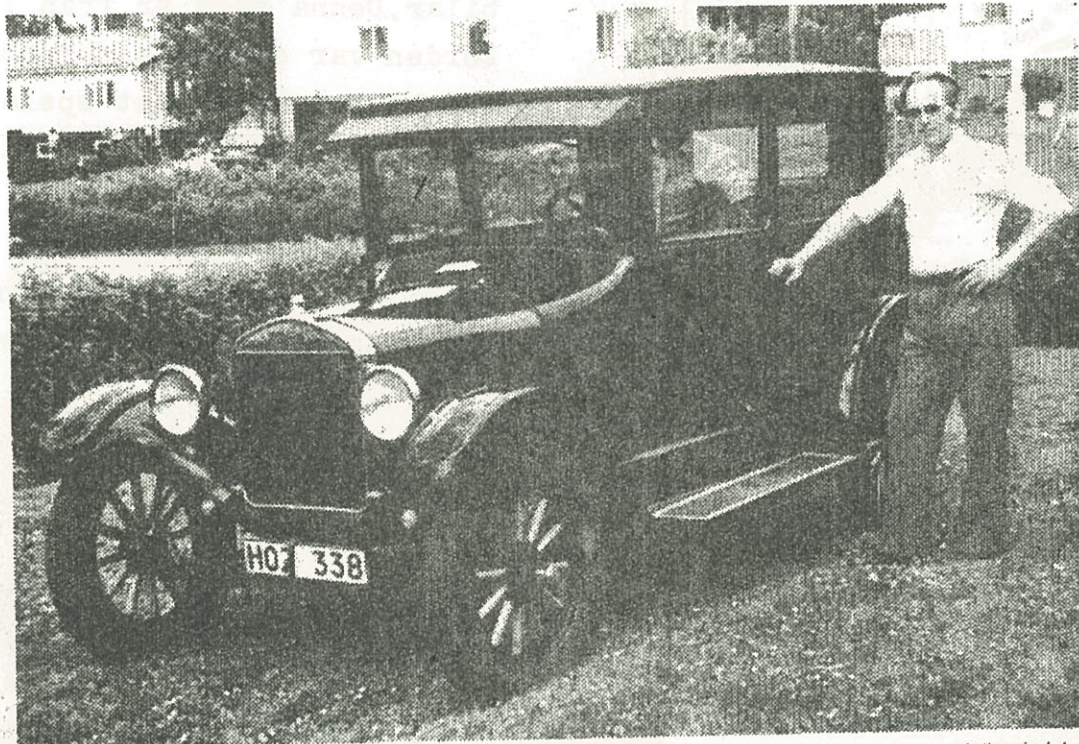
Örjan har också hunnit med att renovera en T-Ford sista året och till sommaren kommer vi få se honom komma åkande i skapelsen här bredvid. När detta kort togs var Örjan inte klar med karossen, men vi kan nu meddela, att den är lackad och klar. En annan T-Ford, som skyttat är Svante Viklanders, som fått



upp ögonen för Fordar igen. Renoverat har många gjort. Några får väl betraktas som Homo Spectator. De har varit lyckliga att iakttaga endast vad andra utträttat. Några ha dock fördjupat sig som Homo Acquisitor i skrifter och böcker, men ändock ej vågat sätta igång på riktigt allvar. I klubben finns även några renoverare, som köpt delar i massor som Homo Collector och börjat på 3-4 b.



Tog delarna ända från Kina för att rusta upp Jämtlands kanske vackraste veteranbil



Manne Evertsson med sin fina T-Ford hemma på gården. Bilen är Evertssons ögonsten och han undviker helst att köra den annat än i finväder.

lar, men än har ingen blivit färdig. Homo Renovator Principatur har vi ej begåvats med ännu i vår klubb. Däremot har vi återigen fått Renovator Felix.

Dagens ros

får vi denna gång överlämna till två medlemmar, som lyckats få sina bilar klara. Vi lyfter på hatten för Manne Evertsson från Bräcke, som körde till bilbesiktningen i Östersund den 1 juni med sin T-Ford Tudor 1926 och Berthold Hörnqvist från Ramsele, som blev klar med sin Plymouth 1934 något senare. Toppenjobb har dessa grabbar gjort. Manne ligger nu i startgroparna för nästa bil, som blir en 1926 års Chevrolet.

EM-rallyt gick i Östersund den 14-15 juni. Klubben var engagerad inför starten den 14 juni. Nio bilar ur klubbens stall deltog i en uppvisning med mannekänger från Junior Center. Egentligen skulle det ha blivit tio bilar, men Folkes T-Ford behagade strejka och detsamma gjorde hans nyinköpta A-Ford.

Rallyt inleddes med Henry Jönsson iklädd landsfiskalsuniform eskorterande bilarna in på startplattan, där mannekängerna demonstrerade kläder från Junior Center.

Här ser vi Arne Blix från Stavre i en av länets äldsta T-Fordlastbilar. Denna vagn är från 1919. T-Forden var en smula för hög för målskyttet. På flaket spelade Jämtbälgen upp muntra låtar till publikens trevnad.

Arne Jönsson från Lorås i 1924 års Oldsmobile kör här nedan ner från startplattan tätt följd av Manne

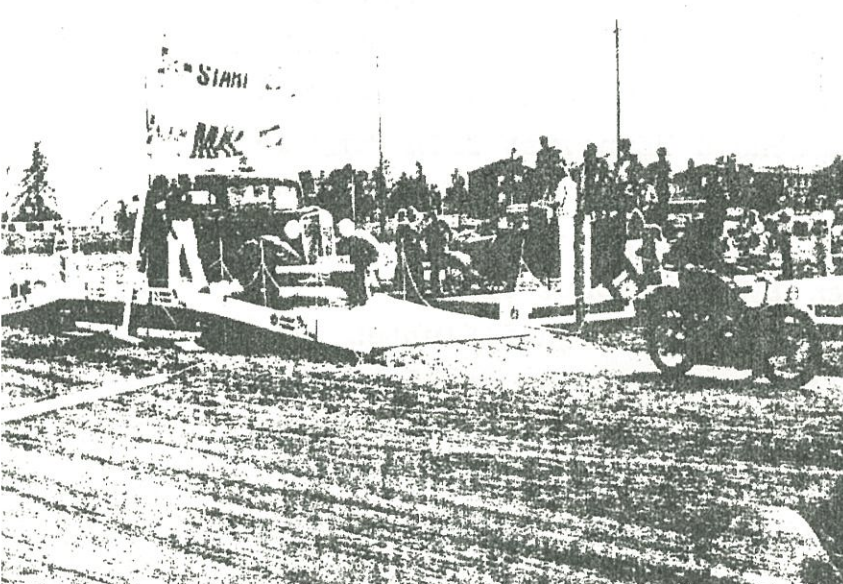
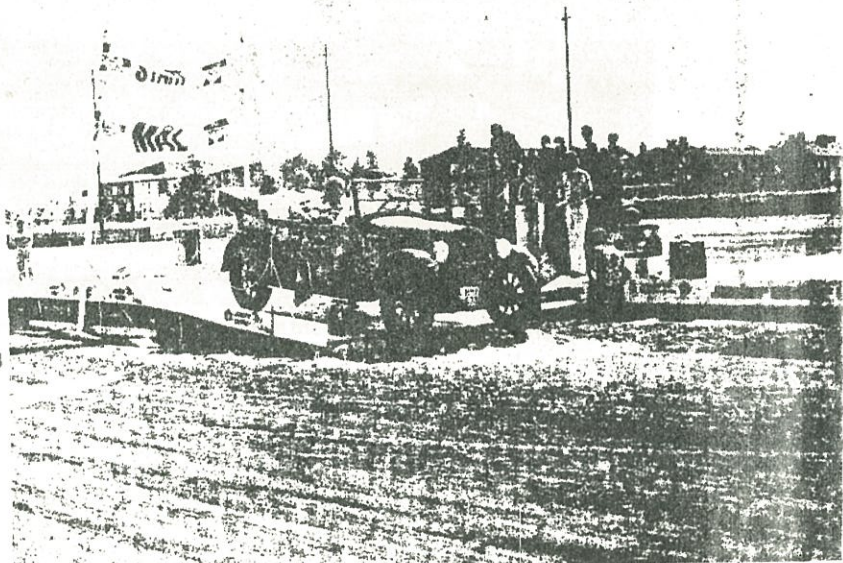
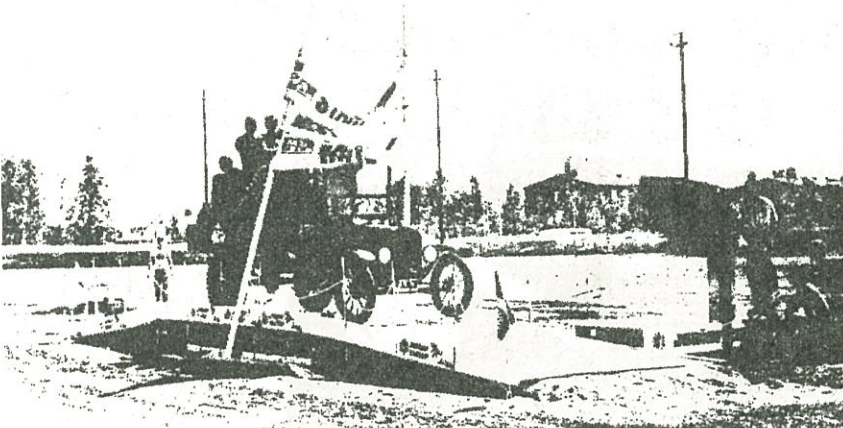
Evertssons T-Ford Tudor 1926. Två öppna Chevroletvagnar från 1929 deltog också. De rattades av Högbom och Bosse Eriksson. Mannes och Bosses vagnar var en fröjd för ögat liksom Arnes Oldsmobile. För Manne och Bosse var det premiärtur.

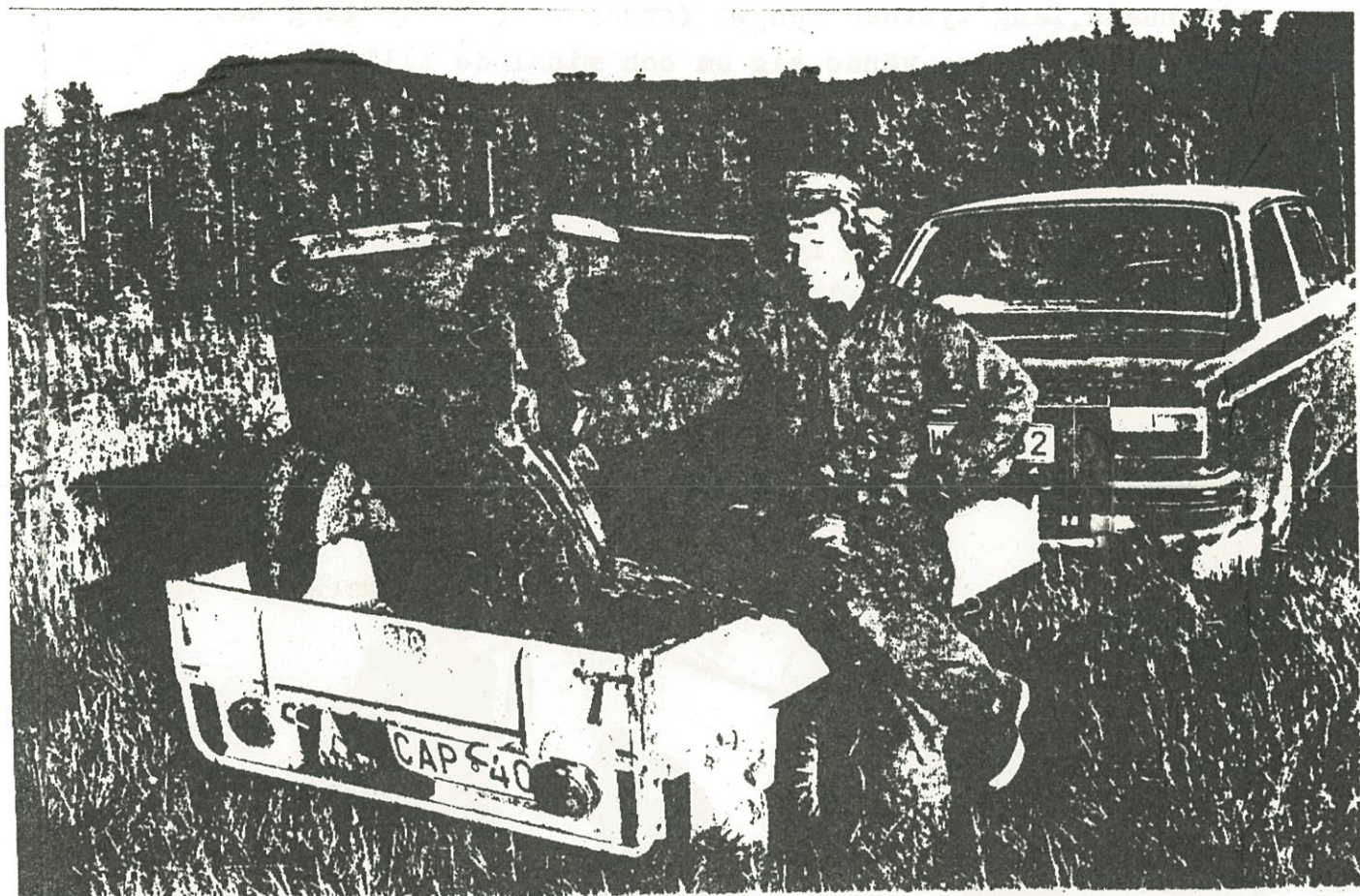
Karl Olov Kingstad körde 1932 års B-Ford och efter honom kom Svens Chevrolet 1934. Även nyare vagnar fanns med. Rudis Citroen rattades av Lennart Höglund och Rudi Edlund och Mats Åkermo deltog med

var sin Mercedes Sport Cabriolet.

Här ser vi Redax Sven eskorteras in på startplattan av Henry Jönsson med sin sällsynta Ner a Car 1924.

Vackert väder gynnade tävlingen och en intresserad publik studerade ivrivt både veteranbilarna och tävlingbilarna, som i två rundor susade genom Jämtland på krokiga och smala vägar, så dammet helt skymde solen. Klubben sålde rallyprogram och i Veteranbussen, som rattades av Per Åke såldes både program, tröjor och lite veteranbilhistoria från Jämtland i form av en liten fotoutställning.

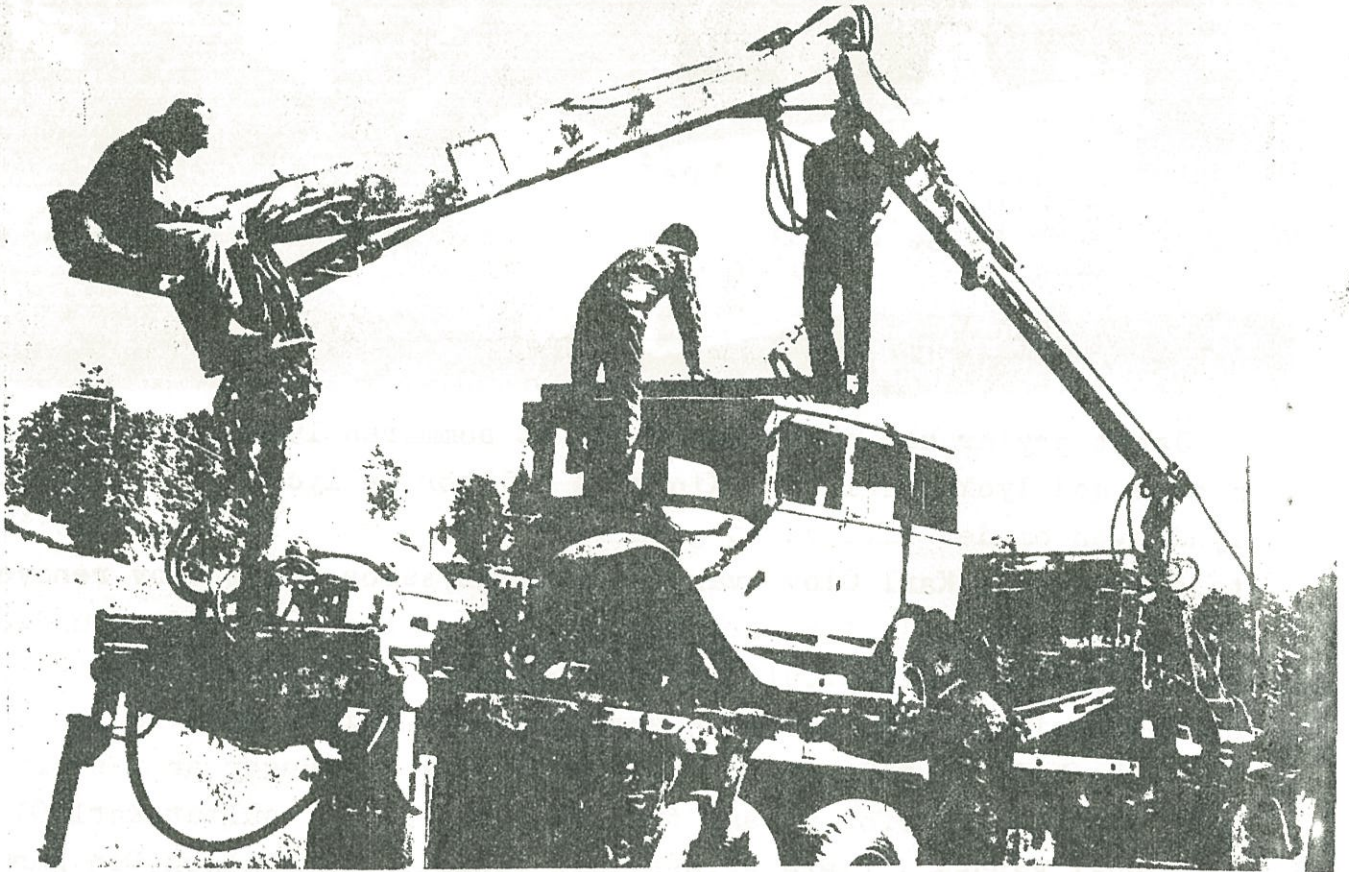




Jagat prylar har några ägnat sig åt sommaren 1974 med mer eller mindre god lycka. Karl Olov Kingstad tillhör de lyckliga, som gjort fynd, även om det inte varit guld allt som glimmat. I buskarna hittade Redax och Karl Olov ovanstående Rugbykaross. Karl Olov renoverar Rugby 1926, modell R. Karl Olov och Redax begav sig efter midsommar ut på Rugbyutflykt. Utflykten började bra med Ansaldobakaxel och en besiktning av den Gregoire, som senare gick från Jämtland. Sedan tidigare hade vi tips om en Starkaross. Star och Rugby är i stort sett samma bil, varför vi såg fram emot ett gott resultat. Karl Olov hade sökt kaross i flera år, men inte lyckats finna någon. Den här Starägaren hade dessutom haft två vagnar, så det måste finnas något kvar. Allt var emellertid borta. Endast en Chevrolet fanns och den har nu förvärvat av Pelle Norman. Nytt tips gav oss nytt mod, men väl framme på gården, så blev beskedet, att den Rugbyn hade skrotats för länge sedan och blivit ombyggd till Epatraktor. Traktorn fanns dock kanske kvar i byn. Nu tändes vårt hopp på nytt. Ägaren var dock borta, men väntades hem, när som helst. Efter 15 minuters väntan uppenbarade sig denne. Nu äntligen, tänkte vi. Mycket riktigt så fanns motorn kvar, men se karossen.... Det var länge sedan den hade skrotats och körts iväg till skogen. Nedslagna var vi beredda att åka därifrån, när vi gjorde ett sista tappert försök. Fanns ej något kvar. Kunde det inte tänkas, att en rostig plåtbit, några fragment, så att åtminstone man kunde se, hur karossen hade sett ut. Nej! Allt var borta. Inget fanns

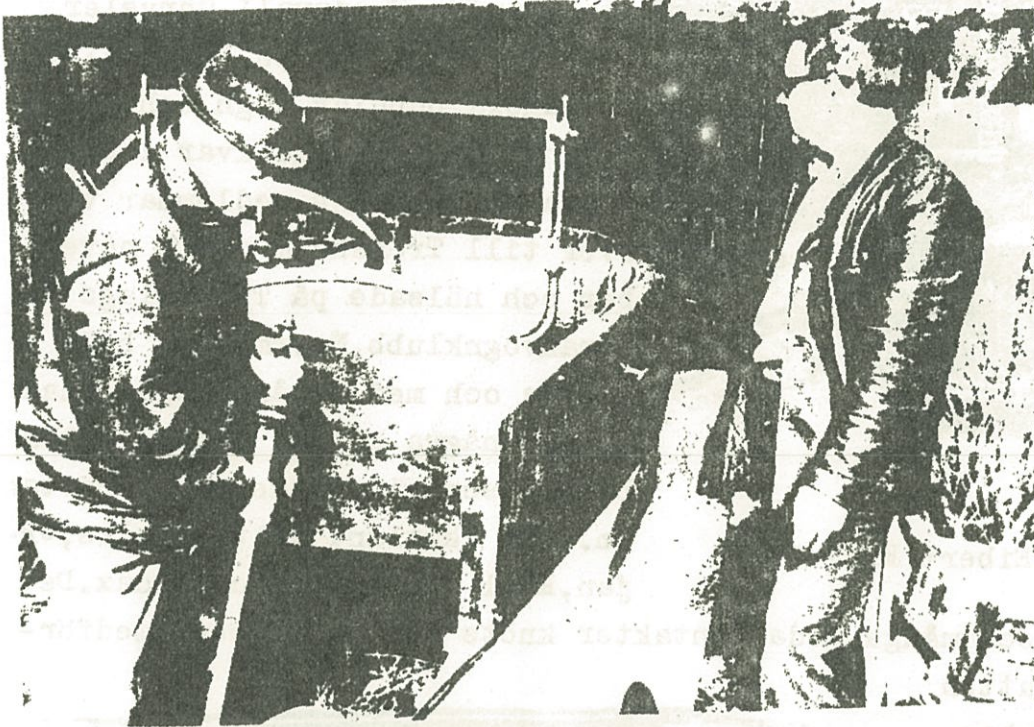
att hämta. Lång tystnad och vi försökte en sista gång beveka Rugbyägaren. Denne vände sig om och visslade till!

Kom så åker vi till skogen. Där finns kanske något kvar. Efter 5 minuters sökande efter slaktplatsen, så hade vi hittat inte bara bakkarossen, som Carl Olov sökte efter, utan även skärmar, sidostycken och en hel del karosseridetaljer. Delarna och plåten var inte dåliga heller. Hem gick färden fortare än någonsin. Efter en sen middag, återvände vi med släpvagn till brottsplatsen, och lastade vagnen full med karosseridetaljer. Lyckligare än någonsin var Carl Olov, när vi lastat karossen. Det kan Redax vittna om, när vi återvände hem i sena midsommarnatten.



Här ser vi Örjan vid spakarna, när vi lastade klubbens Buick 1924.

En annan utflykt ägde rum den 25 augusti till Näsåker. Klubben köpte förra året två bilar av Viktor Johansson i Åsmon. Den ena bilen var en 1924 års Buick och den andra Volvolastbilen, som pryder denna tidnings framsida. Den är av årgång 1934. Vi hade i detta nummer tänkt ha med en intervju med trafikbilägaren Viktor Johansson, men på grund av alltför många artiklar måste vi låta den stå över till nästa nummer. Bärningen av de två bilarna blev ett verkligt äventyr, trots att sju medlemmar från klubben ställde upp med släpvagn och lastbil. Hem kom vi dock så småningom, även om Göran, som körde lastbilen hade en smula bekymmer. Trots Per Åkes farter avlöpte dock resan bra. Med på utflykten var Göran Söderström, Per Åke Tegstedt, Örjan Bergqvist, Christer Elgendahl, Mats Åkermo, Sven Erik Gåi-



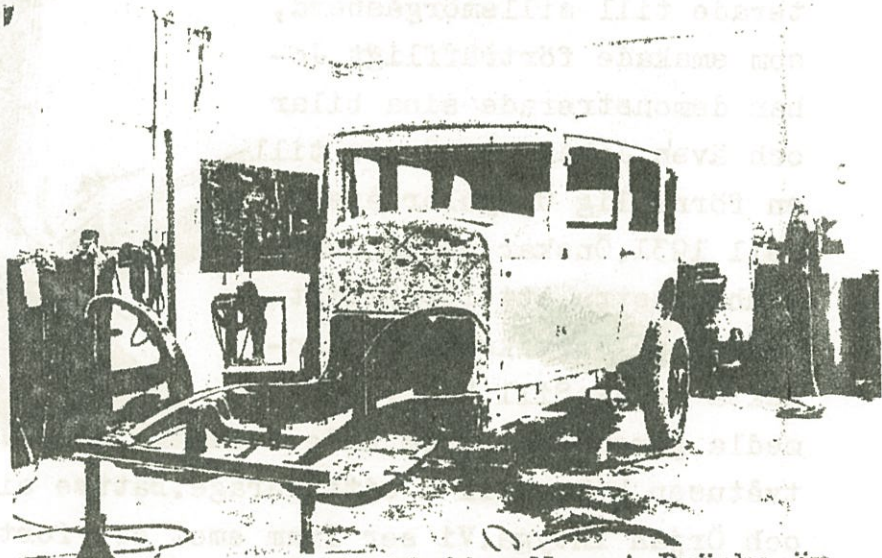
je och så Redax, som tagit bilderna. De blev rätt så många, så i nästa nummer kommer en utförlig bildkavalkad från denna resa.

Resan hem gick över Ramsele och där fick förre chauffören Nyberg åt Viktor Johansson se Buick bilen ånyo. Nyberg var i flera år chaufför åt Viktor Johansson, när denne hade taxi och bussrörelse. Viktor Johanssons busslinjer sträckte sig över Ramsele-Ådalsliden-Näsåker och Åsmon-Sollefteå.

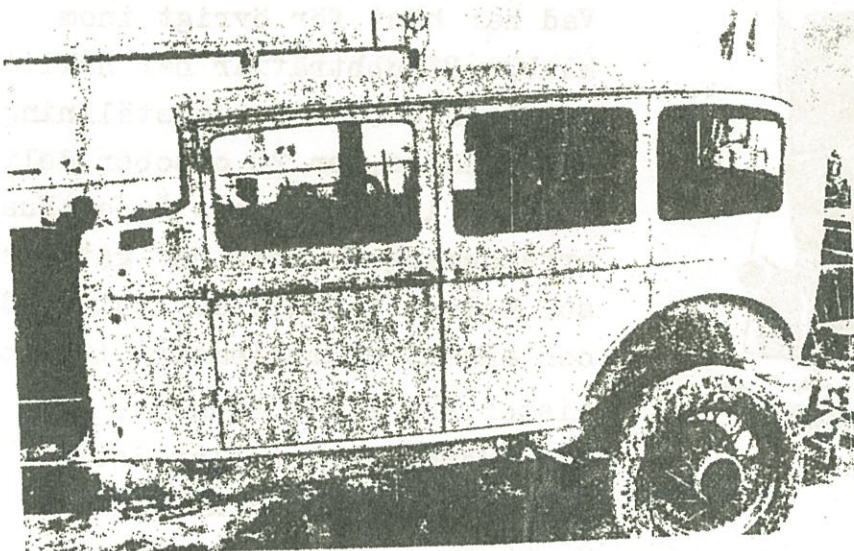
Här ser vi Leif tillsammans med förre ägaren av bilen Commonwealth 1918. Skute 1968.

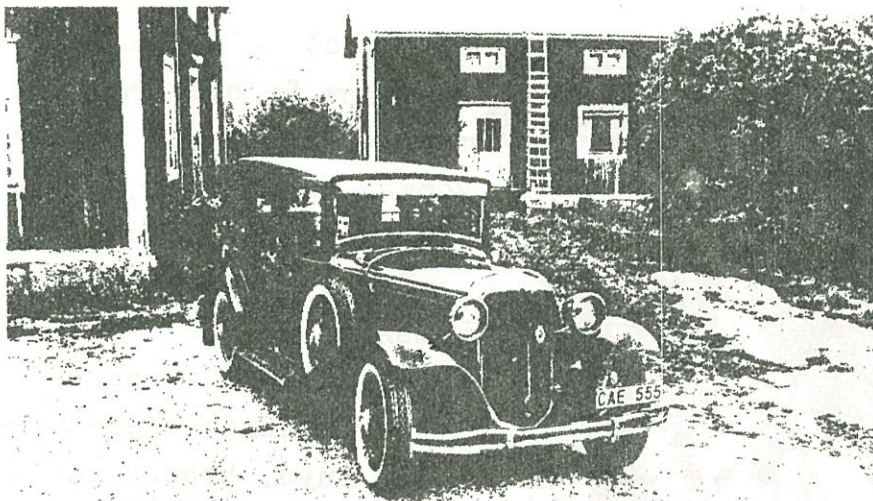
I Ramsele har vi många klubbmedlemmar. En som vi väntar på skall bli klar med sin bil är Leif Fregelin, som vi ser ovan med sin Commonwealth 1918. Leif hättade denna bil i Skute, Näs och har nu efter 6 års tid total renoverat vagnen.

Inte långt från Leif bor Rolf Nyberg. Han renoverar just nu upp en Chevrolet. Han har bl.a. köpt de delar Gunnar Bengtsson i Bräcke hade. Gunnar håller på med en T-Ford. En annan klubbmedlem i Bräcke är Göran Bruman, som under flera år varit sysselsatt med ovanstående vagn. Det är



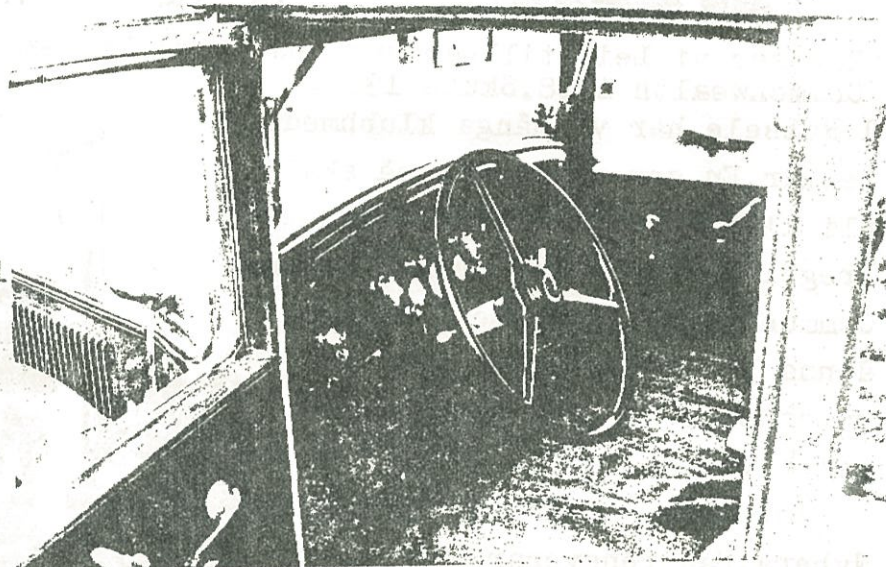
en Chrysler 1931. Göran räknar med att ha denna eleganta vagn klar till sommaren. Göran saknar kylarmascot, så vet någon om en sådan, så hoppas vi att denne hjälper Göran med den. Redax hade tillfälle att hälsa på Göran i oktober och denne demonstrerade vagnens köregenskaper. Det finns inte så många Chryslervagnar av den årgång kvar i Sverige. Hur elegant vagnen är kan Ni se på nästa sida.





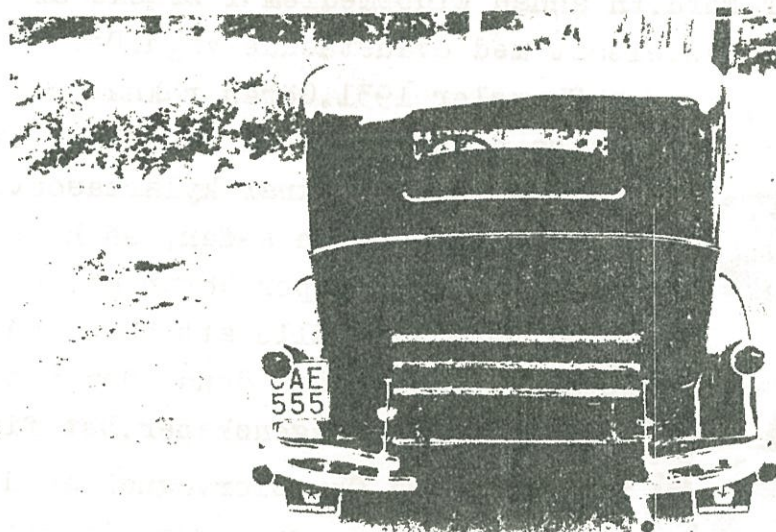
Chrysler 1931 tillhörig Eibert Fryxell

blev en givande kväll och många goda kontakter knöts och sillrecept medfördes till Jämtland. På natten hamnade vi hemma hos Johan Romsöskar, vars hustru inviterade till sillsmörgåsbord, som smakade förträffligt. Johan demonstrerade sina bilar och även Johan var ägare till en förnämlig Chrysler årsmodell 1931. Önskar någon veteranbilhustru ett förnämligt recept på Narviksill, så kontakta Redax. Sill kan vi förmedla genom Johan, som hade två tusen kilo sill i sitt garage. Bättre sill får Ni söka efter. Det kan Folke och Örjan intyga. Vi ser fram emot ett fortsatt utbyte med Tröndelags Vetera



vogn Klubb, då vi har mycket gemensamt. Även sill!!!

Vad har hänt för övrigt inom klubben? Klubbträffar har hållit regelbundet. Två fotoutställningar har ordnats. Den 20 oktober deltog klubben i Länsmuséets Öppet Hus arrangemang. Klubben har gått med som medlem i samfundet Heimbygd och ansökt om medlemskap i Motohistoriska riksförbundet. Surströmmingsblot blev det två veckor i följd. Vid klubbens or-



dinarie möte den 6 september blev vi inbjudna till Jämtbälgens arrangemang och den 14 september höll klubben sin egen fest med besök av jämtgubben Egron Nilsson. Redax visade ljusbilder från Tyskland och Danmark och klubbens utmärkta klubbmästare svarade för musik och dansen fortgick till arla morgonstund.



Oktoberklubbmötet blev sjuvärdeles trevligt, då Sjuhäradsbygdens Motorhistoriker besökte klubben och visade film från England, bl.a. från Morganfabrikens tämligen unika tillverkning av Morganbilar. Tankar utbyttes och vi erfar i en tidningsnotis från Sjuhäradsbygden, att vår klubbverksamhet inspirerat motorhistorikerna därnere.

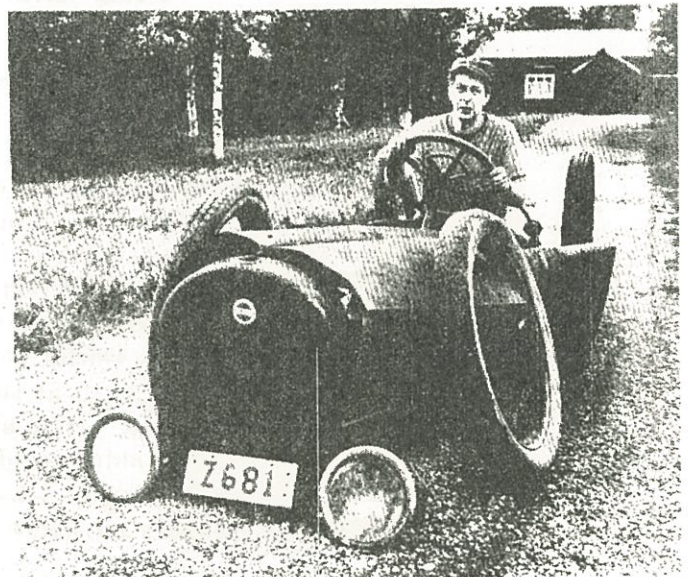
Nya tröjor har införskaffats liksom klubbmärken, som finns att rekvirera från klubbens kassör. Så här i slutet av det gångna året 1974, kan vi summera, att det varit ett händelserikt år och att jämtlandsjournalisterna uppmärksammat vår hobby i den utmärkt fina jubileumstidskriften Pressvecket med Redax körande Monitor 1921. Bilden togs i samband med vår veteranbilutställning på Expo Norr sommaren 1972.

PRESS- VECKET

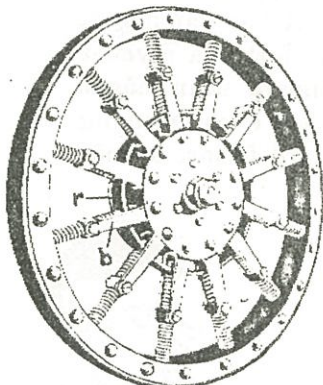
GOTT NYTT ÅR!

REDAX

PRESSVECKET



1921 års Monitor



JÄMTLANDS LÄNS JOURNALISTFÖRBAND 66 ÅR 1974





Hur biltyranniet uppstod.

Bilens oskyldiga barnår.

En vacker dag, medan människorna i idyllisk ro helt lugnt gingo kors och tvärs på sina kära gator bland bryggarkampar, hästdroskor och spårvagnar, fingo de även se ett lustigt fyrahjuligt litet åkdon, som lycktes gå av sig självt, ty det drogs varken av häst eller förmedelst elektrisk ledningstråd. Det pustade dock rätt så ordentligt, så det var tydligen ansträngande att vara utan både häst, ångmaskin och elektrisk ström. Den lilla nyheten orkade heller knappast löpa i kapp med den elektriska spårvagnen, och emellanåt körde en pisksmällande pojke i starkt galopp med grinande hån förbi denna nyhet. Därför gjorde ingen människa något allvarligt motstånd mot att låta detta åkdon fara omkring på gatorna. Aldrig hade man sett något som var mera beskedligt och ofarligt! Det svängde även alltid långsamt och varligt utan ens en anmärkning förbi trötande käringar, där de stodo bredbefta mitt på gatan. Ej heller störde detta fordon på något sätt skrikande och lekande barnungar ute på torgen.

Men andra tider bröto in.

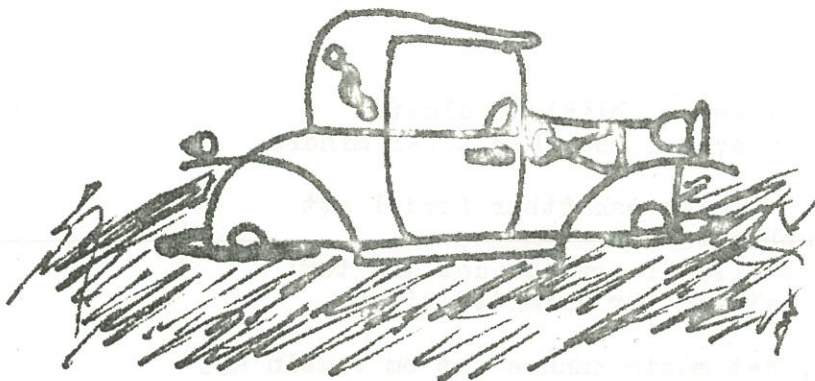
Av bilen blev en oregerlig gökunge.

Den lilla hyggliga vanskaplingen började dock snart under allmänhetens välvilliga och ompysslande nyfikenhet att hastigt växa ut till en allt större och bråkigare gökunge, som gjorde anspråk på att dra allt intresse till sig och att få all tänkbar vård. Om medsysstrar och bröder i boet därvid efter hand svulto ihjäl eller rent av kort och gott stjälpes över ända och ut ur redet, det bekymrade honom föga. Nu gällde det att få nödigt utrymme och att bli fri från farliga konkurrenter. Därför slängdes den numera otidsenliga beskedlighetens mask åt sidan, och upp på arenan sprang en imperator, som förkunnade, att han kunde skänka världen en ännu aldrig sedd lycka.

Denna ändring i bilens uppförande blev möjlig därför, att bilen lyckades förskaffa sig en massa både öppna och hemliga bundsförvanter, enär många anade, att här var något, genom vilket man helt säkert skulle kunna förtjäna mycket pengar. En del andra blevo hans anhängare utan något dåligt motiv, enär de trodde, att här återigen en uppfinning av mycket stort värde dykt upp, kanske värdefullare än någon, man dittills sett.



PER-ÅKES ZIDA



Vad nu då? Får en Zörlänning, alltså en som inte är Jemte eller Zurjemte skriva i Karburatorn?

Hej på er alla Veteranbilsfantaster.

Nu har jag varit med i Jemtlands Veteranbilklubb i ett år, och för att dels fira detta jubileum och även visa att jag uppskattar att få träffa och umgås med veteranbilsfolket här i Jemtland, tänkte jag försöka att införa en liten tradition, nämligen den att var och en i klubben försöker skriva en egen sida i det utmärkta klubborganet Karburatorn.

Visst vore det väl trevligt om var och en i klubben satte sig ned och tyckte till lite om och omkring detta med veteranbilshobbyn. Då bleve väl tidningen än intressantare.

Nu skulle jag vilja ställa följande fråga: VAD ÄR EN VETERANBIL ?

Är det en rostig ram med fragmenterade karossrester och mossklädda hjul och axlar liggande bakom någon lada på landet eller i någon veteranbil-
prylsamlares överskottshög?

Är det en aristokrat som sakta men säkert tar form ute i garaget efter årtals letande och renoverande av oformliga bitar?

Är det den pedantiskt iordninggjorda veteranbilens som töffar fram på rallyt en solig sommandag?

Eller är det något man investerat i för att snabbt eller på längre sikt plocka in sköna prasslande sedlar på?

Handen på hjärtat, vad anser du?

Ja, var står du själv, du som läser detta? Är du kanske den som har något gammalt rostigt bilvrak stående sedan många år, som du kanske hoppas kan bli värdefullt och skänka ära och uppmärksamhet åt ägaren (dig själv) en vacker dag, utan att du för den skull behöver göra ett handtag.

Är du kanske kulturhelgonet som ilar bygden runt och drar hem allt gammalt som går att flytta på för att rädda Veteranbilarvet(Länets) åt dem du finner vara lämpliga.

Är du kanske skaparen som försöker bygga upp en gammal veteran bit för bit ett som det kan verka i tiden översiktligt projekt men som en dag förr eller senare blir fullbordat.

Eller tröttnar du efter en tid och börjar på något nytt, som du tröttnar på och börjar på något nytt, som du.....

(forts)

Är du kanske den som drömmer om att susa fram på vägarna i en gammal intressant vagn glänsande i folks beundrande ögonkast, vinkningar och smicker.

Är du kanske den som inte ser bilen som individuell enhet, utan bara pengarna som den kan tänkas vara värd.

VAD ÄR DÅ EN VETERANBILKLUBB?

Ja, nog är de ett facinerande släkte, veteranbilklubbfolket. Alla har vi väl lite av det jag nämnt ovan i oss, Mer eller mindre blandat.

Vilka gökar vi än är, så ser jag det som en oskattbar fördel att vi kan träffas i just Veteranbilklubben.

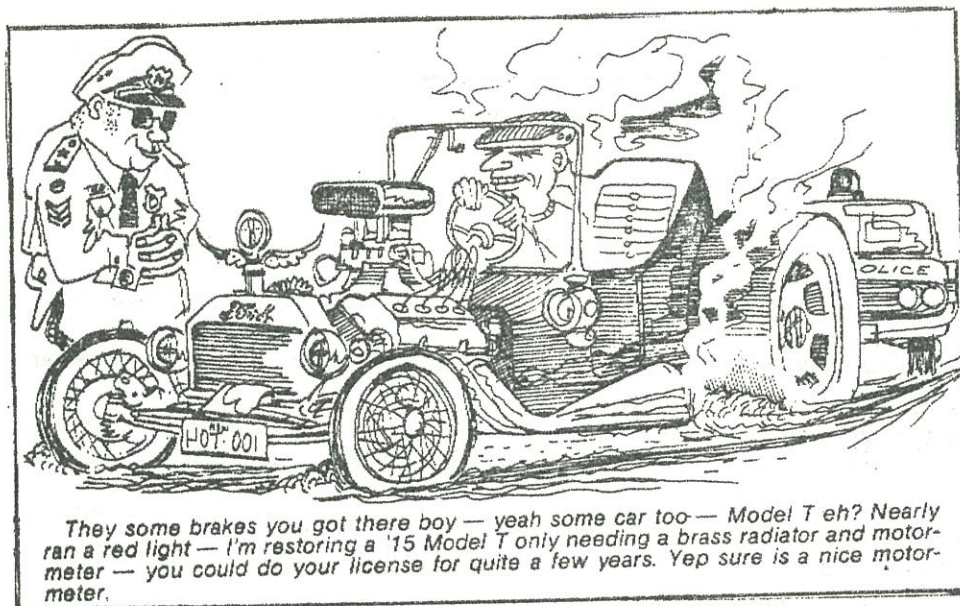
Vmåste bara akta oss för att tro att allt är bra som det är, tex: dricka vårt fika, se nån film, och tala om för varandra vilka baddare vi är.

Klubben MÅSTE ha en levande profil, det måste kännas som om växeln är i och att det går framåt utan att slira.

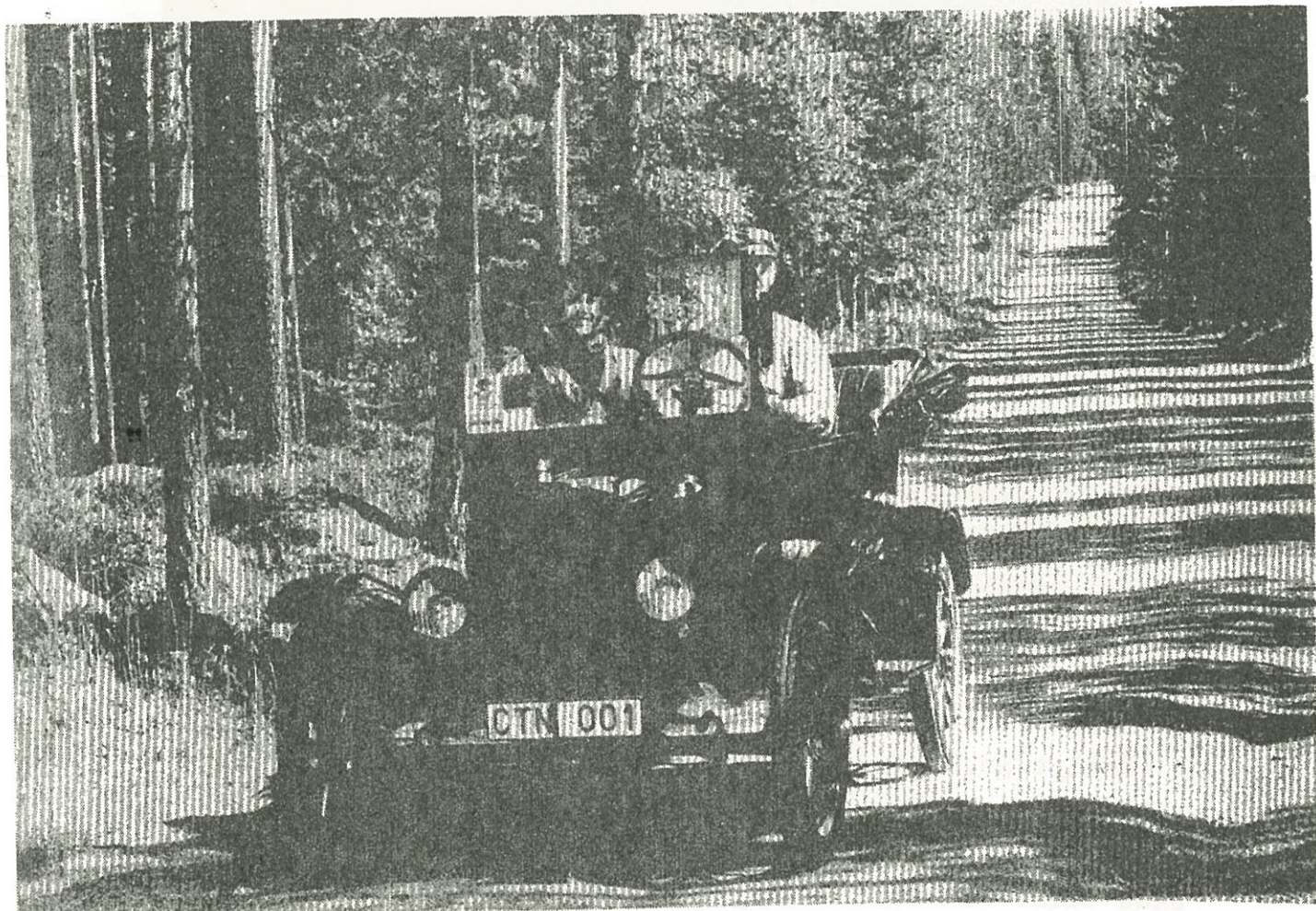
FRAM FÖR: fler veteranbilsrallyn, fler gemensamma offentliga upptäcksfärder, mera uppmuntran och hjälp åt nya medlemmar, tex hjälp dem att kunna få tag i ett passande förstagångsrenoveringsobjekt.

Jag betonar vikten av att klubben har en väl genomdiskuterad tidsplan gärna löpande minst ett år framåt i tiden. Likaså att klubbens policy (=Det vi vill att klubben skall vara till och verka för) skulle kunna tas opp på lite oftare på mötena, så att vi alla kan skaffa oss en enhetlig inbördes ståndpunkt i frågor som berör Veteranbilshobbyn gentemot Veteranbilsprylhandlare, olika slag av veteranbilsbärgare, klubbmedlemmar, icke medlemmar, Jemtar, icke Jemtar osv. Dessutom ska vi nog inte vara rädda för att lasta över ansvar och uppgifter inom klubben på nya medlemmar.

Med detta vill jag tacka för mej den här gången och hoppas att få kunna komma igen med synpunkter en annan gång.



FK:s Siljansrally kördes i strålande solskensväder



Här susar Mona och Rolf Backlars i sin T-Ford 1923 fram på grusvägen genom Furudalsskogen.

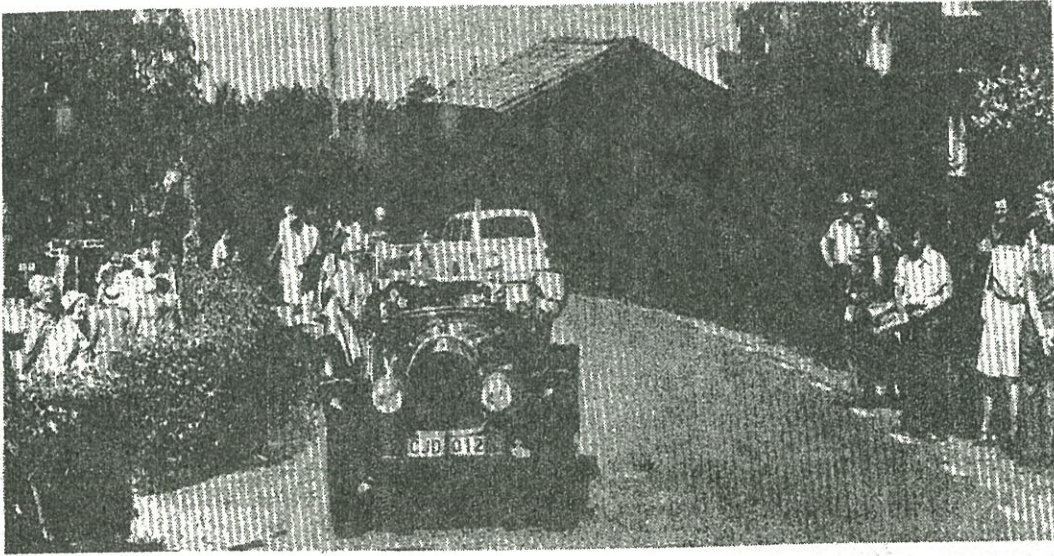
Karburatorns utsände: Örjan Bergqvist

Siljansrallyt gick i år lördagen och söndagen den 20-21 juli. Det var ett lyckat rally med 38 veteranbilar, varav 37 kom i mål.

Resan ner från Jämtland till Dalarna startade tidigt lördag morgon med mellanlandning under vägen ner för besiktning av T-Forddelar. Klockan 12.00 var vi dock framme i Rättvik. Vi utgjordes av Carl Olov Kingstad från Nälden och Örjan Bergqvist från Arvesund.

I Rättvik tittade vi på starten och den stora publik, som hade samlats där. Bilarna fotograferades och igenkännande ansikten noterades. Efter att ha informerat oss om färdväg - Synd att program ej fanns - fortsatte vi till Leksand för att hämta en Bergqvist Jr, som

hade varit på ishockeyskola. Här mötte oss det mest storslagna landskap. Dalabyarna, sjöarna och de blå bergen presenterade sig på det mest attraktiva sätt.



På den här vackra bilden från Tällberg ses veteranbil- rallyts äldste förare Sigvard Nyblin, Bromma med fru Ebba vid sin sida komma farande i familjens fina Scania Vabis 1914.

Vid hembygdsgården i Leksand inväntades rallydeltagarna. De hade gjort en liten tur till Tällberg, där ett manöverprov ägde rum. Matuppehåll och nästa prov väntade nu i Leksand. Här gällde det att kasta bollar i plasthinkar.

Rallyt gick härifrån till Siljansnäs, där förarna fick lägga ut riktigt. Här gällde det att med fordonets ena framhjul och andra bakhjul träffa en bräda. Därefter tillbaks till Rättviksparken. Där fanns både bilar och tält i mängder. Här dracks kaffe och man hade det trev-

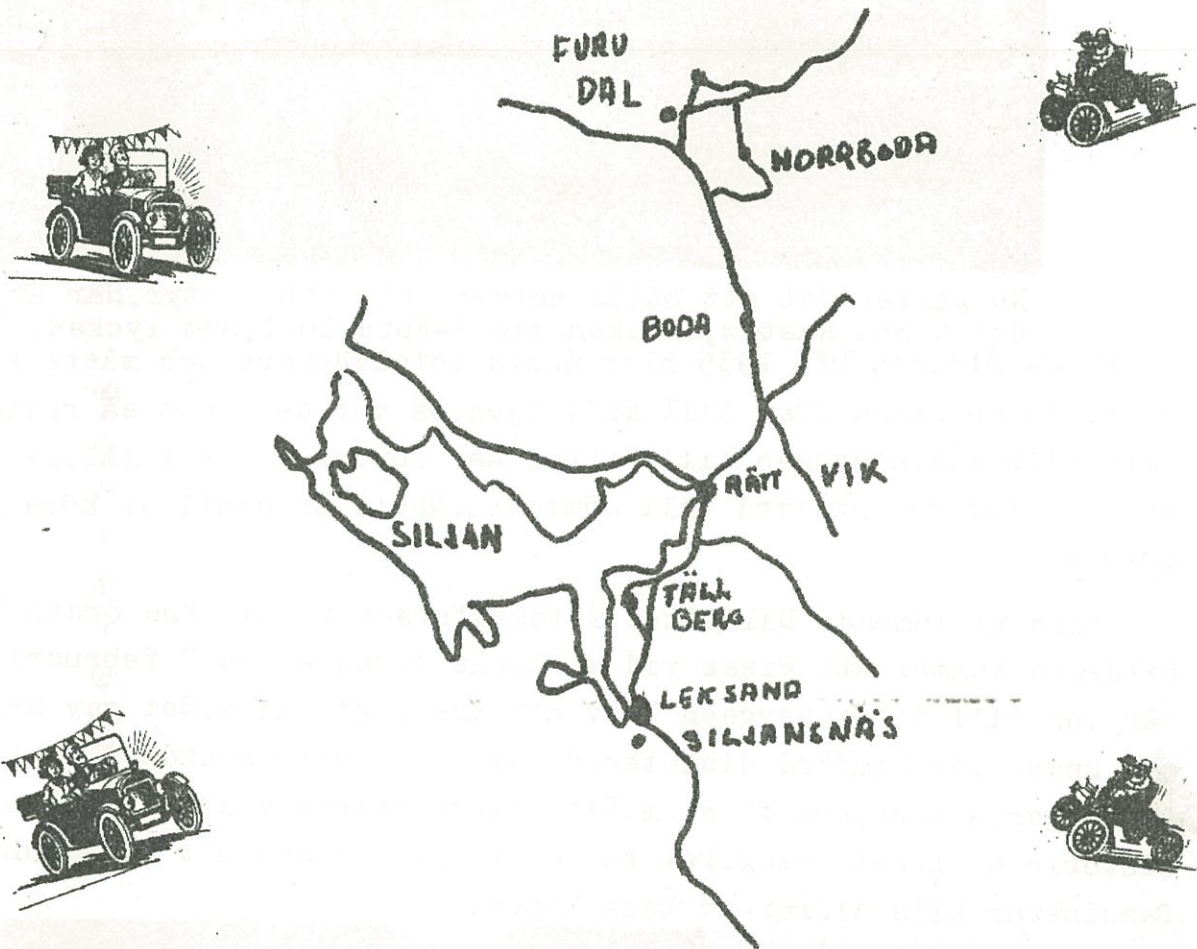


I aldrig miljö, bland grå timmerhus med pärttak, passar veteranbilarna särskilt bra. Här har Siljans-rallyts deltagare ställt upp sina fordon inne i Norrboda gammelby, medan förarna och deras passagerare mättar sig med glödstekt sill, tuttul och annat gott.

ligt på olika sätt. I Rättvikshallen garagerades fordonen inför kommande rallybalen och övernattningen. Den skedde för vår del i tält.

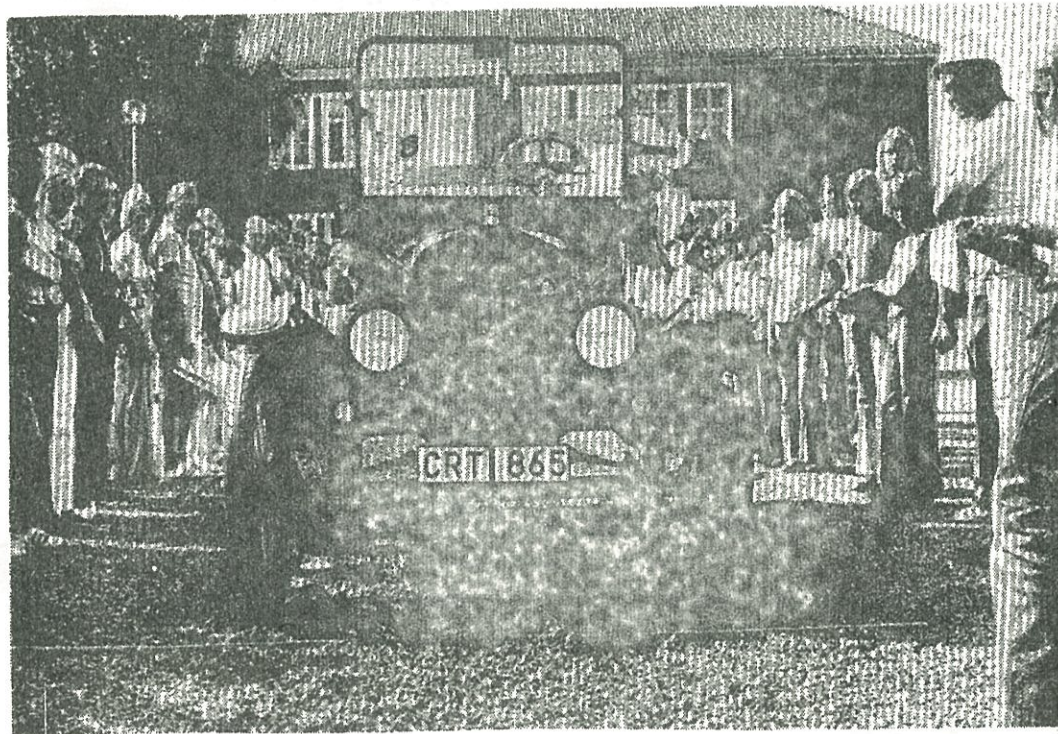
Söndagmorgon startade tävlingen på nytt med färd norrut. Tävlingsens Auburn 1929 hade nu måst bryta på grund av motorfel. I övrigt skedde dock inga missöden under rallyt. Under lördagen hade rallyt gått söderut. Nu gick det till Boda, där ett prov med

Rally vägen



slalomkörning var arrangerat. I Norrboda gammelby utfördes nästa prov, som bestod av tipskupong med frågor, som besvarades i samband med matuppehåll.

Vid turistbyrån i Furudal fick publiken roligt. Förarna kämpade med tidsnöd och retfullt illapassande stjärnor, som skulle hopfogas. Varje förare fick sju stjärnformade träbitar, som skulle passa. Knepiga prov var det alltigenom. När rallydeltagarna kom till Rättvik och det avslutande provet där, så skulle förarna på avstånd bedömma höjden på en boll, som i sin tur skulle tangera precis vid kylarknoppens översta parti. Här blev det dramatik. Rallyts lilla kelgris - Ingmar Löfqvists Aasten Seven 1929 fick motorstopp. Med lite påskjutning kom dock vagnen i gång. Ingemar, som ledde efter första dagen, missade i hastigheten höjdrovet med 21 centimeter.

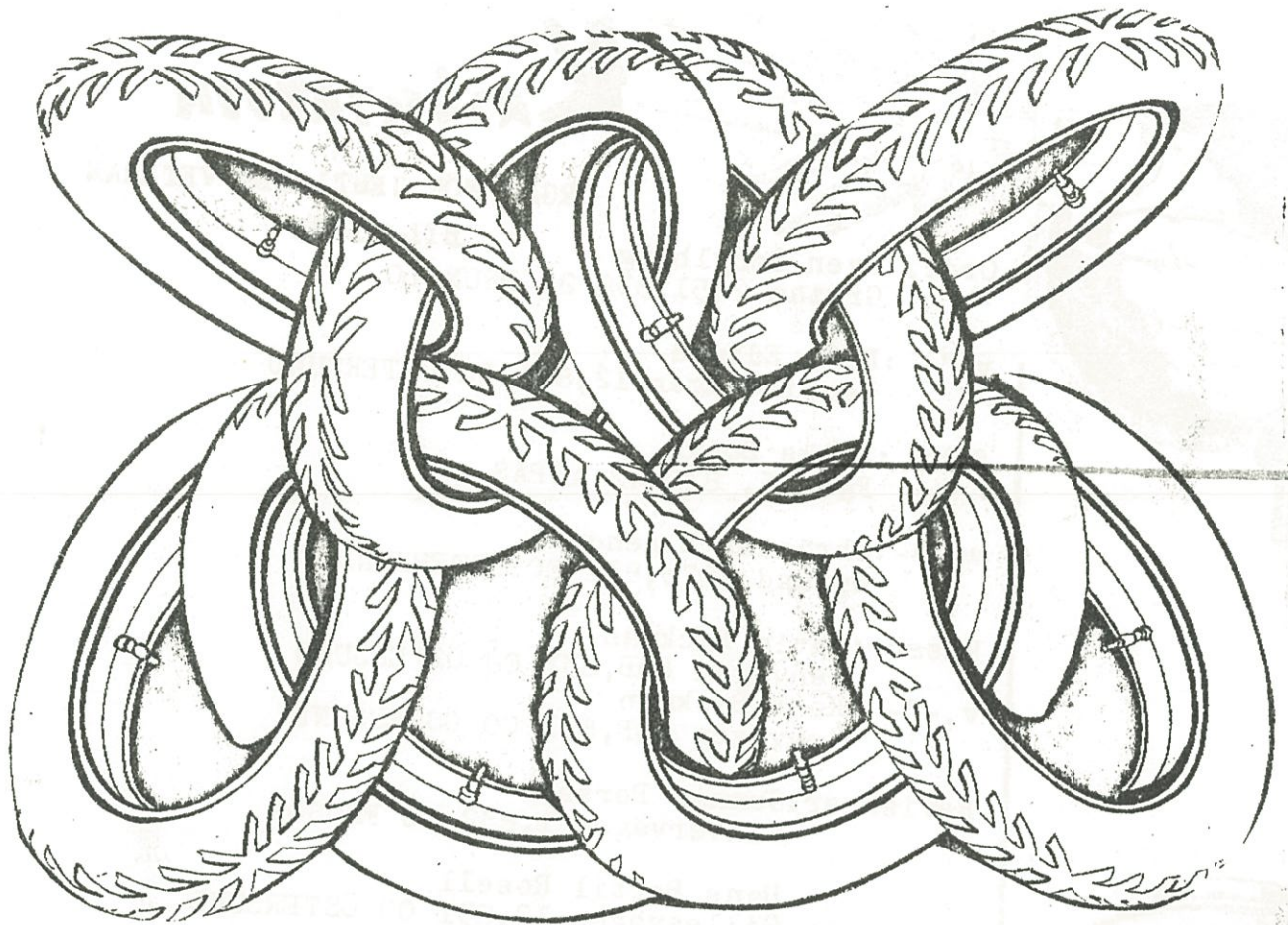


Nu gäller det att hålla nerver och ratt i styr. Här är det Gösta Rustas, Enviken med T-Ford 1921, som lyckas. Helge Olssons DKV 1935 blev nästa totalvägrare och måste skjutas de sista metrarna fram till mållinjen. Då var det inte så roligt att vara bilbesiktningsman till yrket! När fordonen var i mål, svängde vi av mot Orsa för hemfärd till Jämtland. Nästa år skall vi köra rally också!

Innan vi lämnade Dalariket, fotograferade vi bilarna ordentligt. Bilderna kommer att visas vid klubbens årsmöte den 7 februari 1975. Vår tur till Siljansbygden blev ett trevligt minne. Det gav mersmak och under vår hemfärd diskuterade vi alla intressanta bilar och fantasieggande prov, som förekom. Ett veteranbiltrally är verkligen kulturhistoria av första rang. Det bästa av allt är att ett veteranbiltrally fascinerar alla åldrar av båda könen.



Det är Gösta Rustas, Per-Olof Bäck och Stig Andersson



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.

Miss a ej ÅRSMÖTET med Jemtlands Veteranbil Klubb fredagen den 7 februari 1975, kl. 19.30.

Lokal: Klubblokalen

Wilm - enkel suné - kaffe - Idel överraskningar

KARBURATORN

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

v.-": Rudi Edlund
Benpilsvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Sekr.: Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS

w.-": Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Kassör: Edvin Backman
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND

v.-": Kent Backman
Genvägen 60B, 831 00 ÖSTERSUND

Revisorer: Gunnar Persson
Vintervägen 1, 832 00 FRÖSÖN

Hans Bertil Rosell
Gillesvägen 12, 831 00 ÖSTERSUND

Klubbmästare: Lennart Höglund
Hästhagsvägen 18, 831 00 ÖSTERSUND

Sven Jernberg
Ösa, 830 43 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

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT och BILDREDAKTÖR

ANNONSREDAKTÖR

Sven Schylberg

Folke Boogh

Jemtlands Veteranbil Klubb

Box 2045, 83102 Östersund

Lokalredaktör i Östra Jämtland och Norra Jämtland.

Arne Blix

Folke Hemmingsson

Stavre

Strömsvägen 47

GÄLLÖ

833 00 STRÖMSUND

Manuskript och annonsmanus emottages tacksamt!

Klubben sammanträder 1:a fredagen i varje månad kl 19.15, dock i jan.mån.1975.

Medlemsavgift: 35:-kr/år. Insättes på Pgo 885211-3
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND.

Klubborgan: Karburatorn

Klubbens dollievagn utlånas till medlemmarna.
15:-kr/tillfälle. Erläggas vid hämtning av vagnen. Därefter debiteras 5:- per
dygn. Högre taxa vid längre sträcka än 20 mil.
Vagnen förvaras hos Hans Bertil Rosell, Gillesvägen 12, Östersund. Tel. 063/118771

Medlemsförteckning Jemtlands Veteranbilkubb

Den 6/12 1974.

Andersson	Hilding	Trefaldigh.v 3 Frösön
Andersson	Martin	Backe Gustavs
Almrot	Jan	Täng 1436.83043 Ås
Andersson	Jan	L.T Östersund
Almqvist	Harry	Grängsgatan 17.840 60 Bräcke
Andersson	Per Erik	Stångviken 2230.83060 Föllinge
Asp	Artur	Åhn Hallen
Andersson	Åke	Ängvägen 1.84070 Hammarstrand
Bruman	Jan Staffan	Box 158, 83300 Strömsund
Bäckman	Edvin	Genvägen 60 B.Östersund
Bäckman	Kent	" " " " "
Bruman	Jan Staffan	Box 158 833 00 Strömsund
Elix	Arne	Stavre Gällö
Boogh	Folke	Fack 6 830 42 Aspås
Bengtsson	Gunnar	Postg. 5 84060 Bräcke
Bogg	Yngve	Ottsjön 1692 93060 Föllinge
Björmo	Ulf	Stenbergsvägen 8 Östersund
Brändström	Göran	Hallvägen 1 83005 Järpen
Björklund	Ralf	Smedjegatan 18 Frösön
Bruman	Göran	Folkets Husgatan 10 Bräcke
Bergqvist	Örjan	Arvesund Mattmar
Engblom	Mats Ola	Tunagatan 2 85240 Sundsvall
Edlund	Rudi	Benpilsvägen 12 Östersund
Elgendal	Christer	Optand 2873 Östersund
Eriksson	Jörgen	Bredkålen Strömsund
Eliasson	Alf	Östra vägen 6 Långsele
Eklund	Staffan	Bäckfors 820 23 Bergvik
Eriksson	Bo	Box 263 Ope
Evertsson	Manne	Jämtl.g.4 84060 Bräcke
Engberg	Rune	Byvägen 52 Frösön
Eriksson	Sven	Box 3575 71060 Grythyttan
Eriksson	Ivar	Spjutvägen 21 Östersund
Eriksson	Tomas	Högstälägen Ås
Eriksson	Jöns	Hornsgatan 9 A Frösön
Fregelin	Leif	Tjänstemannahuset Ransle

Gottneron	Roland	Brobackavägen 6	921 00	Lycksele
Gäije	Sven Erik	Hagenvägen 23		Trångsund
Gunnarsson	Jan	Blinkenbergsv.3 C	683 00	Hagfors
Höglund	Lennart	Hästhagsvägen 16		Östersund
Hallebratt	Alvar	Överås 9548	824 00	Hudiksvall
Högbom	Geir	Hyggesv.34		Östersund
Hemmingsson	Folke	Strömsvägen 4	833 00	Strömsund
Hörnqvist	Berthold	Parkvägen 9		Ramsele
Heidenberg	Kurt	Postv. 3A	830 20	Brunflo
Israelsson	Karl E	Spånga gård 71023		Glanshammar
Isaksson	Helge	Låda 587		Hissmofors
Jonsson	Per	Birka	830 43	Ås
Johansson Wiktor		Åsmon Näsåker		(Hedersmedlem)
Jönsson	Sten Allan	Näsvägen	830 20	Lit
Jernberg	Sven	Ösa 1287	830 43	Ås
Jakobsson	Sven	Sjövägen 138		Brunflo
Jönsson	Olle	Frösövägen 59		Frösön
Jönsson	Arne	Lorås	830 70	Hammerdal
Jönsson	Henry	Box 1285 Hov	830 43	Ås
Johansson	Thure	Solberg	820 60	Delsbo
Jonsson	Rune	Valhallav. 38 D	891 00	Övik
Jonsson	Göran	Shell Hensin		Nälden
Leandersson	Roger	Malmvägen 2 B	191 61	Sollentuna
Kingstad	Karl Olof	Pl.407	830 44	Nälden
Larsson	Åke	Hästbacka 5225	43700	Lindome
Lövgren	Hans	Köpmangatan 5	840 20	Ånge
Lund	Yngve	Vårby 810	892 00	Domsjöverken
Molin	Tommy	Fack 5029		Svenstavik
Mellergård	David	Spadstigen 3	831 00	Östersund
Norman	Pelle	Pl. 396	840 70	Hammarstrand
Nilsson	Axel	Box 120	830 90	Gäddede
Nilsson Nils G		Thomegränd 18		Östersund
Nilsson Leif		Torpvägen 3 A		Brunflo
Nilsson	Björn Olof	Pl.574	830 02	Mattmar
Nilsson	Nore	Regnbågsvägen 1	573 00	Tranås

Nilsson	Roger	Bleckåden	Alsem
Nyberg	Rolf	Färghandeln	Ramsele
Nyberg	Bengt	Box 13	880 50 Backe
Olofsson	Bertil	Hjälmtorpsgatan 6	Frösön
Persson	Gunnar	Vintervägen 1	Frösön
Persson	Olof	Sösjö 1010	840 60 Bräcke
Persson	Artur	Sundsjöåsen	Östersund
Persson	Pelle	Odensångsv.12 A	Östersund
Rudbeck	Clas	Tångvägen 28	831 00 Östersund
Rosell	Hans Bertil	Gillevägen 12	Östersund
Rigner	Bo	Östersundsv. 12	Lit
Ragnarsson	Mats	Billsta	Hackås
Ringbert	Bo	Stiftelsehus 3	Offerdal
Sundin	Hans Erik	Box 65	840 20 Ånge
Schylberg	Sven	Grytan 2451	Brunflo 063/50701
Sandberg	Käll	Hara, 84043	Hackås
Söderström	Göran	Spjutvägen 14	Östersund
Tegstedt	Per Åke	Kyrkgatan 25	Östersund
Thand	Widar	Sidvalssvägen 25	Frösön
Thomo	Johanni	Norström & Jansson	Östersund
Wist	Per o Britt	Stråkvägen 50	191 43 Sollentuna
Westgaard	Alf	Svenstavik	
Wilund	Erhard	Södra vägen 36	824 00 Hudiksvall
Ytterfors	Sven	Långsjövägen 38	131 00 Nacka
Åreng	Kent	Kyrkvägen 12	840 60 Bräcke
Åkermo	Mats	Fack 54	Hackås
Åsling	Hans	Åse	830 47 Trångsviken
Öhman	Hans	Skolgatan 7,	921 00 Lycksele
<u>Hedersmedlem</u>			
Johansson	Viktor	Åsmon, Näsåker	

.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+.+

Dollyvagnen får, enligt beslut på klubbträff den 6 sept.1974, hädanefter inte lånas ut med mindre än att 15:-kronor erlägges vid hämtning av densamma. Därefter debiteras 5:- per dygn i hyra.

.+.+.+.+.+

Verksamhetsberättelse för Jemtlands Veteranbil Klubb
för år 1973.

Under året har 11 klubbträffar hållits. Fyra av dessa har hållits hos klubbmedlemmar, nämligen Arne Jönsson, Lorås, Karl Olof Kingstad, Nälden och Sven Schylberg, Brunflo. Vidare har tre styrelsesammanträden förekommit samt det sedvanliga surströmmingsblotet, som avnjöts i hembygdsgården ute i Brunflo den 18 augusti.

Klubben har under året donerat 500:-kronor till ångfartyget Thomés upprustning samt tryggt alderdomen för en Buick-buss från 1924 samt en lastbil märke Volvo årsmodell 1934, inköpta för klubbens räkning till ett pris av 2000 riksdaler. Säljare var Viktor Johansson, Åsmon, Näsåker.

Klubben har under året fått en ny klubblokal inne på Jamtliområdet i gamla längan bakom Gullehuset. Äran av att denna lokal kommit till stånd, tillfaller Sven Schylberg. Underhandlingar med Jamtliledningen om ett bilmuseum har gått så långt, att lokaler för detta ändamål inom en snar framtid är ett faktum.

Klubben har skaffat sig postgiro 88 52 11 - 3 och klubbens nya postadress är Jemtlands Veteranbil Klubb, box 2045, 831 02 Östersund.

Vidare har kontakt med Tröndelags Veteranvognklubb i Trondheim tagits och vi hoppas få till stånd ett samarbete med våra norska vänner under kommande sommar.

Under hösten har aktivitetsdagar hållits på Länsmuséet i Östersund, där klubben den 18 november deltog med en liten utställning i form av fotomontage samt en presentation av klubbens verksamhet och syfte samt inte att förglömma Henry Jönssons Ner a Car, den tvåhjuliga bilen, som rönste stort intresse.

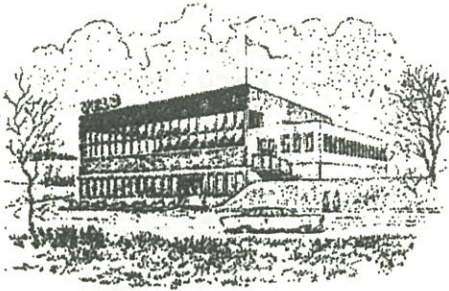
En medlemsförteckning är under utarbetande och därför är vi tacksamma, om ni så fort som möjligt sänder in de uppgifter, som behövs för den.

Medlemsantalet är för närvarande 50 personer. Ett tiotal av dessa medlemmar är boende utom Jämtland.

Aspås den 16 mars 1974.

Folke Boogh.

SÄLJES



Du, som tänker försilvra, förnickla, förkoppra eller förkroma i sommar delar till din veteranbil gör en tur till Trondheim. Besök VELO! Den resan lönar sig. De är billiga! De gör jättebra jobb! De är veteran- och kundvänliga! Resan till Velo tjänar Du på. Du blir belåten.

A S VELO galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon *35 530
7000 TRONDHEIM

Ford T: Strömfördelardosor
Suffletthållare

Buick 1924-26: Strålkastare
Dörrar, träkerhjul
Suffletter

Ford A: Bakkaross och stötfångare
Motorer, växellådor
Bakdörrar, hjul m.m.

Dort 1920-25: Framaxel med 21" träker-
hjul i mycket bra skick

Citroen mycket tidig: Framskärmar med
fotbräden

Oldsmobile 1928-30: Kylare med maskering

Opel 1936-39: Kompletta chassi, som gått
cirka 7000 mil. Instrument
finns.

Nash 1926: Epatraktor

Nash 1927: Epatraktor

Nash 1928: Kompletta chassi, körbart

Studebaker 1923: Ram, kaross med reserv-
hjulshållare och defekta vind-
rutestolpar, bakaxel, hjul, växel-
låda, defekt motor, ev. även lyktor

MED

Citroen 1923: Motor

Ford Junior 1936: Växellåda

Anlia Prefekt 1948 i delar

Volvo Lv 70-71 1934: Växellåda, bensin-
tank.

Citroen B 11: Kylarmaskering, kylare,
motor m.m.

Skoda, äldre: bensintank

Diverse packningar

Helge Isaksson

Låda 587

10660 HISSMOFORS

Ford A: Framvagn, komplett

5 st hjul, 21" utan däck.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/35542

med originalglas, rattstäng och
styrsnäcka och mycket annat såsom
kopia av instruktionsbok, broschyren
m.m.m.m.m.

Chevrolet 1933-34: Hjul och axlar

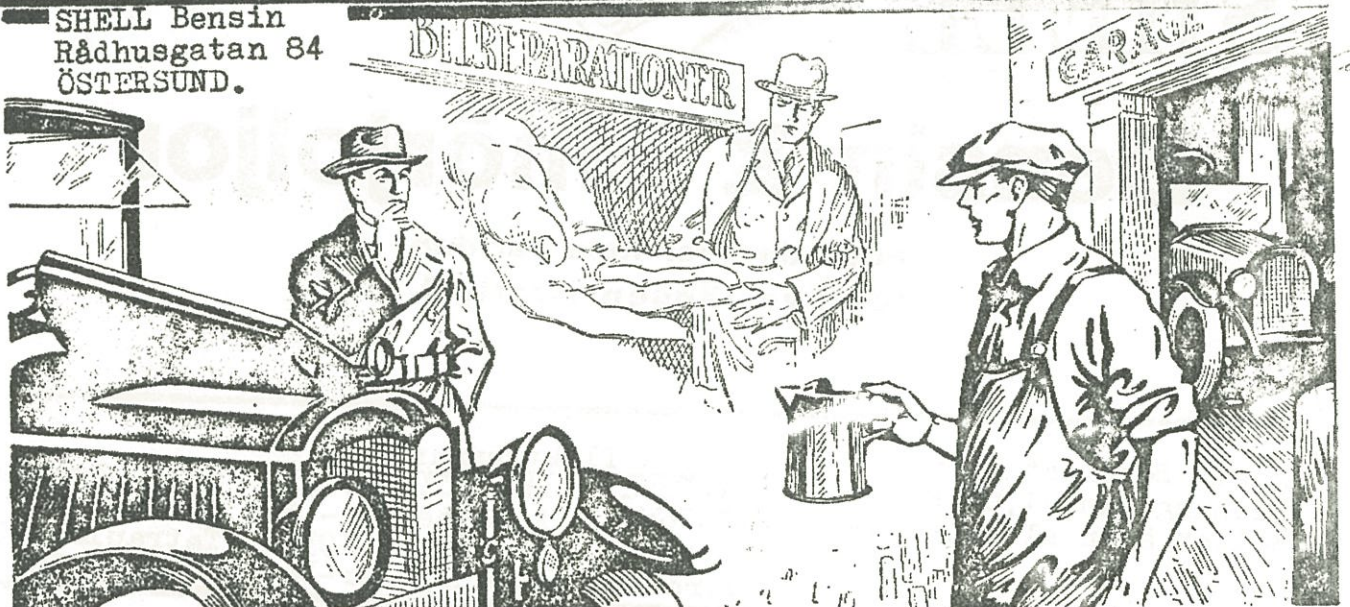
Chevrolet 1926-28: Motorer

Sven Schylberg

Tel. 063/50701

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

SHELL Bensin
Rådhusgatan 84
ÖSTERSUND.

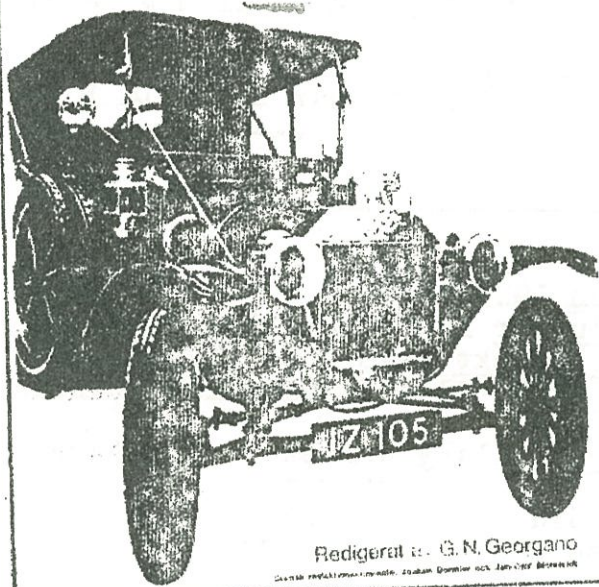


SALJES

- 52 -

Svenskt billexikon

All världens bilmärken 1885-1969



Redigerat av G. N. Georgano

Översatt från engelska av Johan Bonnier och Jan-Olov Johansson

Sista chansen att köpa Århundraets 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.

Tändstiftsanslutning i mässing, gammal modell.

Klämmor att klamra kabelhärvor på ramen.

Kabelskor för lödning i alla dimensioner.

Tygspunnen kabel, 2 ledare
Generatorkol och startmotorkol till 30-40-50-talsbilar.

Div. glödlampor till 30-50 tals vagnar.

Nummerplåtar och siffror, gammal modell i aluminium

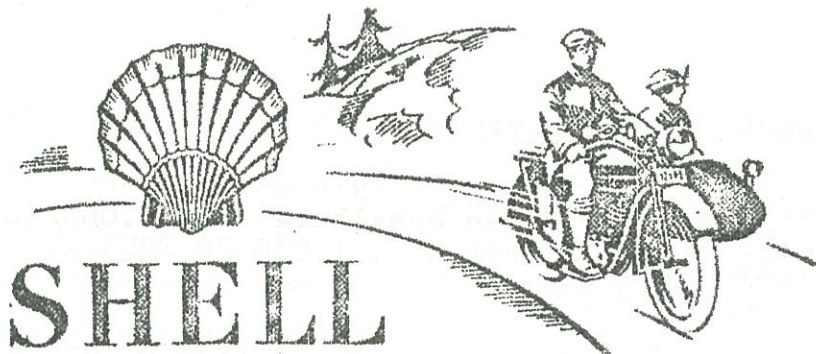
Christer Elgendahl

Optand 2873, 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 Profekt, Chrysler-Dé Soto 1937-50

Opel Olympia

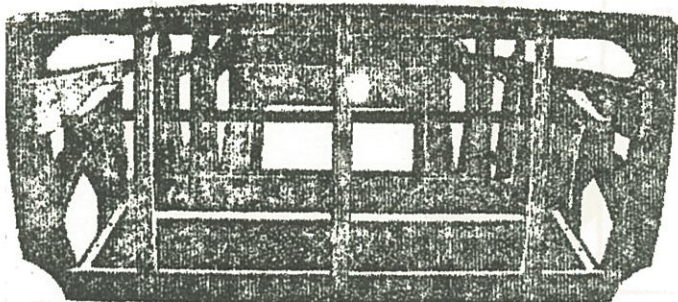
Lincoln V8

Tatraplan 50

Soto 1937-50

Karosseristommar
säljes

SÄLJES - 53 -



och tillverkas efter beställning.
Kontakta
Thure Johansson
Solberg
820 60 DELSBO.
Tel.0653/12113

Dodge 1931:Hjul,axlar,fjädrar,motor,
instrumentering,rostig mantel,
huv,plåtar runt motor

Dodge 1929:Solskärm,lyktstag

Chevrolet 1920,ca,1 st framhjul med spin-
del och navkapsel/trä/

Chevrolet 1934:Epa kan anvisas.

Dodge 1925,ca:Kylarlock

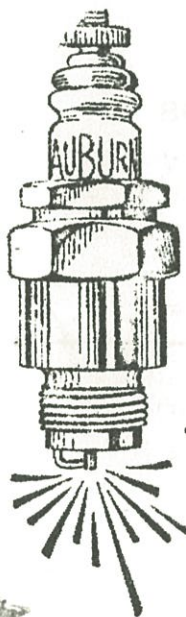
Graham 1929:Utan kaross kan anvisas

Roger Leandersson
Malmvägen 2 B¹¹¹
19161 SOLLENTUNA
Tel.08/967026

Chevrolet 1920-22:Träkerhjul med broms-
trummor

Chevrolet 1928"29:Huv,torpeder

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



Bilelektriska arbeten
utföres till bilar
före 1940
av fackman.
Renovering av start-
motorer och generatorer.
Säljer tändstift,som pas-
sar de flesta märken.

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

OBS!!!

Säljer plysch:Blå och röd
Skurna bitar 110 x 75 cm.
DS!!!

Är Eder Automobil Försäkrad

Har Du tecknat veteranbilförsäkring?
Om inte,så kontakta vår sekreterare!
Garageförsäkring för Jemtlands Veter-
bilklubb kostar i Skandia 25:- omfat-
tande brand och stöld under avregi-
strering.
Ytterligare uppgifter får Du genom
vår sekreterare
Folke Boogh
Fack 6,830 42 Aspås.Tel.0640/12141

Miss a ej ÅRSMÖTET med Jemtlands Veteranbil Klubb fredagen
den 7 februari 1975, kl 19.30.

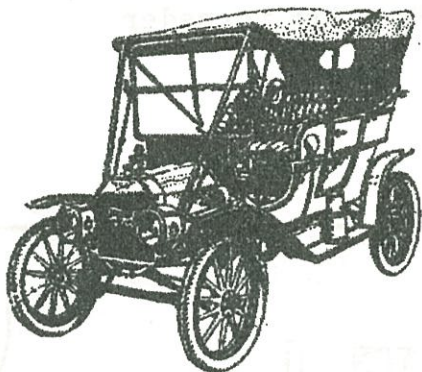
Lokal:Klubblokalen

Film - Enkel supé och kaffe - Idel överraskningar.

Välkomna!- Styrelsen.

Till Dodge 1922 o tidigare 2 st baknav
med bromstrummor, banjo m sköldar ev.
2 st bakaxlar och differential m.m
Ram, kaross (Dodge 1920) anvisas.
Erhard Wilund Box 87
82401 Hudiksvall tel.0650/13680
säkr.kl 20-21.00

SÄLJES



Jättefin paketbil Cheva 32. 6 cyl.60 hk.
Restaurerad toppskick ! Sekr.anm.

Arne Blom

Sjöängsvägen 19 802 38 Gävle

Tel.026/bostad 191609

arb. 187200 eller 189898

Kylarmaskeringar till T-Ford samt 1 st kylare hög.

Folke Boogh Pack 6 836 42 Aspås
0640/12141

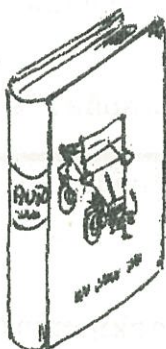
Framaxel till Buick ca: 23-24 med hjul, Buickmotor 6 cyl 1923
Dynastart dito. Framtjädvar.

Folke Boogh Pack 6 830 42 Aspås tel 0640/12141

Stort urval av motorhistorisk litteratur. Katalog mot svarsporto.

Automobilhistoriska Bibloteket

Box 21032 400 71 Göteborg 21



Motorhistorisk Litteratur. Försäljning, Arkiv
AUTO ARKIV Box 340.40125 Göteborg 1



Adler 1935:Utan kaross
Volvo 1936:Kaross med skruvkarda
Ford A:Delar

Harry Gustafsson

Brattbäcken, Kyrktåsjö

Tel.0671/22053

SÄLJES

Erhard Wilund
Box 87
82401 HUDIKSVALL
Tel. 0650/13680

Till Dodge 1924-26. Kompl. chassie, axlar, 4 st renoverade träckerhjul, skärmar, huv, framlyktor, vindruta med stolpar för öppen kaross, torped, instrumentbräda, dörrar 4 st för Sedan modellen.

Till Cheva årsm. ca: 1928-31 1 st motorhuv

Till Hudson årsm. ca: 1932 1 st baklykta

Till Buick årsm. 1924 jättefin kaross med motorhuv allt i grön originalfärg.

Till Jevett 1920 talet, 1 st fin baklykta med orginalglas och mässingsarg (namnplåt i emalj)

1 st 4 pipigt bollhorn i mässing med växlande toner i nyskick, byte endast mot fonograf eller litet positiv eller dylik musikapparat.

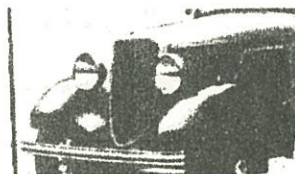
1 st 3 pipigt bollhorn i mässing i bra skick.

Motometrar, termometrar att montera i kylarlocket 2 storlekar 56, och 75mm.

Jan Ströman Pontonjergatan 45 112 37 Stockholm

Blästring av "gambildelar" kontakta Fröling & Simonetti Mosaikfirma Grytan 830 20 Brunflo Tel.063-50195

Har du problem med din kylare
Bra jobb gör Nordiska Kylare
Odenskogsvägen 38 Östersund
Tel.063-110326



Buick 2 st framlyktor utan glas, burkmodell årsm.ca: 24-27.

Folke Boogh Fack 6
830 42 Aspås Tel:0640-I2141

Har du problem med det elektriska eller kontaktsvårigheter

Christer Elgandal Optand 2873
831 00 Östersund Tel.063/3554

Han klarar eljobbet på veterans bilen billigt.



SÄLJES



Nu har vi fått jättefina klubbmärken, att fästa på jackan eller gåbort-rocken, priset är 25:- Märkena är handbroderade med text och bil i guld på svart botten. 9 cm i diam.

AKTUELLA JULKLAPPAR TILL BILISTEN



Nya klubbtröjor i fem färger och olika storlekar, pris 22:-
Några barntröjor av gamla lagret 15:-



Klubbmärket i plast, självhäftande, kostar 5:-
Stort prydligt, bör finnas på alla bilar även
bruksbilen

vi tackar för i år och önskar GOD HELG

Jemtlands Veteranbil Klubb

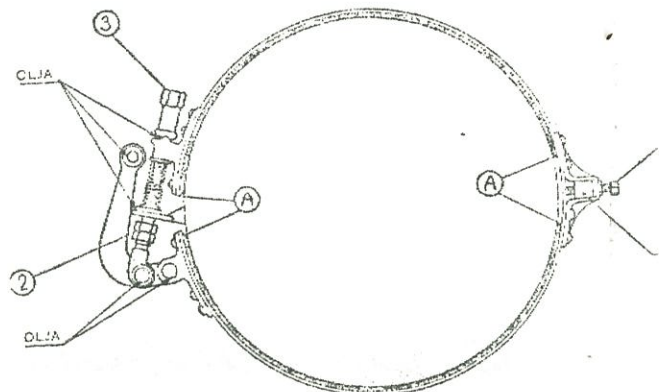
Beställning insändes till Jemtlands Veteranbil-
klubb Box 20 45 831 00 Östersund.

Antal.....	Tröjor storlek	Pris.....
"	" " "	" "
"	Klubbmärke tyg	25:-
"	" " plast	5:-

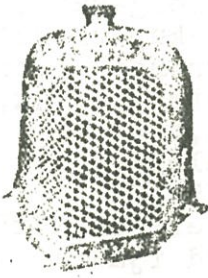
Namn.....Adress.....

Justering av bromsar

Justera bakhjulsbromsarna vid /1/
till dess bromsbandet invid denna punkt
är .010" från trumman. Justera sedan vid
/2/, så att nedre hälften av bromsbandet
kommer .010" från trumman. Fortsätt vid
939, så att avståndet mellan bandet
och trumman även på denna punkt blir
.010". Framhjulsbromsarna justeras
Använd mätsticka för att kontrollera
avståndet mellan bromsbandet och trum-
man. Bromspedalen bringas att intaga
normal ställning genom att bromsstagen
justeras. Gnissel och tjut kan avlägsnas
genom att hörnen på bromsbanden slipas
eller filas av vid /A/. Oljning av me-
kanismen skapar också tysthet och åstad-
kommer ett effektivt bromssystem.



SÄLJES



Citroen:motor, trol.årsmodell 1926 kompl.med växellåda i bra skick.

Citroen:motor,årsmodell 1924-25 med växellåda.

Buick:motor, 6 cyl.,årsmodell 1923 i bra skick.

Ford T:motor/båtmotor,original med backslag.

HD 750 cc:Växellåda med kickstart.

Fiat:växellåda, ca 1915-20

Ford A:epatraktor,1928,byggd av lastbil med 20"x5.25" trådekerhjul med bra däck,fina strålkastare med originalglas.

Chevrolet 1922:vindruteställning.

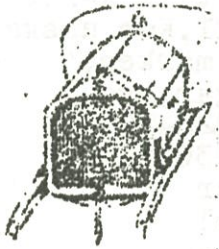
Ford T 1920:vindruteställning

Ford T lågkylare,2 st samt 1 st hög.Fint skick.

Buick: 2 förnicklade strålkastare.

Ford A:växellåda.

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

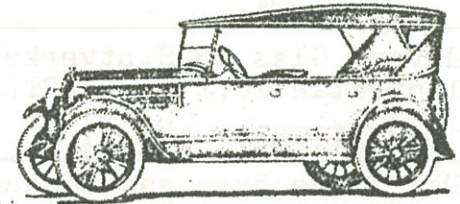


Ford A:motor med växellåda, EifelF:hjul,axlar,div.delar
Mercedes 1939:hjul,kylare,motor
Nash 1927:hjul,ram,motorhuv,fram-axel.

Dodge 1930:hjul,navkapslar

Ford A:torped

Axel Nilsson
Björkvattenvägen 6,GÄDDEDE
Tel.0672/10184



Ford T 1923:I mycket gott skick
Ford 1939 T-91:Brandbil.Har gått endast loo mil.

Rugby 1926 samt extra motor och karosseridetaljer.

Einar Belboe
Solhammer,7560 VIKHAMAR
Tel.075/76366

Opel Kadett 1937 500:- vid snabb affär.

David Mellergård
Spadstigen 3
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 129267,arb.127000,ankn.676

Acetylenbrännare av mässing,nya i originalkartonger,stor lek i liter 35-28-21-14-10.

Packard 28:kylare med sarg,motorhuv,grenrör,topplock, styrsnäcka.

Renault Ljuva Quadra:renoverbar-4

Austin A 40 Somersset 1954:renoverbar och körbar.

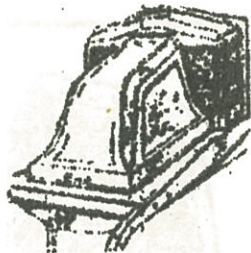
4 dubbade snödäck med fälg till Opel Rekord 1969.

Per Åke Tegstedt
Kyrkgatan 25, 831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/100540

Oldsmobile ca 30-31:bakskärmar.

Chevrolet 1928:2 lykthus med st ram,motorhuv,ev.motor. säljes eller bytes till Chevrolet 24 delar.

Roland Gottneresson
Brobackavägen 6, LYCKSELE
Tel.0950/11216



HD el.Indian:sidovagn 1918-1930
Mc hjul med vulstdäck 26"x3"

Edvin Backman
Genvägen 60 b,831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/115180

Chevrolet 1937-38:Epatraktor samt kaross,modelldelare.Anvisas till behövannde.Ej till hanstrare.

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



Specialister på kylare

nordiska kylare

ab

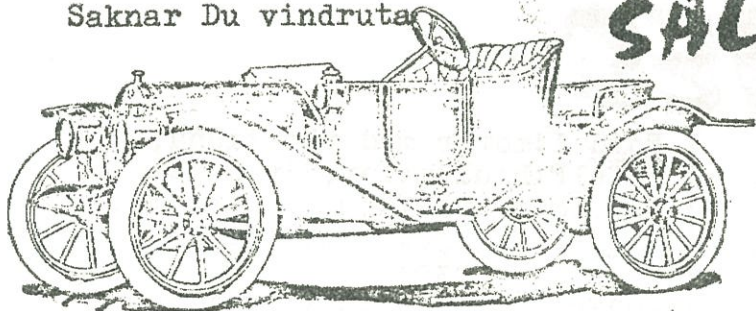
Odenskogs v. 38, Östersund



- REPARATIONER
- NYTILLVERKNINGAR
- KYLARE
- VÄRMEELEMENT
- OLJETANKAR
- BRÄNSLETANKAR

Saknar Du vindruta

SÄLIES!



Gör en tur till Hantverkshuset

**Vindrutor - Sidoskydd,
& Dörrglas**

levereras på dagen
från

Lindgrens Glas AB, Hantverkshuset
Tjalmargatan 10, 831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/111961 / 120371

Där finns även sadelmakeri,
som ordnar din bilklädsel.

Kontakta
Östersunds Sadelmakeri
Tjalmargatan 10
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/111337

Ford A 1928:5 hjul, framaxel med broms-
trummor.

Ford B 1932-33: torped, framskärmar, därav
1 med reservhjulbalja, hjul.

Ford V 8: ca 1938: motorhuv, navkapslar.

Nash 1927-28: div. skärmar o. dörrar

Volvo Tr 676-679 1934-35/PV 658-659

1935-38: 5 st fina träkerhjul

NAG ca 1910: 2 st fälgringar

Ford T 1923: motor, ram, hjul, axlar, kylare,
fotstöd, induktion, signal, huv, ratt,
rattstång, komplett, sufflettställ-
ning, dåligt skick, triangelstag,
mellanaxel, styrstag o. div. småde-
lar.

Hjul, navkapslar, lyktor, handtag,
m.m.m.m.m.m.

Carl-Olof Kingstad
Pl. 407, 830 44 NÄLDEN
0640/20080

Chevrolet 1930: motor, isärtagen,
komplett till 90%, kron-
drev, pinjong, förgasare,
startmotor, navkapsel, ratt
stång med styrsnäcka, stöt
fångare, bromstrumma: bak,
2 bromssystem, bak.

Chevrolet 1934-35: 2 stålekerhjul
4.75x19"

Chevrolet 1924-25: träkerhjul, 30x3.
ramframdel med fjädrar oc
hänken.

Okänt märke: 2 trälöthjul 30x3.5"
med 5 fästklämor för
fälgen. Prima skick.

Chevrolet: 2 st originalverktyg, hjul
nyckel, passars lilla model
lens navkapsel.

Champion tändstift: nya till A-Ford
och T-Ford m.fl. Kan anskaf-
fas till alla märken.

Ford T: div. korkpackningar, nya

Ford A: 5 st hjul 21", 1928-29

5 st hjul 19", 1930-31

10 st hjulmuttrar

komplett framaxel

växellåda 1928-29.

Ford V 8 1936-46: rep. sats till för-
gasare.

Ford Anglia 30-tals: kylare, kylargri
3 navkapslar, sämre karc
kan anvisas.

Ford Junior: ny framfjäder

Fiat 500 efterkrigs modell: motor

växellåd

Stoewer: originalverktyg, hjulnyckel

Oakland 1924-25, öppen vagn: framvagn

2 framskärmar, 2 bakskärmar,

torped, bakkorg, dörr.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/35542

Behöver Du ny sufflett
eller annat arbete
utfört på din bil,
vänd dig till

Lundins Sadelmakeri

Storgatan 60

831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/114394

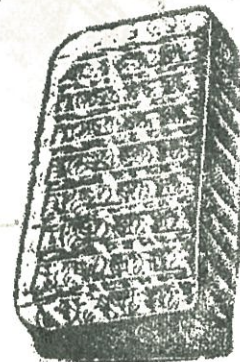
Studebaker 1918-22

Framaxel med träker-
hjul i bra skick.

Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

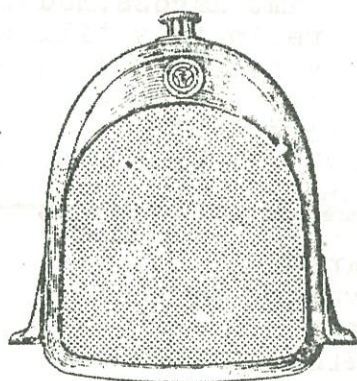
Tel. 063/50701



Specialisten på bensin: R. Edlund

SHELL Servicestation

Rådhusgatan 84, ÖSTERSUND

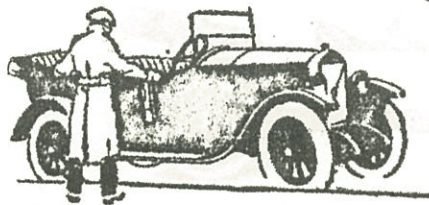


Har Du problem
med din kylare?

Kontakta

Nordiska kylare AB
Odenskogsvägen 38
831 00 ÖSTERSUND.
Tel. 063/117765 vx

KÖPES



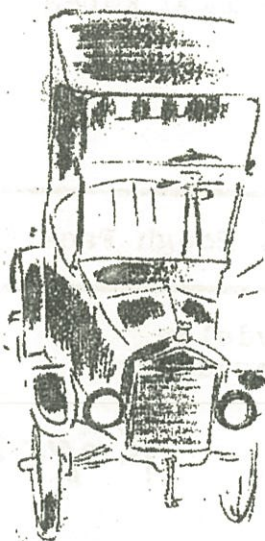
Volvo 1930-39 i bra skick
 Göran Söderström
 Spjutvägen 14
 831 00 ÖSTERSUND
 Tel.063/128782

Till Hillman Minx 1938:motor
Rugby,modell R,6 cyl.1926.
 Allt av intresse.
Volvo Pv 51 1937:framaxel
 med styrstag.
 Gamla motortidningar,spe-
 ciellt Volvotidningen
 "Ratten".
 Carl-Olov Kingstad
 Pl.407, 830 44 NÄLDEN
 Tel.0640/20080

Chevrolet 1924:handgas och tänd-
 ningsreglage,som sit-
 ter under ratten.
 Hastighetsmätardrevet,
 som sitter på drivknuten
 i växellådan.
 Vänster framdörr,slät
 utan yttre handtag.
 Oljepump,sitter i ändan
 på generatoren,baktill.
 Lyktsargar till burk-
 lyktor.Passar även från
 Chevrolet 1925.
 Mellanaxel och navkap-
 slar.Övre vindruteram
 till årgång 1924-25
 Roland Gottnersson
 Brobackavägen 6,921 00 LYCKSELE
 Tel.0950/11216

Ford B 1932:3 st hjul
 lyktglas
Ford T 1925:Sufflettställning
 fram och bakfjäder
Chevrolet 1931:Kylarmärke
 Axel Nilsson
 Björkvattenvägen 6,GÄDDEDE
 Tel.0672/10184

Bugatti Royale,helst cabriolet
 Rudi Edlund
 Benpilsvägen 12,831 00 ÖSTERSUND.
 Tel.063/123200



Opel 1912:Bak-
 axel med träre-
 kerhjul.
 Arne Blix
 Stavre
 Tel.0693/21020

Chevrolet Standard DC 1934:Delar
Volvo 1927-1934:Delar
 Helge Isaksson
 Låda 587
 10660 HISSMOFORS

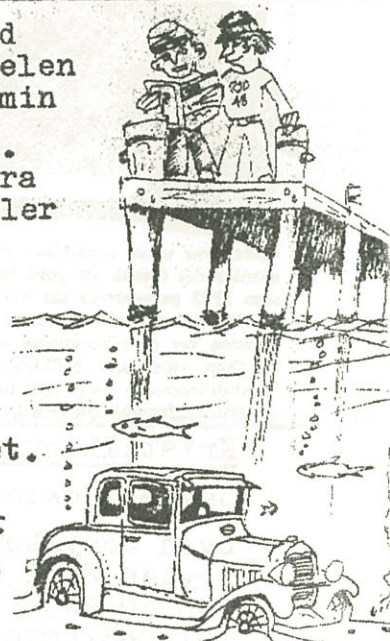
Volvo P 653 1933-35:Allt av intresse.
 Hans Åsling
 Åse
 830 47 TRÅNGSVIKEN
 Tel.0640/40025

Jag behöver hjälp med
 bakstycket,svärmorsdelen
 och bakskrämar till min
 A Ford Coupe 1930-31.
 Jag kan byta med andra
 A Ford delar,mynt eller
 förslag.
 Alla svar beaktas.
 Lars Pettersson
 Ångsvägen 27
 791 00 FALUN
 Tel.023/24422
 10801 garaget.

Excelsior 1929:Motor
 och instrumentbräda
 Martin Andersson
 Backa,Gustafs

Ford T 1920-23:Ram,
 framkaross,
 bak-och framvagn
 med hjul.
 Edvin Backman
 Genvägen 60 B
 831 00 ÖSTERSUND.
 Tel.063/115180

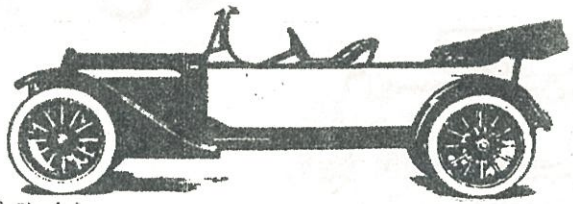
Ford A 1928-31:Lyktor,
 av andra delar
 Jan Almroth
 Täng 1436
 83043 ÅS
 Tel.063/30560



KÖPES!

KÖPES _____ KÖPES _____ KÖPES _____ KÖPES _____

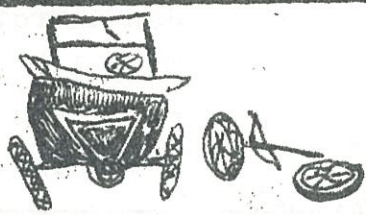
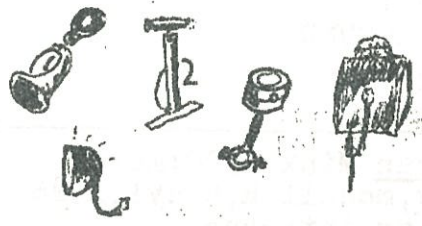
Hel bil mellan 1920 - 1930 köpes
Karl Erik Eriksson
Divisionsgränd 8
831 00 Östersund
Tel 063-128543



Pontiac Kylarlock F. Boogh Fack 6 830 42 Aspås. Tel. 0640-12141

Adler 1937-39 = Reservdelar
Peugeot 202 1947 = Reservdelar
Folke Hemmingsson
Lägdevägen 36
Sandström & Ljungvist
Strömsund Tel 0642

Köpes

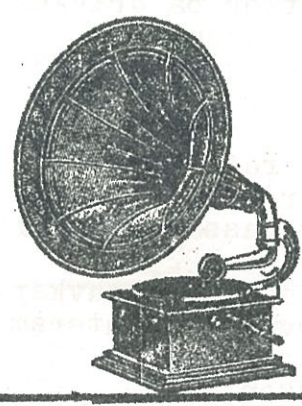


Indianram 1925-30 Säljes OBS!
Björn Nilsson Halabacken
Pl. 574 830 02 Mattmar.

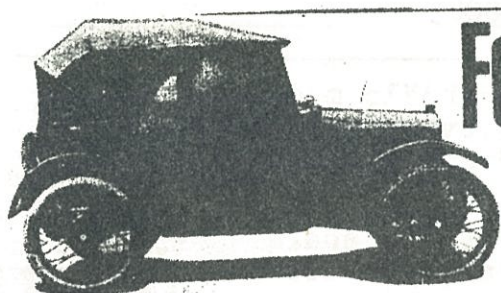
Efterlyses: Graybil = vrak eller delar.
Christer Elgental
Tel. 063-35542

Ner a Car 1922 - 26 allt om
Nar a Car, bilder och litteratur
köpes eller lånas.
Henry Jönsson Hov 1215
830 43 Ås. Tel. 063-30491

Gammal Grammofon, som bilden
köpes, Folke Boogh
0640-12141



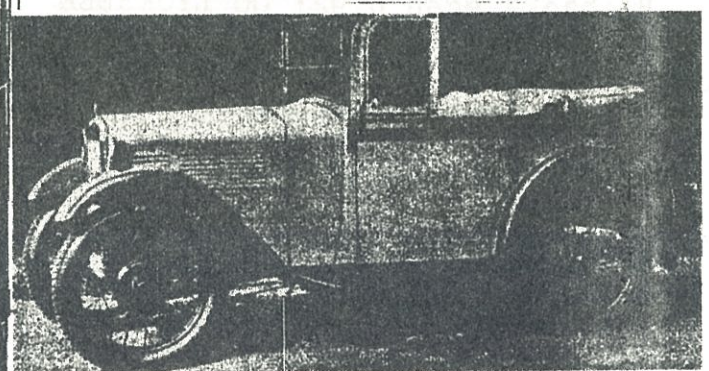
Grammofontratt
som på bilden
söktes.
Sven Schylber
Grytan 2451
830 20 BRUNFL
Tel. 063/50701



Folkbilar

»Bilen var mans egendom» var en slogan för 20-talets bilrush och visst gjordes det försök att göra bilen till var mans egendom. Tex av Austin som 1922 presenterar sin modell Seven som skulle komma att byggas i 350 000 exemplar. Motorn var på knappt 600 cm³ och utvecklade 13 hk. Vagnen var en föregångare men kanske inte riktigt i så hög grad som fabriken ville göra gällande. Man talade exempelvis om »bilen med fyrhjulsbromsar» och det hade den. Felet var bara att fotbromsen påverkade framhjulen och handbromsen bakhjulen.

Kristallmottagare
oavsett skick köpes
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 BRUNFLO
Tel. 063/50701

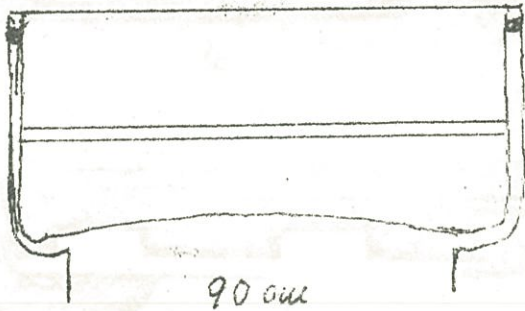


Austin Seven blev inte bara en framgång i hemlandet, den licensbyggdes också i bl a Tyskland av en fabrik i Eisenach under namnet Dixi. 1929 gick fabriken över i BMWs ägo och Dixi blev därmed den första BMW-modellen.

KÖPES

Oldsmobile 1922:Vindruteställning enligt nedanstående skiss.

103 cm



90 cm

Sufflettställning, lampor, fram och bak, ratt.
Intresserad av allt till denna vagn.

Allan Persson
Duvnäs 122
781 00 BORLÄNGE
Tel.0243/30371

T-Ford 1926:Div.delar sökes
A-Ford 1927-29:Div.delar sökes
Harley Daviddsson 1934:Bakskärm Registerdrev

Thord Norell
Kläppåsen
LJUSDAL
0651/13948

Till Chevrolet 1930
Vänster framskärm
H.o.v.navkapslar gängade baklyktor, instruktionsbok på svenska, event.lån för kopiering Chevroletmärke, som skall sitta på kylarmanteln.

Yngve Lund
Vårby 810
892 00 DOMSJÖVERKEN
Tel.0660/52464, arb.0660/10445

Mercedes alla äldre årgångar köpes.

Mats Åkermo
Hov
84043 HACKÅS
Tel.063/70106

Äldre GM bil köpes.
HD 1200 prylar.Sidovagn
Opel Kadett 1939:Delar
Dyna Panhard 1947:Delar
Folke Hemmingsson
Strömsvägen 47,833 00 STRÖMSUND
Tel.0670/11617

Indian 1920:Sidovagnschassi, huvudstrålkastare sadeln

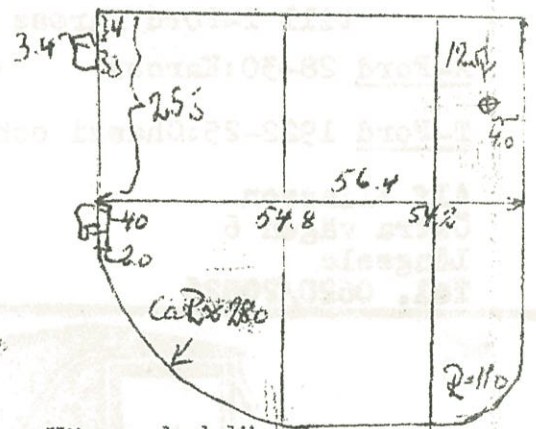
Mercedes 1952: Kylargrill
Mercedes 300,1955:Grill

Pelle Norman
Pl 396
840 70 Hammarstrand
Tel.0696/10335

Thulin:Kardanknutar, bakdörrar, verktyg, tanklock och bensintank.
Vindrutestativ, spetsigt.

Åke Larsson
Hästebacka 5225
437 00 LINDOME
Tel.031/715135

Dodge 1923:Dörrar fram och bak
Dörrarna bör vara felfria.



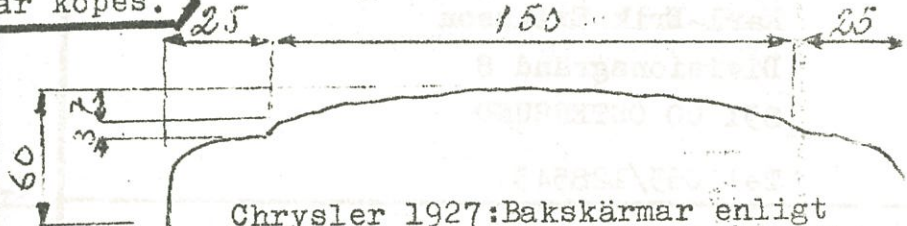
Höger bakdörr.
Anders Lindmark
Stångjärngatan 8
724 73 VÄSTERÅS
Tel.021/353588

Land Rover 1950-59:Bakvagn, styrsnäcka med ratt.
Ring 063/115180
Däck:6.50x16"

Edvin Backman
Genvägen 60b,831 00 ÖSTERSUND

Chrysler 1927:Bakskärmar enligt ovanstående profil

Olle Elfver
Gisebo
561 00 HUSKVARNA
Tel.036/50388



KÖPES

Studebaker 1925

Bakaxel med 21" träckerhjul.

Yttre dörrhandtag,

T modellen

Baklykta

Lyktglas till strålkastarna.

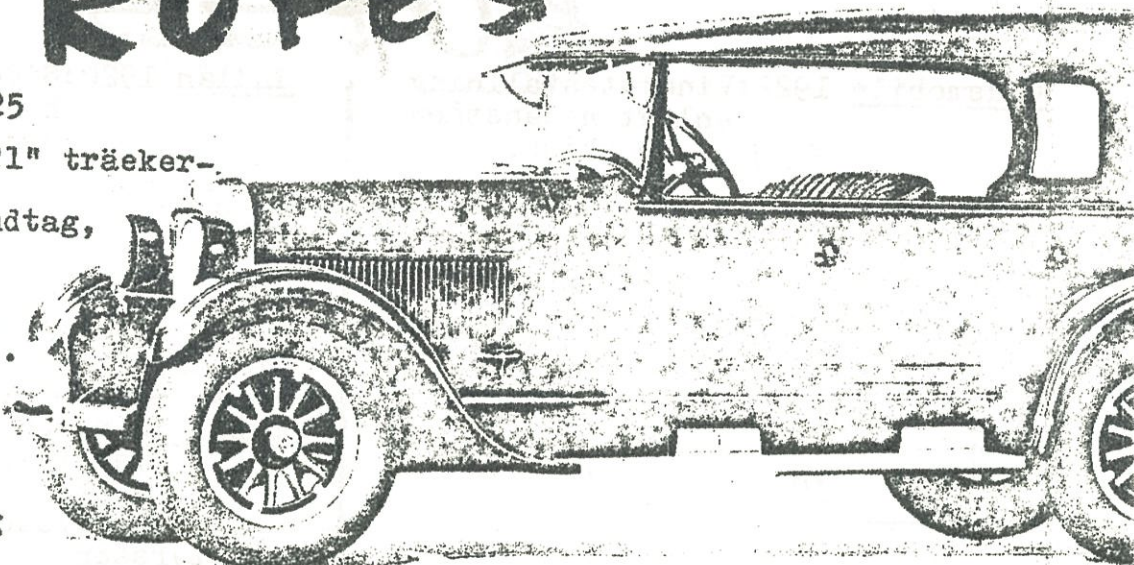
Topplöcks-
packning.

Allt av in-
tresse.

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

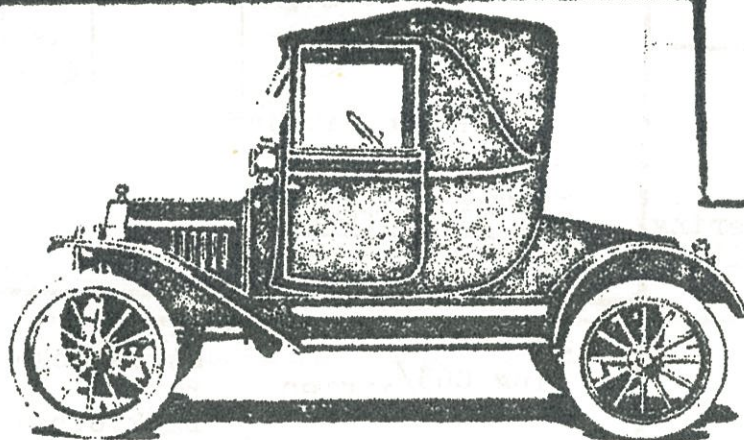
Alf Eliasson
Östra vägen 6
Långsele
Tel. 0620/26226

Chevrolet 1926-27:Lyktsargar
Glas

Arthur Persson
Sundsjöåsen
840 59 RISSNA
063/11921

Ner a Car 1922-25: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

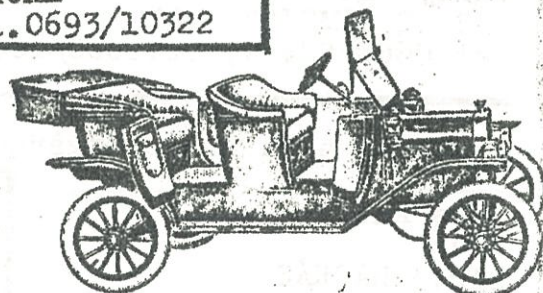
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/128543

Gamla fotografier på bilar,
Instruktionsböcker, verkstads-
handböcker köpes.
Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/35542

Chrysler 1930-34:Lyktglas
kylarmascot 1931

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



T-Ford 1924:Framdörr, vänster
Sufflettställning

Crossley 1945:Litteratur

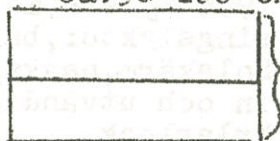
Bo Rignér
Östersundsvägen 12 A, 830 30 LIT
Tel.0642/10107

KÖPES

-63 -
KÖPES

KÖPES

ca: 98-100 cm

DODGE

ca: 40 cm

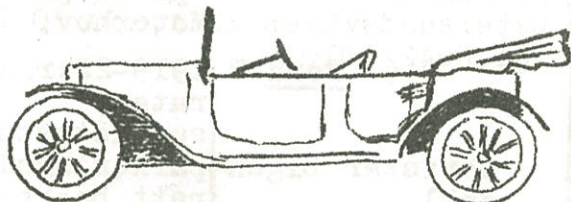
Erhard Wilund
Box 87, 82401 HUDIKSVALL
Tel. 0650/13680
Säkrast kl 20.00-21.00

Till Dodge årsm. 23 Sedan modellen sökes vindruta eller rättare sagt ramen, enligt skiss ovan. Obs med rak underkant.

Till Dodge coupe årsm. 23 sökes bagagelucka, yttermått ca 110x75 cm samt baklykta avlång eller rund märkt med D.D. vidare tanklock och hastighetsmätare med visare.

Mercedes från 1920: Allt av intresse Staffan Eklund, tel. 0270/15661
Buick 1924: Ram, motor, m.m.m.m.m.m.m. Enrisvägen 20, SÖDERHAMN.

Baklykta, hastighetsvajer till Willys Overland Whippet 1929, sökes av N-G Nilsson, Thomeégränd 18 831 00 Östersund.
Tel. 063-100526

Buick

Hastighetsmätare, baklykta, ampér-mätare, oljetrycksmätare till Buick 1918-1925 samt sargar till strålkastarna, trattmodell mycket lika T-Fordens men större.

Folke Pogh Fack 6. 830 42 Aspås
Tel. 0640-12141

Thulin

Spetsigt vindrutestativ köpes ev. bytes mot ett rakt. Kompl. tank med mässinglock, kardanknutar bakdörrar, verktyg, är intresserad av allt till Thulinbil.

Engelsk mc

1953-57 med bakhjulfjädring.

Björn Nilsson
Halabacken
Pl 574
830 02 MATTMAR.
Tel. 0640/45031

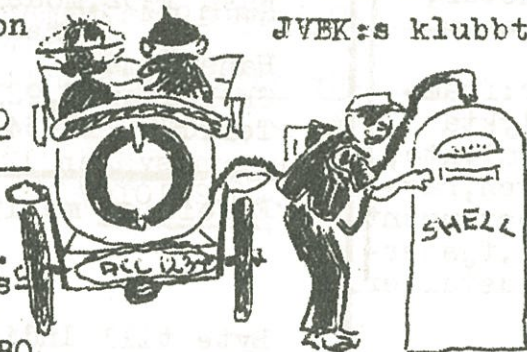
Åke Larsson Hästebäcka Lindome
Tel. 031-715135

Opel 1928: Ky-larlock, hjul.

Åke Andersson
Ångsvägen 1
840 70
HAMMARSTRAND

Bensin

När du behöver tanka bensin till din bil
SHELL Rådhusgatan 84 Östersund 063-121260
JVEK:s klubbtröja finns att köpa där hos RUDI !



T-Ford: Trälöt-hjul.

Thure Johansson, Solberg
820 60 DELSBO.
Tel. 0653/12113

Chevrolet 1927: Kylarmantel Sargar till lykorna. Allt av intresse.

Ingemar Edlund
Ekeby
71020 Stora Mellösa
Tel. 019/45444

KÖPES

Ford:Lyktor,acetylen för mässingbil

1912-13.Lyktglass.

Ford 1926:Reservhjulshållare.

Mats Ragnarsson

Billsta ,HACKÅS

Tel.063/70255



Dodge 1930:Kylare,mantel,parke-
ringslyktor,baklyktor.
Solskärm,navkapslar,
in och utvändiga handtag,
kylarlock.

19" fälgar,huvlås,
instrumentering,

Roger Leandersson

Malmvägen 2 B^{III}

19161 SOLLENTUNA

Tel.08/967026/350194

Ford A 1931:Stötfångare,
fram.
Stötfångare,
bak.

Baklyktor,

Rullgardin för
bakruta.

3 st navkapslar.
Skyddsplåtar un-
der motor.

El.kopplingsdosa
/på torpeden/
Motorhuv.

Ford T 1919-22:raka vind-
rutan,

sufflettställning
parkeringslyktor,

Christer Elgen-dahl,
Optand 2873,

831 00 ÖSTER-
SUND.

Tel.063/35542.

Höger och vänster
framskärm,
mittre sufflett-
fästen,2 st.
huvfästesplåtar,

Buick 1924:Bakkorg

22" träkerhjul

Gas-och tändningsreglage

Dodge 1936:Motorhuv,grill,kylarlock
med vädurmascot.

Mats Ragnarsson
Billsta , HACKÅS

Tel.063/70255

Chevrolet 1928:Allt
av intres-
se.

Rolf Nyberg
Tel.0623/10044

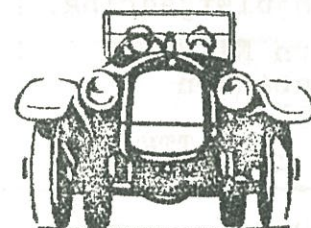
Ford V 8 Cabriolet 1935:Grill,kylarkråka
signalhorn,framskärmar,bak-
skärmar,sätesstommar/hel soffa/
instrument,ratt,hela fotsteg,
baklyktor,bakspegel,solhyllor,
16" fälgar,eker,tank,navkapslar

Ford T 1925:Framskärmar med höga insidor,
hållet för lyktfästet ovalt,
bakspegel,hel rattring el-
ler ratt.

Ford T 1919:Instrument,vänster framskärm,
motor,framfjäder,motometer,
huvöglor,nedre vindruteram,
bakspegel,lyktglas,

Ford B V 8 1932:Amerikabyggt Tudor:fram-
säten,bakkofångare,baklykta
med fäste,glas till framlykta,
V 8 märke för lyktstången,nav-
kapslar med V8 märke,instrument,
framrutebåge,styrsnäcka,fjäder-
stockar,fram o.bakvagnsdetaljer.

Örjan Bergqvist
Arvesund,MATTMAR
Tel.0640/44010



Dodge:Bak-
kor,

Lars Ola
Engblom
Sidsjö
SUNDSVALL

Nash 1932,modell 960:Allt av in-
tresse.

Hans Öhman

Skolgatan 7,921 00 LYCKSELE

Tel.0950/12934

Excelsior mc 1929:Motor

Instrument-
bräda.

Div.delar,

Byte till Indianmotor,1923-24.

Martin Andersson

Backa,Gustafs.Tel.0243/40349.

Populära Bilmärken



A/B Hans Osterman
Kungl. Hovleverantör
Birger Jarlsгат. 18
STOCKHOLM



WIKLUNDS
STOCKHOLM



Generalagent för Sverige:
Karl Otto Andersson
Kristinehamn



Bil-A-B. Mercator
STOCKHOLM
GÖTEBORG MALMÖ



A/B Autocompressor
Karlavägen 26
STOCKHOLM



Stockholm Göteborg
Birger Jarlsг. 2 N: a Hamng. 18



Aktiebolaget
Automobilcentralen
Brunkebergstorg 11
STOCKHOLM



Automobilfirma
Ernst Nilson & Co. A/B
Kungstornet
STOCKHOLM



A/B Hans Osterman
Kungl. Hovleverantör
Birger Jarlsгат. 18
STOCKHOLM



A.-B. Skando-Slavia
Birger Jarlsг. 60
Stockholm



HANSA-LLOYD
A/B. SKANDO-SLAVIA
Birger Jarlsгатan 60
STOCKHOLM



A/B SKANDO-SLAVIA
Birger Jarlsгатan 60
STOCKHOLM



Automobilfirma
ALBERT HOLMER
Birger Jarlsг. 22 - Stockholm



Centralgaragens
Utställning
Sveavägen 31
STOCKHOLM



Rich. F. Björkmans Motor A/B.
Stockholm
Göteborg



A.-B. Skando-Slavia
Birger Jarlsг. 60
STOCKHOLM



A/B Hans Osterman
Birger Jarlsгат. 18
Stockholm



WIKLUNDS
STOCKHOLM



Rich. F. Björkmans Motor A/B.
Stockholm
Göteborg



VELOCIPEDAKTIEBOLAGET LINDBLAD
STOCKHOLM MALMÖ



BIL-A.-B. MERCATOR
Stockholm
Göteborg Malmö



Rich. F. Björkmans Motor A/B.
Stockholm
Göteborg



PHILIPSONS
AUTOMOBIL
A-II
Stockholm Göteborg
Birger Jarlsг. 2 N: a Hamng. 18

Mats Åkermo, Hov, Hackås med sin Mercedes Cabriolet 190 SL

