

Jemtlands veteranbilklubb

Karburatorn

Nr 2

Årg 5

1976



A Ford nummer

GOTT NYTT ÅR!

Så här i årets första månad, får jag önska Er alla en God Fortsättning på det nya året. Min förhoppning är att det kommer att bli ett intressant gammelbil år med många trevliga marknader, stimulerande rallyn och utställningar.

På våra senaste klubbträffar har diskuterats både loppmarknad, rallyn och utställningar. Det blir den nya styrelsens uppgift att förverkliga vad årsmötet och klubbträffarna under våren kommer fram till för resultat. Det har diskuterats ett rally på Östersunds travbana, en Nuttesväng i Aspåstrakten arrangerad av Folke Boogh och ett eventuellt Storsjörally under en dag. Det skulle köras som en avslutning på en eventuell utställning under EXPO NORR veckan.

Loppmarknad synes det bli i Aspås lördagen den 21 maj.

Enkätsvaren har strömmat in, men sekreteraren önskar få många fler. Både ris och ros har kommit och många vettiga synpunkter. Det hade kanske varit på sin plats att återge några i denna tidning, men än föreligger ej någon sammanställning. Min förhoppning är att en sådan kommer medlemmarna tillhanda.

Bilden på tidningens framsida återger Örjan Bergqvist vid Ope Gård under 1976 års Storsjörally, som blev en verklig fullträff, en folkfest och en mycket bra reklam för Jemtlands Veteranbil Klubb. Att intresset är stort visades vid Öppet Hus på Läns museet i november 1976.

Så får vi hoppas, att denna tidnings läsare blir någorlunda nöjda med bilderna denna gång. Avslutningsvis får jag tacka och önska Er alla ETT GOTT NYTT ÅR! Lycka till med renoveringen av gambilen!

REDAX.

När bilen kom till Jämtland

VII

Året 1917 präglas av knapphetens kalla stjärna. Krig rasar ute i Europa. I Sverige införs sommaren 1917 körförbud, som varar till 1919. Tidningarna diskuterar bensinpriserna och det nya trafikreglementet för fordon och fotgängare. Standardiseringen inom bilområdet är också föremål för intresse och både i Sverige och utlandet diskuteras denna fråga.

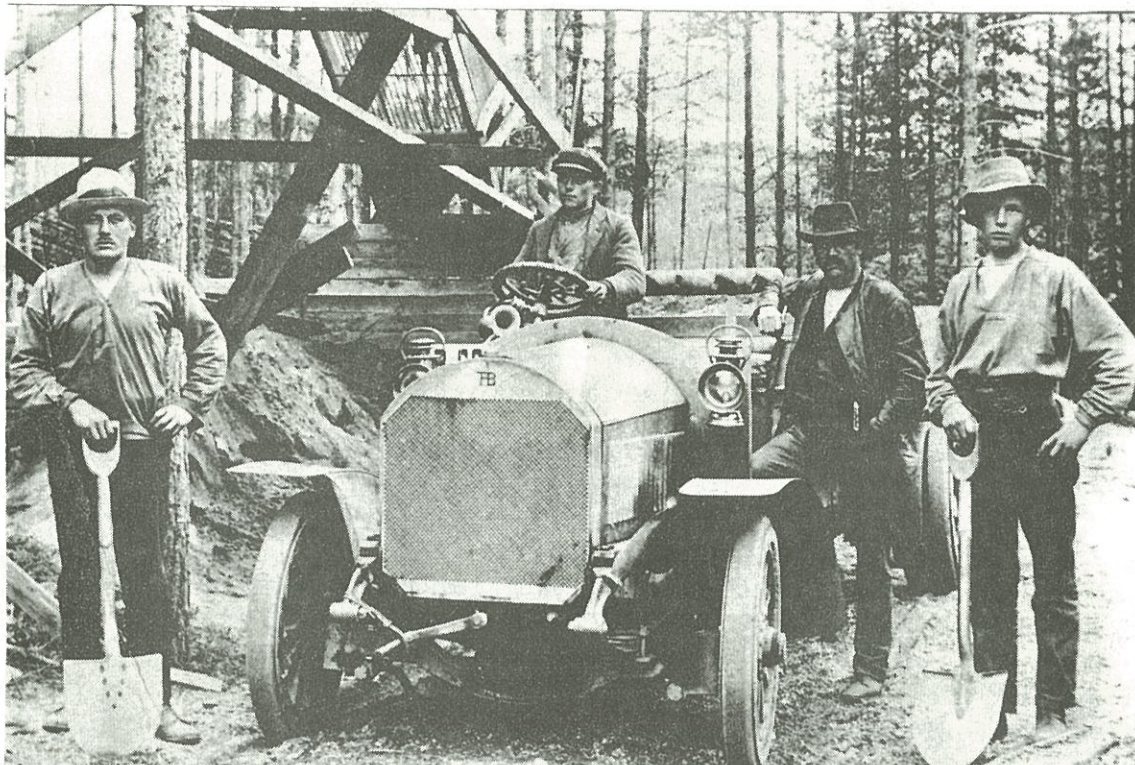
Jämtlands bilbestånd ökar trots dyrtid under våren 1917 med 19 bilar, varav 14 nya trafikbillägare tillkommer. 13 äldre bilar byter ägare och en äldre bil och motorcykel omregistreras från annan länsbeteckning till den jämtländska Z. Jämtland får 6 motorcyklar och antalet bilar i Östersund ökar med 10. Bilregistret inleds året 1917 med Z 104 och avslutas med Z 128.

Jämtlands nya bilar är följande:

| | | | | | | |
|-------|------------------|---------|------------|-------|------------|------------|
| Z 104 | Adler | 1160 kg | 9 - 24 hkr | 4 cyl | 6 personer | |
| Z 105 | Hupmobile | 1100 kg | 40/45 hkr | 4 cyl | 5 | " |
| Z 106 | Cadillac | 1750 kg | 35/45 hkr | 6 cyl | 6 | " |
| Z 107 | Scania Vabis | 1000 kg | 22 hkr | | 5 | " |
| Z 108 | Ford | 650 kg | 20 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 109 | Minerva | 1250 kg | 18-24 hkr | 4 cyl | 6 | " |
| Z 110 | Hudson | 1500 kg | 6-40 hkr | 6 cyl | 6 | " |
| Z 111 | Minerva | 1500 kg | 13-35 hkr | 4 cyl | 6 | " |
| Z 112 | Ford | 700 kg | 20 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 113 | Berliner | 2500 kg | 18/24 hkr | 4 cyl | 2 | " Lastbil |
| Z 114 | Mathis | 475 kg | 5/14 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 115 | Dürkopp | 1000 kg | 18 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 116 | Ford | 650 kg | 20 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 117 | Maxwell | 700 kg | 25 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 118 | Binsk | 900 kg | 16/22 hkr | 2 cyl | 2 | " Paketv. |
| Z 119 | Mathis | 475 kg | 5-14 hkr | 4 cyl | 3 | " |
| Z 120 | Harley Davidsson | 238 kg | 11-15hkr | 2 cyl | 2 | " Sidovagr |
| Z 121 | Harley Davidsson | 238 kg | 11-15hkr | 2 cyl | 2 | " Sidovagr |
| Z 122 | Ford | 650 kg | 20 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 123 | Overland | 1200 kg | 35 hkr | 4 cyl | 4 | " |
| Z 124 | Harley Davidsson | 238 kg | 11-15hkr | 2 cyl | 2 | " |
| Z 125 | Harley Davidsson | 238 kg | 11-15hkr | 2 cyl | 2 | " |
| Z 126 | King | 1350 kg | 45 hkr | 8 cyl | 5 | " |
| Z 127 | Harley Davidsson | 238 kg | 11-15hkr | 2 cyl | 2 | " |
| Z 128 | Tidaholms Bruk | 2500 kg | 32 hkr | 4 cyl | 2 | " Lastbil |

| | | | | | | |
|------|-----------|--------|----------|-------|---|---|
| Z 52 | Excelsior | 265 kg | 15-20hkr | 2 cyl | 2 | " |
|------|-----------|--------|----------|-------|---|---|

Bilen Z 128 är en gammal bekant för denna tidnings läsare. Tidaholmaren hör hemma i Brunflo dit den kom redan 1913 från Sundsvall, där den hade inköpts året 1910. I Brunflo gick bilen i trogen tjänst fram till 1928. Förare på vagnen blev Nils Albert Nilsson, som vi tidigare har skrivit om.

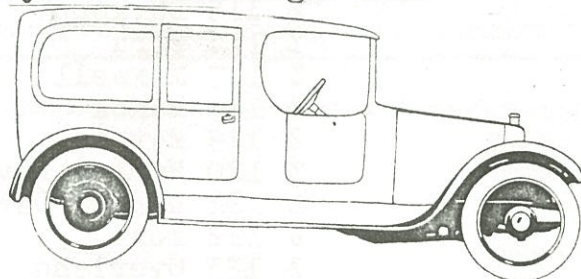


Bilden är tagen av Johannes Åhrberg 1913 och vid ratten finner vi Bil-Nisse från Brunflo.

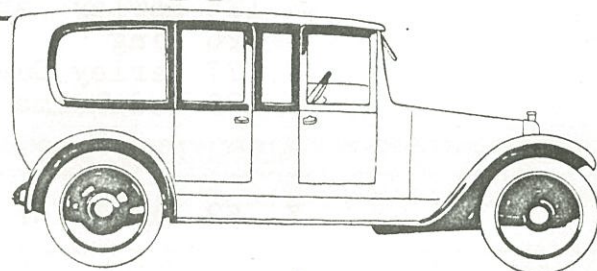
Vid genomgång av motortidningar från året 1917 finner man, att standardiseringen inom bilområdet ej hade slagit igenom i någon högre grad. Trots att bilismen hade varit igång alltsedan 1900 saknades standardiserad terminologi på många av bilens delar. I synnerhet gällde detta karosseriet. Man skriver, att man hoppas, att följande benämningar kommer att bestå.

Limousine och Berline avsåg täckta karosserier med fast stomme, som ej kunde fällas ned.

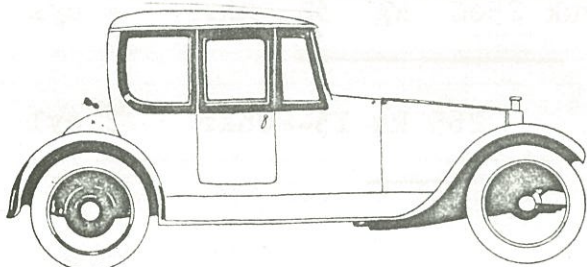
Till det täckta karosseriet räknades även coupén. Skillnaden låg närmast i att den saknade framspringande överbyggnad över förarsitsen, vilket utmärkte limousinen.



"LIMOUSINE."



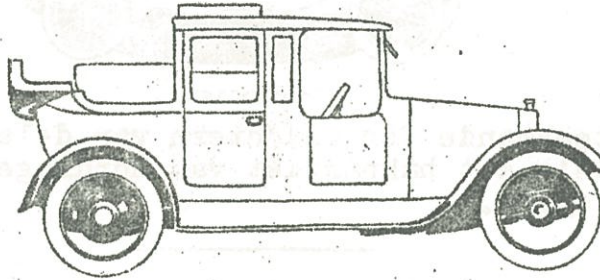
"BERLIN."



"COUPÉ "

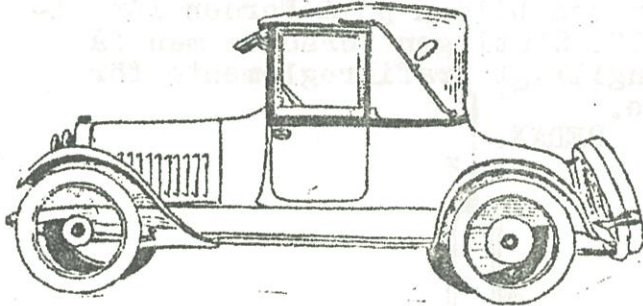
Coupén var mindre och i allmänhet avsedd endast för 2 personer.

Halvtäckta karosserier var Landauleten, Cabrioleten och Broughamen. Cabrioleten kallas ibland också för couplet i vissa böcker och karosseribyggnarna synes ej vara ense.

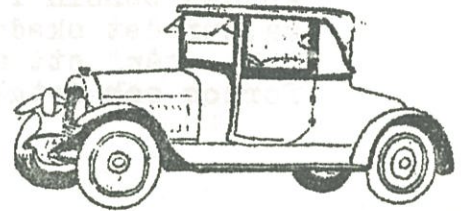


"LANDAULET".

Cabrioleten skilde sig från landauleten däri, att dörr- och fönsterkarmarna kunde nedfällas.

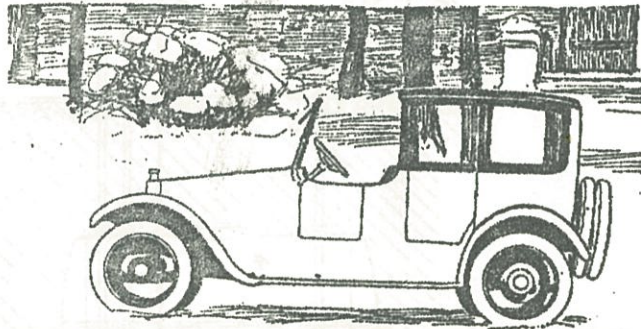


Äldre typ av couplet



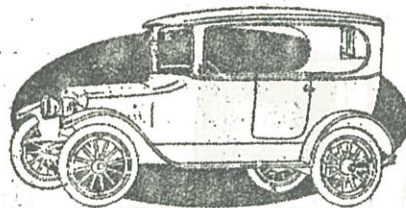
Modern couplet

Typen Brougham var en sorts mellanting mellan limousin.coupe och landaulet.

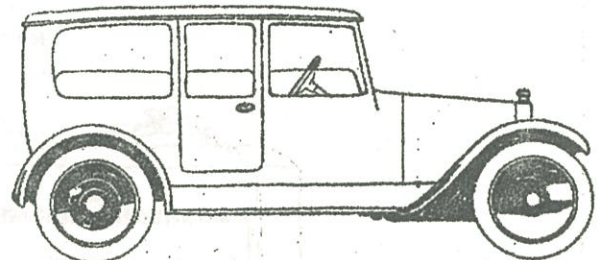


"BROUGHAM."

En typ, som hade blivit populär i USA var det s.k. Sedan karosseriet. Sedan var en öppen vagn med uppspänd sufflett, som bestod av en fast överbyggnad.

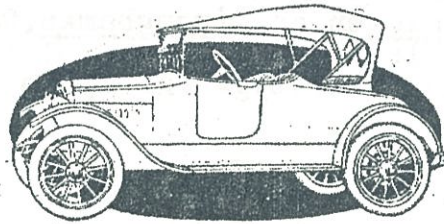


"SEDAN" (öppen).



"SEDAN" (fäckt).

Slutligen fanns roadstern, en populär modell i såväl USA som i England. Roadstern var ofta tvåsitsig.



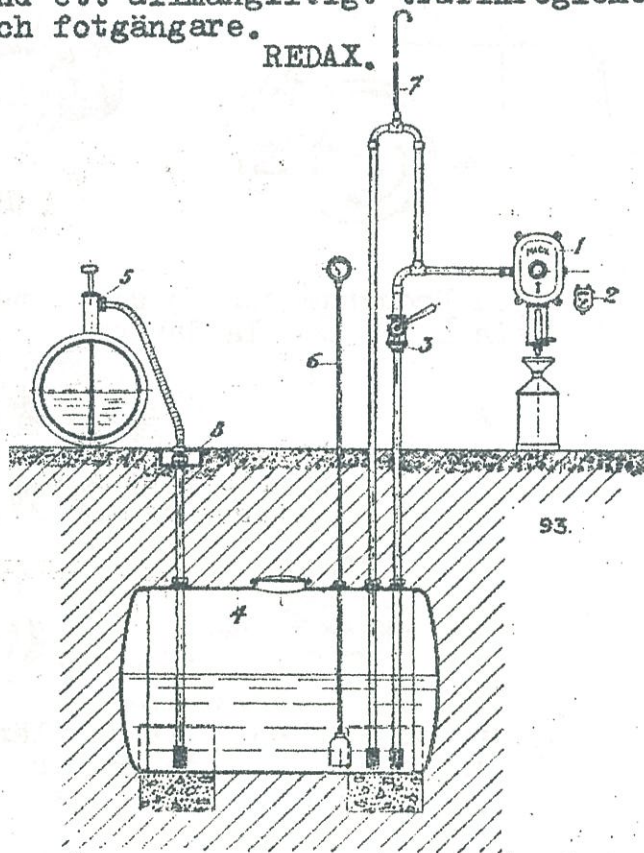
"ROADSTER."

Betecknande för roadstern var dels, att den var öppen dels att bakpartiet var hopdraget till en avrundad spets.

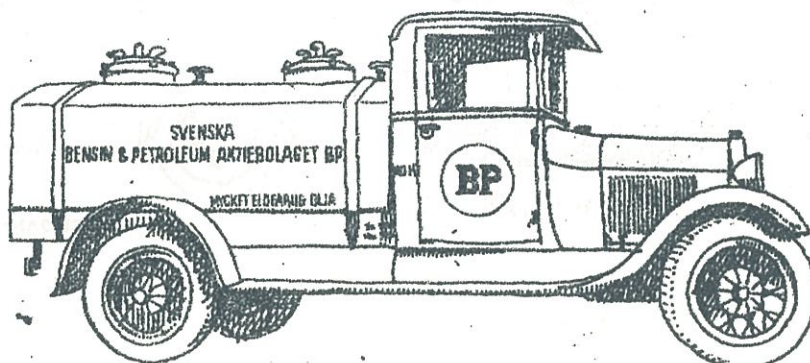
Ett annat område, där standardiseringen ej hade slagit igenom var bland skruvar och gummiringar.

Sättet att distribuera bensin ansågs ej heller tillförlitligt och vi vill i detta nummer visa, hur en bensinanläggning borde se ut 1917. Tio år senare kördes bensin i bilar och bilden på A-Forden får visa, hur det skedde 1927. Slutligen försökte man få till stånd ett allmängiltigt trafikreglemente för fordon och fotgängare.

REDAX.



MACK-BENSINANLÄGGNING.

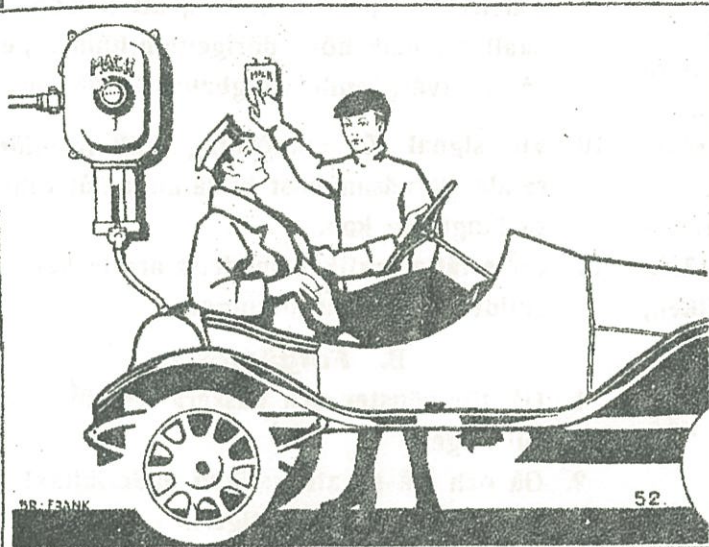
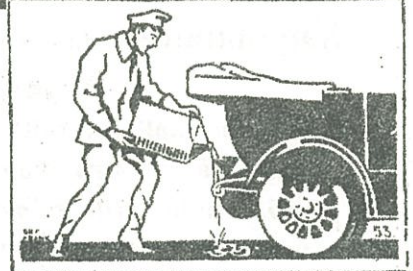


MACK

INREG.
VARUMÄRKE

OMÖJLIGGÖR SPILLNING OCH ÖVERMÅL.

Får krönas och användas som lagligt mått.



Insänd förfrågan till

Aktiebolaget MACK

STOCKHOLM

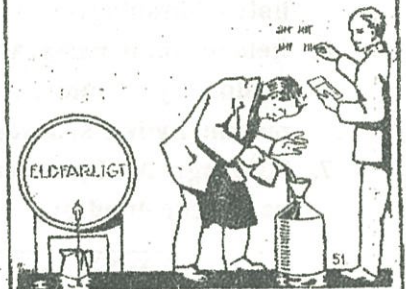
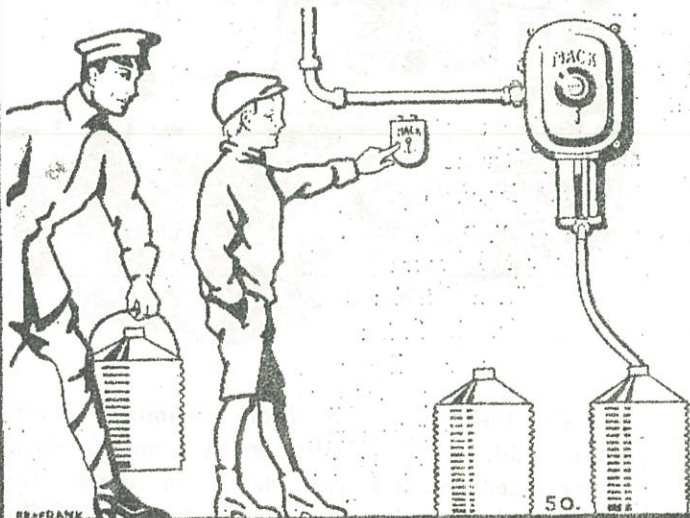
Postadress: Midsommarkransen.

MACK

INREG.
VARUMÄRKE

PRECISIONS-BENSINMÄTARE

REGISTRERA AUTOMATISKT HVARJE DROPPE
:: VÄTSKA SOM RINNE GENOM DEM ::



Har Ni råd att tappa bensin och
fotogén på detta sätt?

Införda offert från

Aktiebolaget MACK

STOCKHOLM

Postadr. MIDSOMMARKRANSEN.

Telegramadr.: MACK, Stockholm

Telefoner: Riks: Stockholm 12803
Liljeholmen 110
Allm. Liljeholmen 110

MACK; får krönas.

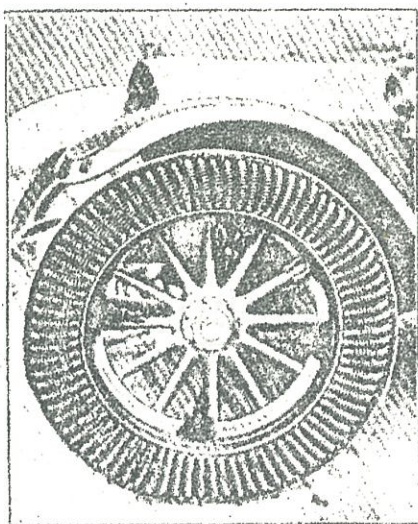
Sammandrag af trafikreglementet.

A. Kørtrafik:

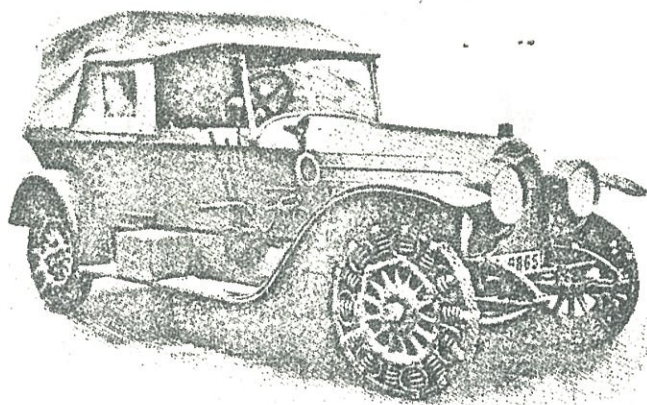
1. Fordon skall öfverallt, där hinder ej möter, hålla på *vänstra* sidan af körbanan. Vid möte hålles till *vänster*. Vid *omkörning* passeras framförvarande till *höger*. Vid *kursskärning* skall det fordon passera först, som kommer *från vänster*.
2. Fordons plats i körbanan bestämmes af dess hastighet: ju mindre fart, ju närmare vänstra gångbanan, dock aldrig inpå densamma.
3. Inkräkta ej på mötande trafikströms område. Undvik att stanna mot trafikströmmen.
4. Vändning i trafikled skall ske *med* trafikströmmen. Är trafikledens bredd ej större än att fordonet, tvärställt, spärrar trafiken, skall det föras fram öfver närmaste, korsande trafikled och genom backning in i denna verkställa vändningen eller ock här för välja annan lämplig plats.
5. Skall fordon svänga in på en korsande trafikled, skall det hålla väl till vänster och hafva korsningens mittpunkt till höger.
6. Refuge skall passeras till vänster; dock får fordon ej framföras mellan tvänne refuger, mellan hvilka spårväg löper.
7. Spårvagn skall passeras till vänster, där gångbana icke hindrar.
8. I trafikled med dubbla körbanor skall å hvardera körbanan enkelriktad trafik upprätthållas, där ej annorlunda är föreskrifvet.
9. Fordon må ej stannas, vare sig mellan två refuger eller mellan refuge och gångbana, om i någotdera fallet afståndet dem emellan är för litet att samtidigt framläppa trenne fordon; ej heller må fordon stannas vid trafikledshörn på sådant sätt, att fordon, som skall "runda" hörn därigenom hindras, eller så att tvärgående gångbanas trafik spärras,
10. Vid signal för omkörning skall framförvarande skyndsammast hålla undan åt vänster, så långt ske kan.
11. Underlätta trafiken medelst armtecken, särskildt i trafikledskorsningar.

B. Fotgängare.

1. Gå till vänster och passera framförvarande till höger!
2. Gå och stå så att trafiken underlättas!
3. Gå och stå icke onödigtvis i körbanan!
4. Se upp, *särskildt bakåt*, innan körbanan beträdes!
5. Snedda ej körbanan, utan *gå tvärs öfver!*
6. Spring *aldrig framför* ett fordon!
Kom ihåg att gångbanan är för de gående, körbanan för de körande!



EN SVENSK STÅLFJÄDERRING. Experimenten med gummiringersättningen ha ju särskildt under kriget blifvit mångdubblade och kunna enbart i Tyskland räknas i hundratal. — Även här hemma försöker man sig ju på dylika, och vi meddela här en bild af en stålfjäderring, som utarbetats af ing. F. Plahn och kontrollör F. E. Österholm, och hvilken nu pröfvas å en dröskbil i hufvudstaden.



Ur den tyska tidningen »Motor» hämta vi ofvannstående bild, som framställer en ny konstruktion af hjulring afsedd att användas utan gummiringar. Det egendomliga med detta hjul är att det, som af illustrationen framgår, är en kombination af spiral- och bandfjädrar.

Bil-Pelles minnen

Vi har tidigare i denna tidning skrivit om Per Jonsson från Ottsjön i Jämtland. Han var en av Jämtlands första bilförare och vi skall i detta nummer berätta några episoder från hans tid som bilförare i Jämtland.

År 1906 köpte en handlande i Föllinge en fyrsitsig fransk bil med en tvåcylindrig 12 hästars motor. Den stationerades i Föllinge och blev en av de första trafikbilarna i Jämtland. Bilen saknade kullager, vindruta och sufflett. Den liknade mest av allt en trälåda på hjul. När bilen registrerades i Jämtland fick den beteckningen Z 2 i vårt register.

Bil-Pelle berättar, att vagnen skulle levereras av ett bilbolag i Stockholm. Jag for dit för att utbildas till chaufför. Genom dåliga arrangemang fick jag emellertid vänta på bilen mer än tre månader. Jag kom dit i hopp om att få lära mig något storartat, men ingen på verkstaden kunde något, mycket mindre lära andra. Hela sommaren arbetade jag tillsammans med några söderpojkar, men aldrig fick jag ta i en ratt på hela tiden.

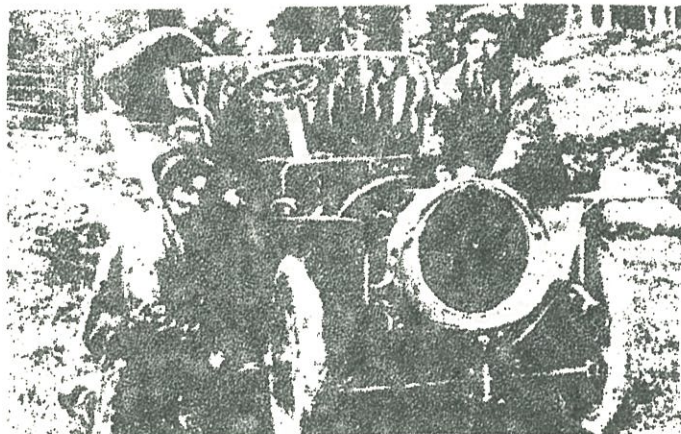
Äntligen kom bilen. Efter tre dagars gräl och gnat, blev den förd till verkstaden. Jag fordrade bestämt, att den skulle köras ut på Gärdet, där jag tänkte lära mig köra den, men ingen hade tid. Självt måste jag göra det. I ren ilska drog jag i veven, hoppade upp i bilen och for från Sturegatan bland spårvagnar och andra fordon. Det var det hemskaste ögonblicket i mitt liv. Knäskålarna skramlade och käkarna skallrade som en halmskakare. Allt syntes komma mot mig och ställa sig i vägen.

Men det gick och efter ett par dagars äventyr sände jag vagnen per båt till Sundsvall. Självt tog jag kvällståget dit. Följande morgon stod ett 70-tal personer i stadens hamn och begapade min ljusröda skinande bil. Med bäven trädde jag fram och startade den. Två dödsföraktande handelsresande hade tingat skjuts hem till Föllinge. De var en smula nervösa och ängslig var även jag. Vi knaggade oss dock ut ur staden och jag drog en lättadens suck.

Så ökade jag farten och kände mig som en segerherre, tills vi kom till första byn utanför staden. Då började det. En häst fick se bilen på fyrahundra meters håll, satte av i vildaste sken och lämnade körsvennen i diket.

Då ångrade jag bittert, att jag lovat komma hem med en sådan skräck för både folk och få. Resan avlöpte annars rätt bra och då vi till kvällen kom till Bräcke - det gick inte fort på den tiden - var jag herre över bilen. Den var lydig och tam. Dagen därpå formade sig den sista etappen till ett formligt triumftåg. I Föllinge hade ett hundratal personer legat halva dagen för att beskåda vår ankomst med vidundret.

Jag upplevde sedan många äventyr med denna bil. Körningarna var ansträngande, mest på grund av alla reparationer. Många gånger gällde det att köra på dagen och stå i smedjan på natten. Med undantag av motorn, var bilen slitsvag och dåligt konstruerad. Efter åtskilliga tusentals resor under sex somrar, hade jag gjort fem axlar, slitit ut cirka 40 kg metallager och köpt kuggdrev för 2.400 kronor. Ringarna var också dåliga. På 2.000 mil slet jag ut arton däck och ändå misskötte jag dem ej.



Jag köpte 40 kg metallager och kuggdrev för 2.400 kronor. Bil-Pelle i reparationstagen.

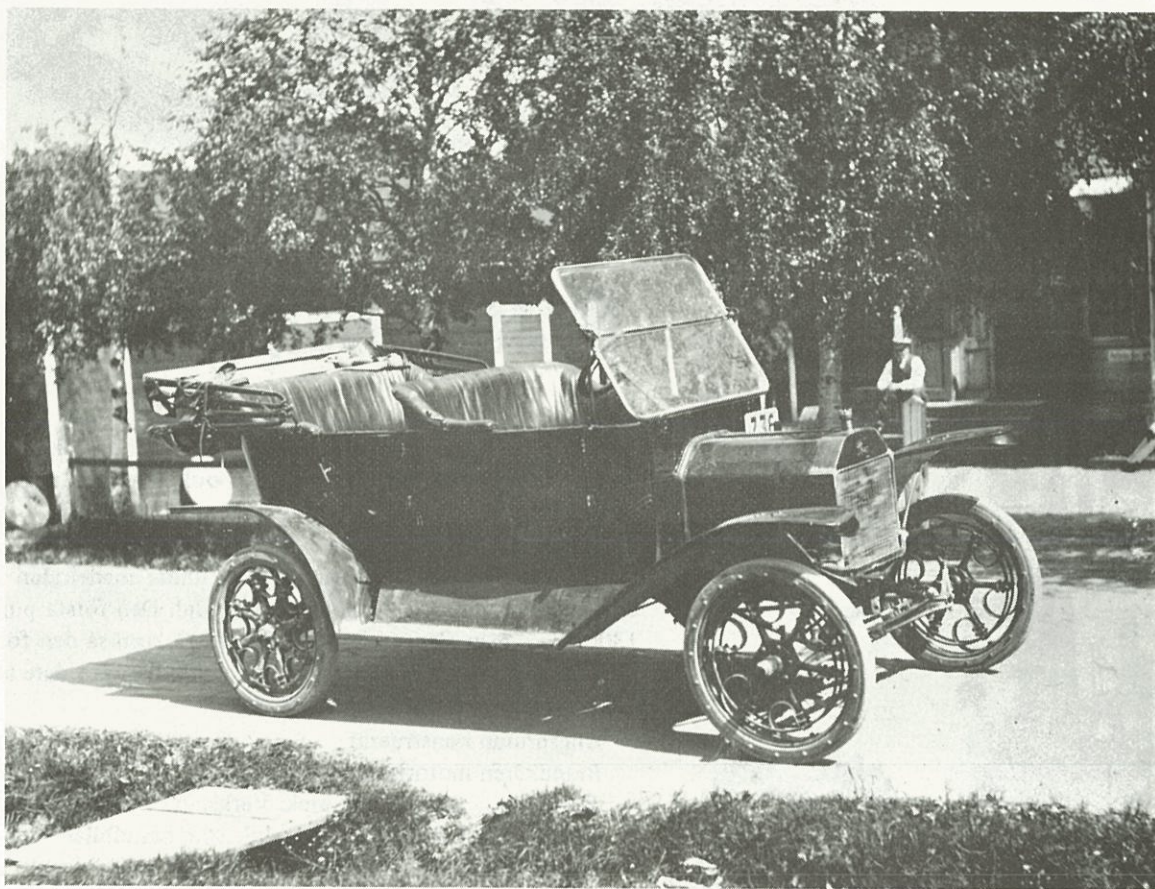
En gång skjutsade jag hästpremieringsnämnden, då ena bakhjulet kilade in i skogen. Det hände på kvällen tre kilometer från Föllinge. Efter en stunds letande hittade vi hjulet och på natten svarvade jag en ny axel. Följande morgon stod vagnen hemma igen. Det var en stor dag för mig, ty jag fick beröm av hästbaronen och 15 kronor extra. Berömmet värderade jag mest.

På en annan resa från Föllinge till Krokomblick gick en fjäder av, så att bakvagnen ramlade ner och kardanaxeln hoppade ur. Här gällde det att handla snabbt, då de åkande absolut måste hinna med tåget. Jag rev ut en tomsäck ur lådan, som jag satt på och bad en passagerare fylla den med hö från en skulle i närheten. Under tiden bröt jag loss spjälkor ur en gärdsgård och kilade in dessa i vagnen. Så lyfte vi vagnen,

stoppade in hösäcken och fortsatte färden. Tåget nådde vi, men sedan blev det mycket prat och skämt om bilen, som rusade fram med långa spjälor och hö hängande där baktill.

Till sist måste jag nämna ett litet äventyr vid den första besiktningen av min vagn. Besiktningsmannen var nybörjare. När vi skulle provköra, ville han styra ett tag, men det bar iväg åt diket. Sedan fick jag behålla ratten. Fotbromsen var felkonstruerad och därför omöjlig i trafik, men vid besiktningen måste jag ha den insatt. Vid minsta tryck på pedalen högg den dock ohjälpligt fast. I en utförsbacke skrek besiktningsmannen plötsligt: "Stopp!" Jag hajade till och trampade omedvetet på pedalen, så att vagnen tvärstannade och besiktningsmannen hamnade på motorhuven. Han gav mig en uppsträckning, men jag kunde ursäkta mig med att fara var å färde, när han skrek så högt. Därvid fick saken bero.

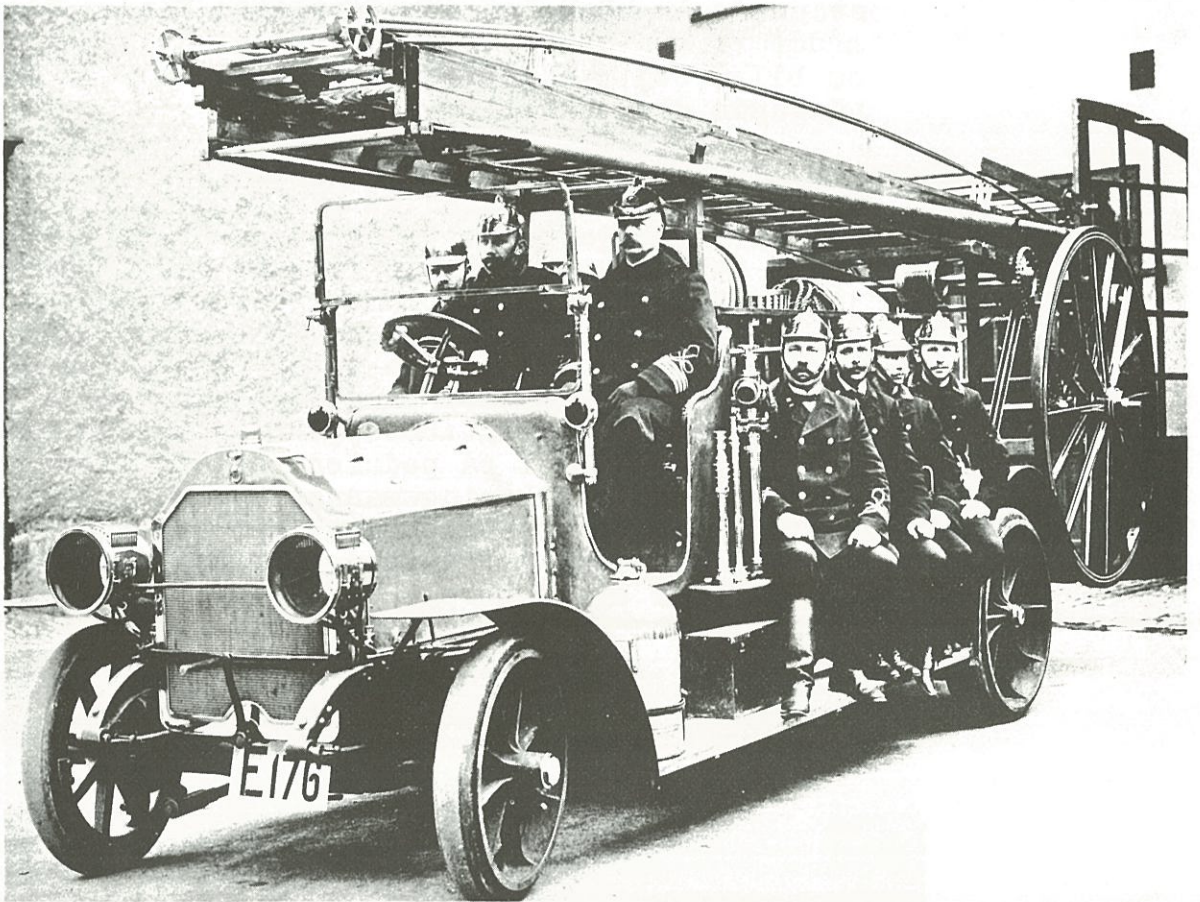
REDAX.



Uppfinningsrikedomen var stor inte bara i Tyskland utan även i Sverige. Här ser vi en jämtländsk konstruktion från år 1917, då detta foto togs. Bilen Z 36 är en 1916 års T-Ford och ägare till denna bil är en av Jämtlands verkliga bilpionjärer och sannolikt konstruktör till denna gummiringersättning.

Ägaren heter Paul Hann från Hammarstrand i östra Jämtland. Det är en intressant hjulfjädring bilen försetts med av Paul Hann under första världskriget, då bilgummi inte fanns att få. Lagg märke till hur skickligt konstruktören löst fjädringsproblemet. Hur många sådana här konstruktioner såg dagens ljus under de båda världskrigen?

REDAX.



Gert Ekström
Lars Ericson
Lars Olov Karlsson

Brandbilshistoria

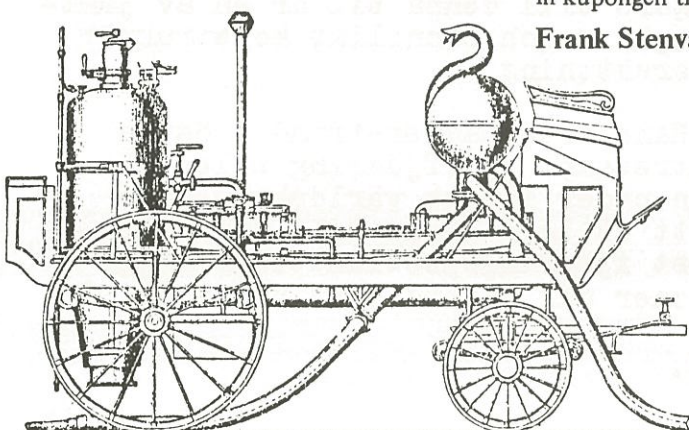
Om hur de hjulburna redskapen i vår ständiga kamp mot den röde hanen utvecklats från handpump och ångspruta till hävare och vattenkanon

Många sätt att släcka eld har prövats: under medeltiden med besvärjelser, under 1700-talet kanon och kemiska undermedel. Den första pumpen uppfanns redan på 1300-talet, men slangen först 1672. 1902 kom så den första brandautomobil - elektrisk - till Sverige, och det är om brandbilarnas vidare utveckling huvuddelen av den här boken handlar. Några rubriker:

- Ångsprutan konstrueras
- Brandkären motoriseras
- Tidaholm, Scania, Einars Mek. Verkstad och alla de andra
- Buick, Studebaker och Oldsmobile som brandbilar
- Stockholms brandkärs fordonspark 1950 (40 bilder!)
- Utvecklingen mot dagens moderna fordon
- Amfibiefordon och hävare

Boken omfattar 112 sidor med ca 190 bilder. Pris kr 38:-, portofritt vid förskotts-
betalning till postgirot nedan. Ni kan också be Er bokhandel skaffa den, eller skicka
in kupongen till

Frank Stenvalls Förlag, Malmgatan 3, 211 32 Malmö. Postgiro 63 21 47-5.



Till Frank Stenvalls Förlag, Malmgatan 3, 211 32 Malmö:

Sänd mig ex av boken »Brandbilshistoria» à kr 38:-
plus postförskottsavgift kr 3:25.

Namn

Adress

Postadress

Loppmarknaden i Borgsjö

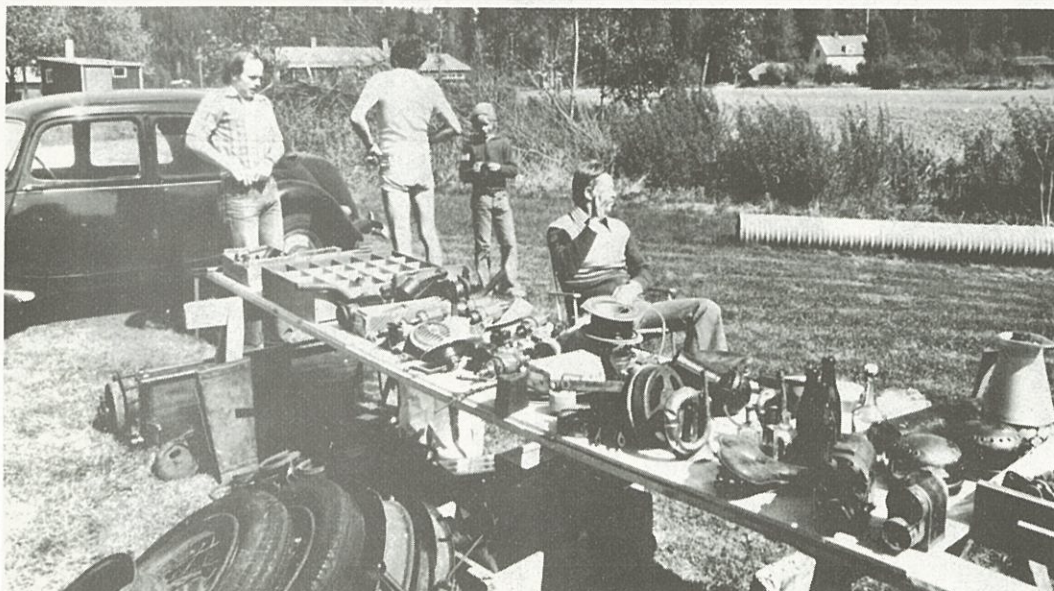


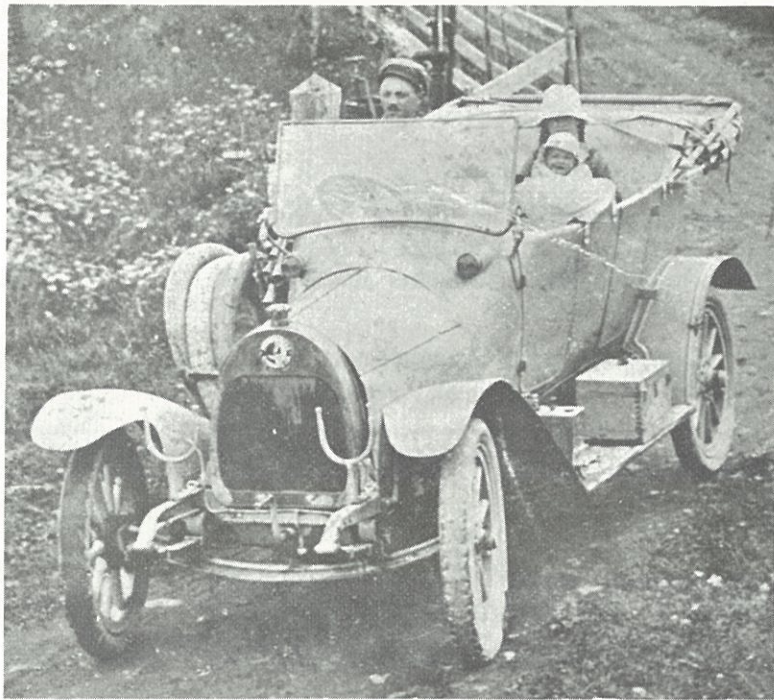
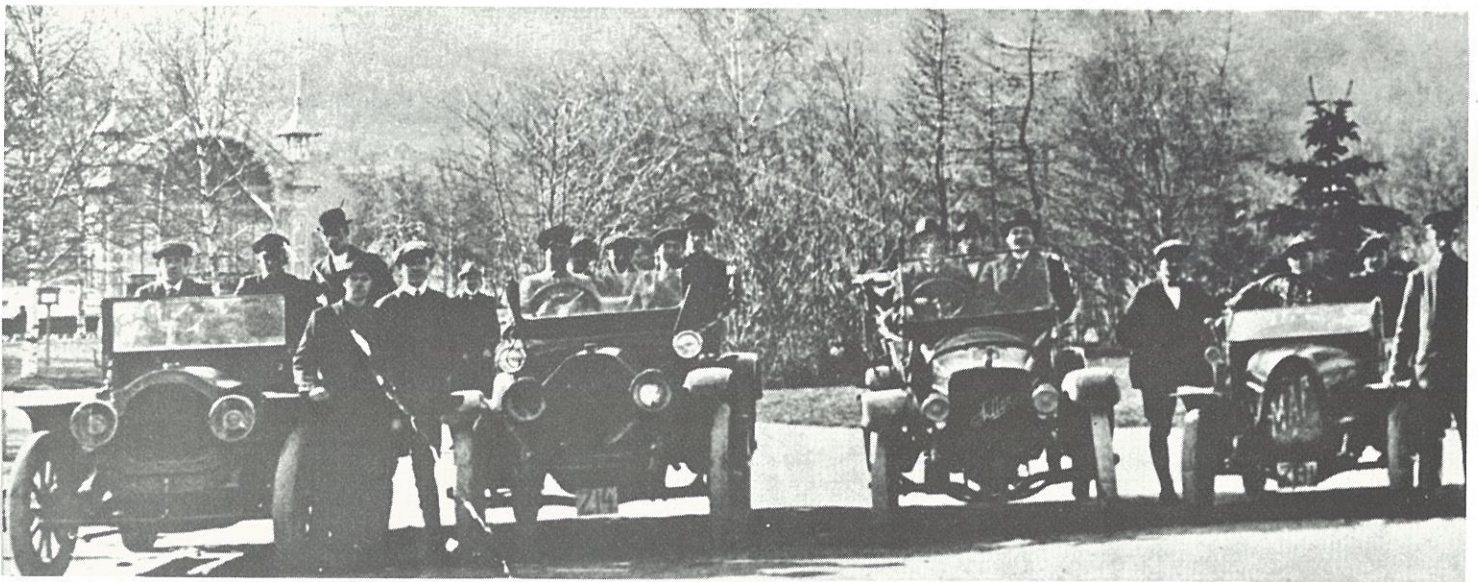
Loppmarknaden i Borgsjö blev en trevlig tillställning även om den intlockade så många deltagare.

Här har Edvin Backman hittat en T-Ford sufflett, som han behöver till sin 1923 års vagn. Tyvärr blev han snuvad på suffletten.

E priset uppe?
Thure Johansson från Delsbo gör här en god affär med Manne Evertsson, Bräcke och Mats Ragnarsson, Hackås.

Nej, tack!
Inga kunder idag för min del, säger Stig Eriksson från Fränsta.





VÅRA vetezamer

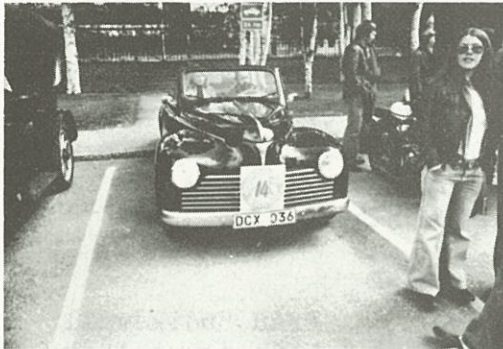
Bilden ovan visar J.Lindgrens Autotekniska Motorskola i slutet av 1910-talet. Z 14 är en Studebaker. Intill denna en Adler och en Willis Overland.

Här kommer Lars Liström från Aspås körande i sin Prestowerke, Z 13 år 1913.

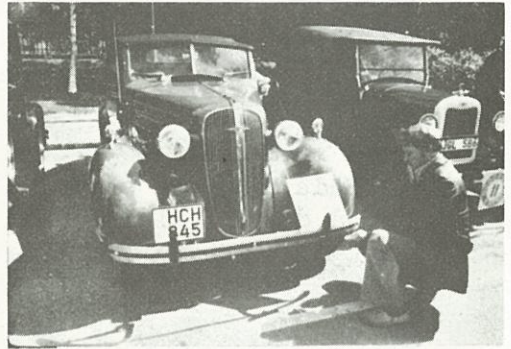
Denna bil gick som turbil mellan Kälarne och Sörbygden i slutet av 1920-talet. Sittande på skärmen ser vi Otto Svensson och till höger chauffören Olle Carlsten. Bilen synes vara en 1927/28 års Chevrolet.



Storsjö Rallyt

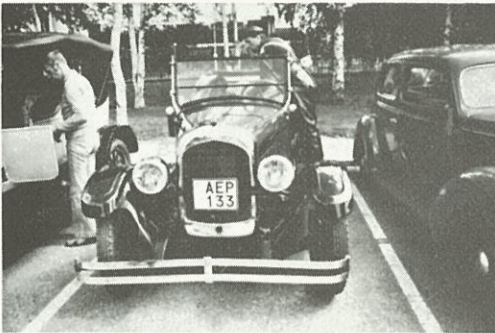


3-4
juli
1976



Gunno Grundberg
Kramfors
Peugeot 203 Cabriolet
1953

Per-Åke Tegstedt
Örebro
Chevrolet Master
1936



Lars Ljungberg, Hörnefors
Chrysler Touring 1923

Folke Hemmingsson
Ner a Car 1924

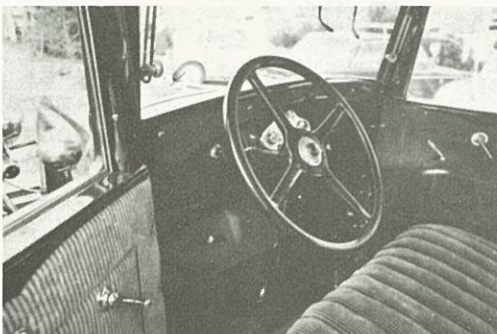
Hans Erik Högberg, Östersund
Buick Eight 1937



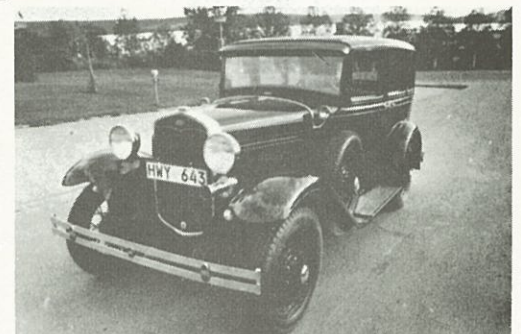
Tohmo, Juhani, Östersund
M.G. 1946 i kortge från
hamnen till Jamtliområdet



Thure Ljungberg,
Sörmjölle
Ford V 8 Tudor Sedan
1938



Fritiof Larsson
med Horch 1912.
Rallyts äldsta
bil och segrare
första dagen
tillsammans med
Christer Elgen-
dahl, Brunflo.



Här ser vi Christer Elgendals A-Ford Town Sedan 1931.
Christer kom på delad första plats vid lördagens tävlingar.

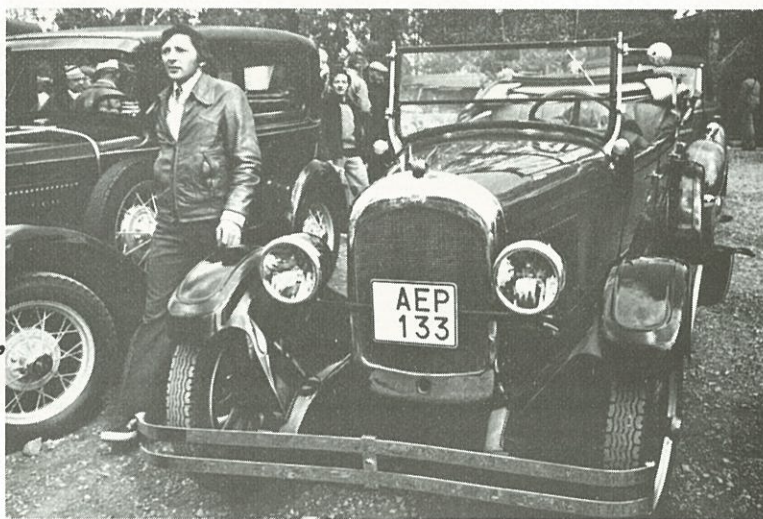


Båda dagarna skedde starten från Jämtliområdet, där vi på denna bild ser bilarna samlade inför start.



Från Hudiksvall hade denna läckra vagn kommit. Bilen är en 1939 års Packard tillhörig klubbmedlemmen Alvar Hallebratt, Hudiksvall, som med hustru hade rest upp till Jämtland för att delta i 1976 års Storsjö-rally.

Bilen AEP är en 1923 års Chrysler Touring tillhörig Lars Ljungberg, Hörnefors. T.v. Rune Engbergs A-Ford 1931 och mellan bilarna vår klubbmedlem Folke Hemmingsson, som startade med en 1924 års Ner a Car.



Tre Fordar av olika årgång. Närmast kameran Leif Nilssons Ford V 8 Roadster 1936. Därnäst Ford V 8 Tudor Sedan 1938 och bakom Örjan Bergqvists T-Ford 1925.

Några glada rallydeltagare



Kvartetten ovan är från vänster Folke Boogh, Aspås med maka Doris, Anna Lisa Schylberg, Brunflo och Arne Blix, Stavre.



Här poserar Arne Blix, Stavre med dottern Helena

Det glada paret här nedan är Per-Åke Tegstedt med blivande hustrun Else-Britt.

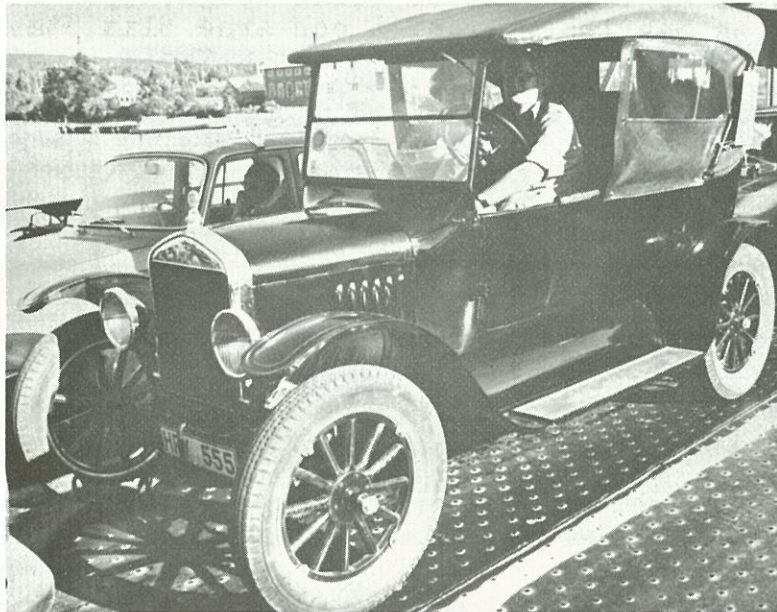


Den här mannen är vår klubbmästare Carl-Olov Kingstad från Nälden.

I Storsjörallyt körde han B-Ford 1932 och hamnade på 4:e plats.



På Jamtliområdet samlades bilarna för uppställning till start. Tävlingssträckan första dagen var Jamtli-Frösökyrka-Rödösundet-Rödöns kyrka-Krokom-Aspås-Ås-Jamtli. Deltagarna erhöll vid starten karta och sedan gällde det att hitta runt. Närmast kameran Peugeot Cabriolet 1953 ägd av Gunno Grundberg, Kramfors.



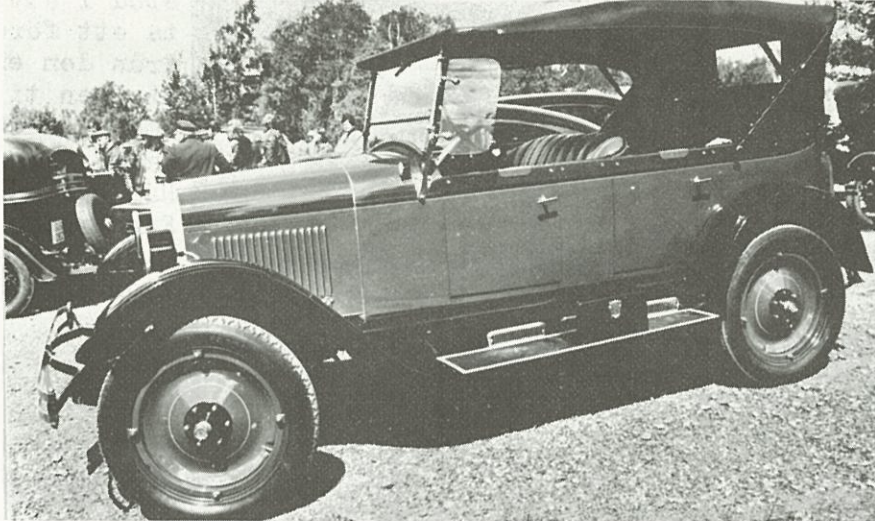
Från Falun hade Ivan Westermarck kommit. Här ses han passera Rödösundet med färja. Efter färjläget följde flera roliga kontroller, men svårt blev det att hitta rätt.



Fritiof Larsson från Sundsvall i glänsande Horch 1912 har här gjort ett uppehåll för att söka rätt på kontrollen, som var en smula svår att finna. Frågorna var kluriga.



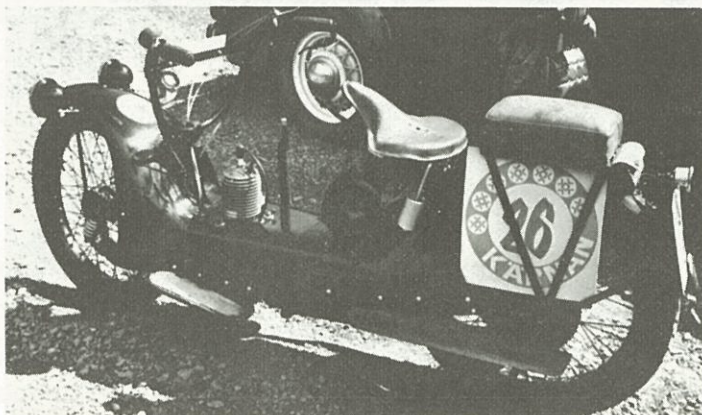
Här poserar Fritjof Larsson, Sundsvall, för fotografen strax före start inför andras dagens etapp, som gick runt Brunflovisken.



Tävlingens vackraste vagn var Manne Evertssons Chevrolet Superior 1926.



Manne Evertsson, Leif Fregelin och Mats Ragnarsson med maka framför Sven Schylbergs Chevrolet Standard 1934.



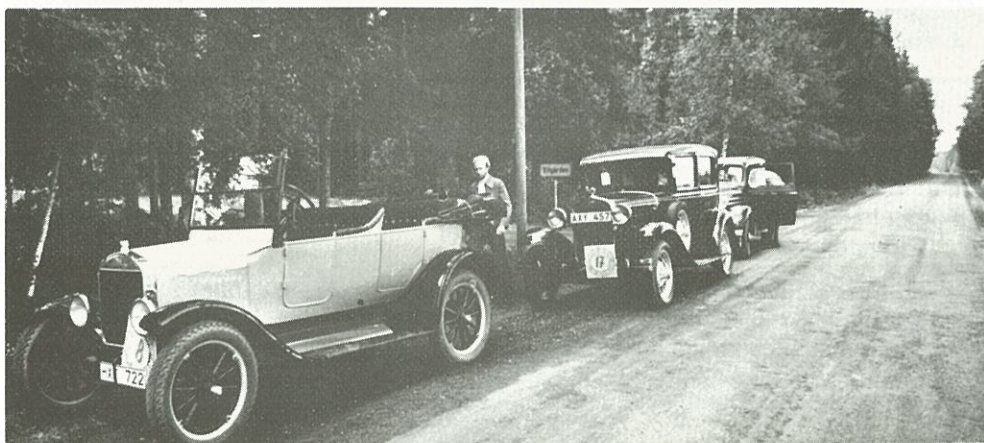
Folke Hemmingssons Ner a Car 1924



Örjan Bergqvist, Arvesund, vid Ope gård gör sig beredd för första provet.



Första provet andra dagen bestod i att flytta ett föremål från den ena stolpen till den andra på rätt sätt. Här ser vi Rune Engberg, Frösön, klara provet utan anmärkning.



Som i gamla goda tider. Den här gången gällde det inte dans i Vitgården utan ballongprickning och ett svårt backprov.



Bertil Olsson, Storåsen, Kälarne, gör sig redo för ballongprickning och backprov på Vitgårdens plan.



Kontrollanten Göran Söderström kollar här in Bertil Olsson från Storåsen.



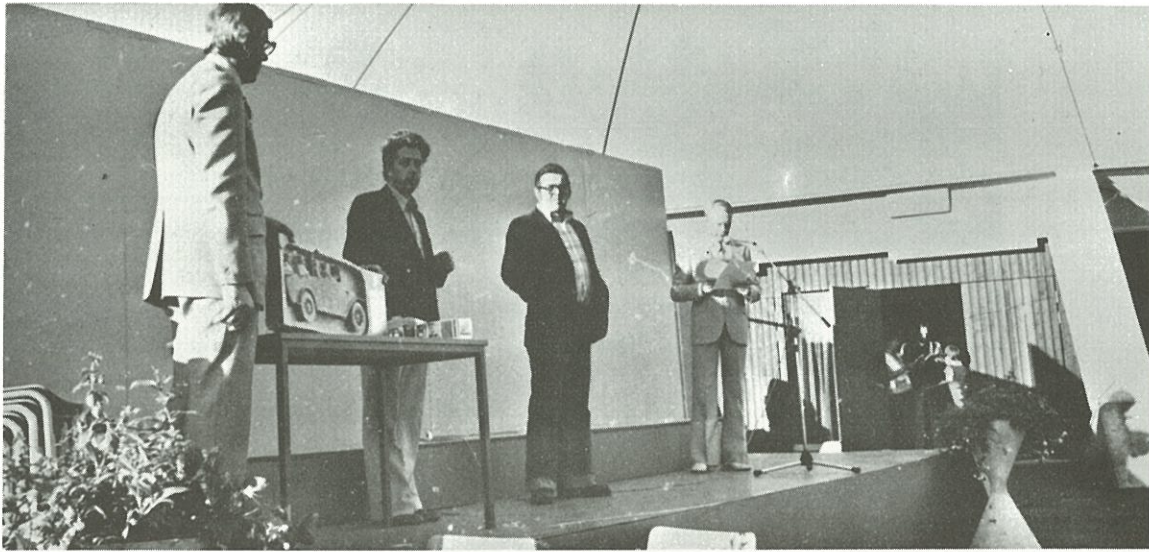
Rune Engberg, Frösön i Ford A 1931 prickar här ballonger.



Manne Evertsson, Bräcke i 1926 års Chevrolet Superior backar här förtyvlat, men lyckas och blir tvåa.



Segrare i 1976 års Storsjörally blev Leif Fregelin med sin 1919 års Commonwealth, som förr i världen hade beteckningen Z 100. Vid bakhjulet ägaren Leif Fregelin.



Till årets Storsjörally instiftades ett vandringspris, som skänktes av Käll Sandberg. Priset, en träsnittsrelief, skapad av reklammannen Karl Berglund överlämnas på bilden ovan av Käll Sandberg assisterad av Sven Schylberg till vinnaren av 1976 års Storsjörally Leif Fregelin, Frösön, som flankeras av speakern Göte Åström.

Prisets bild visar en av den jämtländske bilpionjären J.A. Sandberg i Östersund, senare Hara, först byggda turistbussarna, en Cadillac, med konstruktören själv vid ratten. "Bussen" var en förlängd personbil med två extra säten och godkänd för 17 personer. Bilden togs av fotografen Nils Thomasson i Åre sommaren 1923. Vägarna vid den tiden var besvärliga med djupa hjulspår och lösa, bevuxna kanter och vägtrumorna veritabla hinder att komma över.

År 1926 kom en bestämmelse, att vintervägarna skulle hållas öppna. Det blev ofta problem för bussarna, som skulle svara för plogningen. Inga snöskärmar fanns och det var trångt mellan gårdsgårdarna på ömse sidor av vägen. Bilmotorerna var ännu ej tillräckligt starka. Ofta fick man för hand skotta sig loss, när snökanterna började nå i höjd med busstaken, berättar J.A. Sandberg.

J.A. Sandberg, 1876 - 1967, var bilpionjär - uppfinnare -
- byggmästare - tusenkonstnär.

J.A. Sandberg var på 1920-talet med om att bygga upp det jämtländska bussnätet, en pionjär i samfärdselns tjänst. I dåvarande fastigheten Kyrkgatan 9 i Östersund, hade han bilverkstad, en karosseriverkstad, där han byggde egna bussar och bilar och där han också drev bilskola. Från verkstadsgården utgick också de dåtida busslinjerna.

Den 1 juli 1922 erhöll J.A. Sandberg linjerättigheter för sin ovan avbildade Cadillac. År 1924 blev han den förste i länet, som erhöll ett linjetillstånd med fast tidtabell. Detta gällde linjen Östersund - Rödön - Alsen, där han från 1926 också svarade för snöplogningen.

Vi hyllar våra pionjärer i samfärdselns och bilismens värld för deras uppoffrande arbete och deras ösvikliga intresse och vilja att, trots mödor och försakelser, skapa något nytt till människornas och samhällets bästa.

Jemtlands Veteranbil Klubb tackar än en gång Käll Sandberg för detta storslagna pris, som han skänkt till minne av sin far. Priset kommer att stimulera veteranbilshobbyn i Jämtland.

Sven Schylberg

Resultatlistu från Storsjörallyt

| <u>Klass A</u> | K1 | K2 | K3 | K4 | K5 | SK | PL | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 | P6 | TR | SSg | Tot. |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|------|
| 1. Leif Fregelin, Frösön Commonwealth 1919 | 31 | 7 | 3 | 5 | 4 | 90 | 8 | 0 | 2 | 2 | 6 | 10 | 3 | 10 | 33 | 293 |
| 2. Manne Evertsson, Bräcke Chevrolet 1926 | 19 | 3 | 5 | 3 | 8 | 90 | 15 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 3 | 20 | 27 | 299 |
| 3. Arne Blix, Stavre Ford T 1914 | 29 | 8 | 3 | 5 | 7 | 93 | 4 | 0 | 0 | 7 | 5 | 2 | 10 | 20 | 44 | 299 |
| 4. Carl-Olov Kingstad, Ösd Ford B 1932 | 28 | 8 | 5 | 7 | 7 | 90 | 4 | 0 | 0 | 9 | 1 | 15 | 6 | 15 | 46 | 301 |
| 5. Christer Elgendahl, Bfo Ford A 1931 | 31 | 13 | 5 | 7 | 6 | 90 | 1 | 0 | 2 | 5 | 5 | 7 | 20 | 15 | 54 | 302 |
| 6. Sven-Erik Persson, Bräcke Indian mc 1928 | 28 | 12 | 4 | 5 | 11 | 83 | 6 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 6 | 30 | 46 | 303 |
| 7. Lars Ljungberg, Hörnefors Chrysler T 1923 | 25 | 7 | 4 | 5 | 4 | 94 | 9 | 0 | 2 | 5 | 2 | 4 | 4 | 25 | 42 | 303 |
| 8. Hans Erik Högberg, Ösd Buick 1937 | 20 | 3 | 5 | 5 | 13 | 77 | 18 | 0 | 0 | 0 | 10 | 3 | 2 | 15 | 30 | 307 |
| 9. Sven Schylberg, Brunflo Chevrolet St. 1934 | 13 | 4 | 4 | 3 | 10 | 92 | 17 | 0 | 0 | 4 | 10 | 2 | 7 | 15 | 38 | 312 |
| 10. Folke Boogh, Aspås Ford A, Roadst. 1930 | 26 | 6 | 3 | 7 | 8 | 93 | 6 | 0 | 0 | 5 | 10 | 11 | 5 | 25 | 56 | 313 |
| 11. Per-Åke Tegstedt, Örebro Chevrolet Cab. 1936 | 25 | 7 | 6 | 5 | 9 | 81 | 13 | 0 | 4 | 5 | 1 | 4 | 20 | 15 | 49 | 316 |
| 12. Bengt Nilsson, Östersund Ford V8 R. 1936 | 25 | 10 | 4 | 6 | 10 | 77 | 14 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 20 | 15 | 51 | 319 |
| 13. Ivan Westermark, Falun Ford T 1925 | 36 | 7 | 5 | 5 | 8 | 87 | 3 | 2 | 2 | 3 | 10 | 10 | 20 | 20 | 67 | 319 |
| 14. Alvar Hallebratt, Hudiksvall Packard 1939 | 27 | 11 | 3 | 4 | 6 | 85 | 12 | 0 | 10 | 7 | 10 | 12 | 3 | 15 | 57 | 321 |
| 15. Fritjof Larsson, Sundsvall Horex 1912 | 40 | 12 | 6 | 5 | 5 | 84 | 11 | 0 | 0 | 8 | 7 | 10 | 20 | 30 | 75 | 323 |
| 16. Bertil Olsson, Kälarne Ford T 1924 | 13 | 11 | 5 | 5 | 10 | 71 | 19 | 2 | 0 | 5 | 9 | 1 | 3 | 25 | 45 | 330 |
| 17. Örjan Bergqvist, Arvesund Ford T 1925 | 12 | 5 | 5 | 2 | 4 | 81 | 23 | 0 | 2 | 0 | 4 | 3 | 15 | 25 | 49 | 340 |
| 18. Rune Engberg, Frösön Ford A 1931 | 9 | 6 | 4 | 4 | 6 | 81 | 22 | 0 | 0 | 2 | 10 | 11 | 9 | 20 | 52 | 342 |
| 19. Thure Ljungberg, Sörmjöle Ford V8 T S 1938 | 6 | 9 | 5 | 5 | 7 | 81 | 21 | 0 | 4 | 3 | 10 | 20 | 20 | 40 | 97 | 384 |
| <u>Klass B 46 - 56</u> | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Gunno Grundberg, Kramfors Peugeot Cab. 1953 | 23 | 6 | 6 | 4 | 8 | 91 | 11 | 0 | 0 | 1 | 5 | 4 | 10 | 20 | 40 | 302 |
| 2. Johanni Thome, Östersund M.G. 1946 | 25 | 10 | 3 | 9 | 11 | 81 | 9 | 0 | 0 | 5 | 2 | 0 | 10 | 30 | 47 | 308 |
| 3. Åke Jämtsäter, Lit Peugeot 203 1950 | 17 | 3 | 4 | 6 | 6 | 76 | 20 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 8 | 15 | 43 | 331 |
| 4. Claes Rudbäck, Östersund Volvo Pv 1947 | 16 | 6 | 5 | 2 | 7 | 91 | 16 | 2 | 2 | 4 | 10 | 20 | 20 | 25 | 83 | 356 |

VART TOG DE VÄGEN?

Ja, vart tog de vägen? När man ser på veteranbilbeståndet, märker man, att det är Ford, Chevrolet, Dodge, Nash, Volvo, Buick, Studebaker och andra vagnar av känt märke, man träffar på.

Vad hände med de andra, de udda bilarna? När jag härom kvällen satt och läste "Vem äger bilen? från år 1923, hittade jag många vagnar, som man aldrig hört talas om. Jag har saxat lite ur boken och tagit med en del ovanliga bilar ur Jämtlands bilflora.

| | | | | |
|----------------|----|---|--------|-----------------|
| Fahrzeug | 8 | - | 21 hkr | fanns i Brunflo |
| Presto | | | 18 hkr | " " Mattmar |
| Stoewer | 12 | - | 18 hkr | |
| Briggs Detroit | | | 25 hkr | |
| Thunbald | 16 | - | 20 hkr | |
| Breslau | 8 | - | 24 hkr | " " Krekom |
| Jeffery | | | 60 hkr | |
| Krit | | | 24 hkr | |
| Dessaur | 8 | - | 24 hkr | " " Hällden |
| Valsham | | | 25 hkr | " " Östersund |
| Empire | 18 | - | 35 hkr | |
| Berliet | | | 32 hkr | " " Marieby |
| Georges Roy | | | 18 hkr | |
| Minervette | | | 18 hkr | |
| Paige | | | 30 hkr | " " Aspås |
| Scripp Booth | | | 25 hkr | |
| Clement-Bogard | | | 20 hkr | |
| Fafnir | 14 | - | 35 hkr | " " Ås |
| Oryx | 7 | - | 21 hkr | |
| Stork-kar | | | 35 hkr | |
| Haynes | | | 60 hkr | |
| Briscoe | | | 24 hkr | |
| Saxon | 20 | - | 32 hkr | |
| Rudley | | | 35 hkr | |
| Dort | | | 35 hkr | |
| Monitor | | | 40 hkr | |
| Progrot | 14 | - | 20 hkr | |
| Chas't Stork | | | 35 hkr | |
| Crow Elkart | | | 45 hkr | |
| Apollo | 15 | - | 40 hkr | |
| Hollier | | | 45 hkr | |
| Lexington | | | 40 hkr | |
| Tulsa | | | 37 hkr | |
| Mitchell | | | 30 hkr | |
| S.A.F. | | | 32 hkr | |
| Columbia | | | 35 hkr | |
| Pullman | | | 32 hkr | |
| Royal | | | 30 hkr | |
| Allen | | | 35 hkr | |
| Ipe | 14 | - | 14 hkr | |
| Oesterr | 22 | - | 25 hkr | |
| Cole | | | 80 hkr | " " Arvesund |
| Liberty | | | 53 hkr | |
| Andi | 14 | - | 55 hkr | |
| The Seneca Car | | | 25 hkr | |

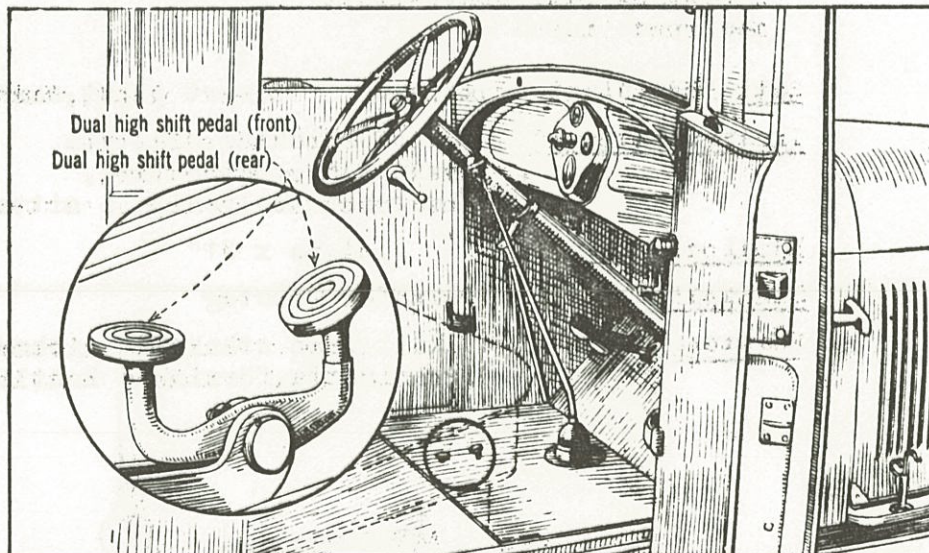
Raden blev lång av udda bilar. Vad hände med dem alla? Vet Du om någon? Undrande Carl-Olov?

Henry Fords A-modell



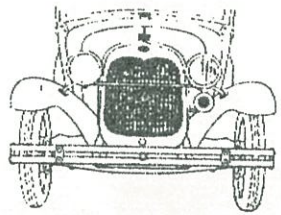
Inom Jemtlands Veterarbil Klubb finns många ägare till A-Ford. Eftersom redaktionen fått många förfrågningar om hur man renoverar och känner igen sin bil, vill vi i detta nummer kortfattat ge några data om den populära vagnen.

Fords modell A presenterades 1927. Den fick en motor på 40 hkr, som var 4-cylindrig. A-modellen byggdes i fyra år. Det var en stabil vagn, men den nådde aldrig upp till T-Fordmodellens popularitet. A-modellen framställdes i 4.5 miljoner exemplar.

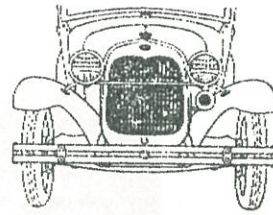


De första 27-orna och de verkligt tidiga 28-orna hade handbromsen på vänster sida. Våren 1928 ändrades bromssystemet. Handbromsen flyttades till mitt framför växelspaken. Juli 1929 placerades den till höger om växelspaken. 1930 och 1931 års modeller känner man lättast igen genom kylarmasken.

Så här känner Du igen 1928 och 1929 års modeller



1928



1929

Huvudstrålkastare förnicklad, toppig

1929 text Twolite

Strålkastarglas

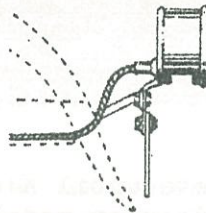
Endast vertikala refflor

vertikala refflor med prismor

Baklyktor

text Duolight

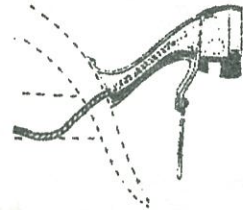
baklykta 1928



Baklyktor

text Duolamp

baklykta 1929-31



Kylarmask

Förnickenad, låg med rundad skuldra, hål för strålkastarkabel 13/16".

Droppformat grepp på locket över startvevshålet.

Fordmärke i blå emalj.

Förnickenad låg med rundad skuldra, hål för strålkastarkabel 15/16", Hantelformat grepp på locket över startvevshålet.

Fordmärke i blå emalj.

Stötfångare

Förnickenad. Ändarna böjda i svag S-form, centrumbult med runt huvud

Samma. Centrum bult med ovalt huvud

Ratt Röd plast, sänkt nav

Svart plast, sänkt nav

Instrumenttavla

Mattförnickenad, slät yta oval hastighetsmätare, instrumentbelysning i mitten

Hjul och däck

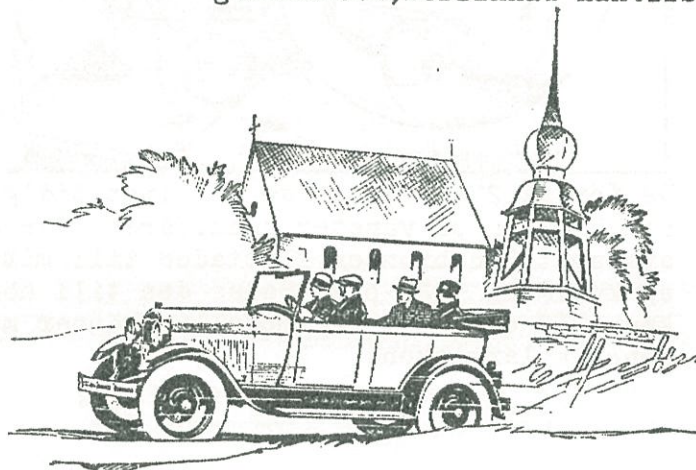
4.50 x 21"

Stänklåt

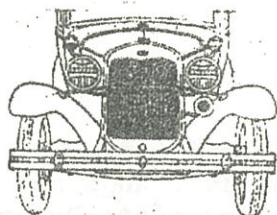
Ovanför fotsteg

Fotsteg

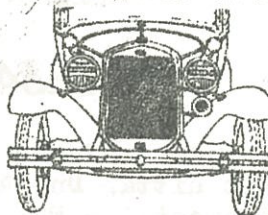
Skilt från stänklåt, ribbmönstrad gummimatta, förzinkad kantlist



Så här känner Du igen 1930 och 1931 års modeller



1930



1931

Huvudstrålkastare

Rostfri, parabolisk med text Twolite

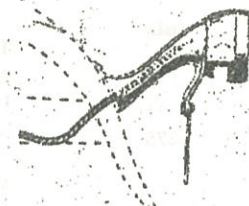
Strålkastarglas

Vertikala refflor med prismor

Baklyktor

Rostfria

baklykta 1929-31



Kylarmask

Rostfri, hög med rak skuldra, lackerat fält nedtill. Fordmärke i blå emalj.

Rostfri, hög med rak skuldra, lackerat fält upptill och nedtill, i övre fältet uppressat, blankt Fordmärke med blå skrift.

Stötfångare

Förkromad, hela svagt böjd, alla bultar ovala och överdragna med rostfri plåt.

Ratt

Svart plast, stort nav

Instrumenttavla

Mattförnicklad, slät yta, oval hastighetsmätare, instrumentbelysning i mitten. På slemmaren kom 1931 års modell.

Rostfri, lägre med tre nedpressade fält, det mellersta ribbmönstret, ingen instrumentbelysning, rund hastighetsmätare.

Hjul och däck

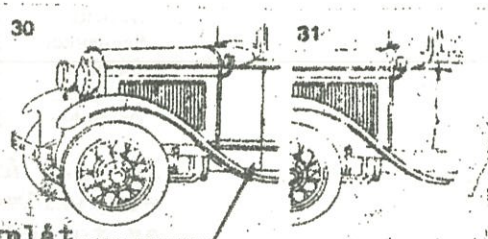
4.75 x 19"

4.75 x 19"

Stänklåt

Två delar fästade vid framflygel respektive fotsteg

en del



Fotsteg

I ett stycke med stänklåt pyramidmönstrad matta.

Delad stänklåt

Skilt från stänklåt

Rostfri kantlist

Det finns även andra sätt att åldersbestämma en A-Ford. Det görs enklast genom motornummer och chassinummer. Vissa modeller har också tillverkningsdatum och serienummer på karessen.

1928-1930

☆A1234567890☆

1931

☆AI234567890☆

Motornumret börjar och slutar alltid med en stjärna. Numret hittar Du på ramens ovansida i höjd med vänster vindrutestolpe. För att komma åt det, måste Du lyfta av karossen och stänkplåten. Ibland blir Du tvungen att ta fram det med en stålborste.

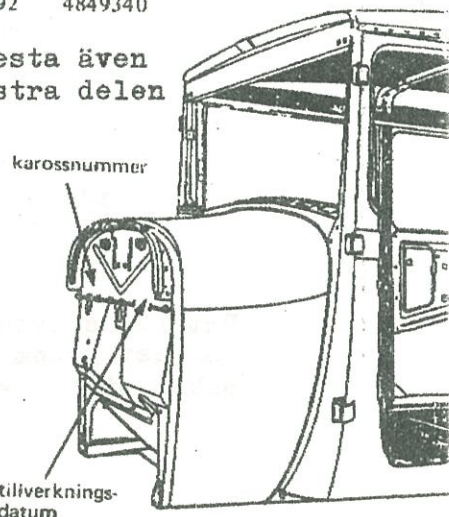
Chassinumret var vid leveransen alltid detsamma som motornumret. Det hittar Du mitt på blockets vänstra sida strax under topplockskanten. När Du hittar motornumret kan Du i tabellen se vilket år och vilken månad motorn är tillverkad.

| | första | sista | | | |
|-------------|---------|---------|-------------|---------|---------|
| 1927 | | | 1930 | | |
| 20 Oktober | 1 | 137 | Januari | 2742696 | 2826649 |
| November | 138 | 971 | Februari | 2826650 | 2940776 |
| December | 972 | 5275 | Mars | 2940777 | 3114465 |
| 1928 | | | April | 3114466 | 3304703 |
| Januari | 5276 | 17251 | Maj | 3304704 | 3509306 |
| Februari | 17252 | 36016 | Juni | 3509307 | 3702547 |
| Mars | 36017 | 67700 | Juli | 3702548 | 3771362 |
| April | 67701 | 109740 | Augusti | 3771363 | 3883888 |
| Maj | 109741 | 165726 | September | 3883889 | 4005973 |
| Juni | 165727 | 224276 | Oktober | 4005974 | 4093995 |
| Juli | 224277 | 295707 | November | 4093996 | 4177733 |
| Augusti | 295708 | 384867 | December | 4177734 | 4237500 |
| September | 384868 | 473012 | 1931 | | |
| Oktober | 473013 | 585696 | Januari | 4237501 | 4310300 |
| November | 585697 | 697829 | Februari | 4310301 | 4393627 |
| December | 697830 | 810122 | Mars | 4393628 | 4520831 |
| 1929 | | | April | 4520832 | 4611921 |
| Januari | 810123 | 983136 | Maj | 4611922 | 4695999 |
| Februari | 983137 | 1127171 | Juni | 4696000 | 4746730 |
| Mars | 1127172 | 1298827 | Juli | 4746731 | 4777282 |
| April | 1298828 | 1478647 | Augusti | — | — |
| Maj | 1478648 | 1663401 | September | 4777283 | 4824809 |
| Juni | 1663402 | 1854831 | Oktober | 4824810 | 4826746 |
| Juli | 1854832 | 2045422 | November | 4826747 | 4830806 |
| Augusti | 2045423 | 2243920 | December | — | — |
| September | 2243921 | 2396932 | 1932 | | |
| Oktober | 2396933 | 2571781 | Januari | 4830807 | 4842983 |
| November | 2571782 | 2678140 | Februari | 4842984 | 4846691 |
| December | 2678141 | 2742695 | Mars | 4846692 | 4849340 |

På 1928 års modeller fanns det för det mesta även ett tillverkningsdatum. Det sitter på vänstra delen av torpeden räknat från förarplatsen.

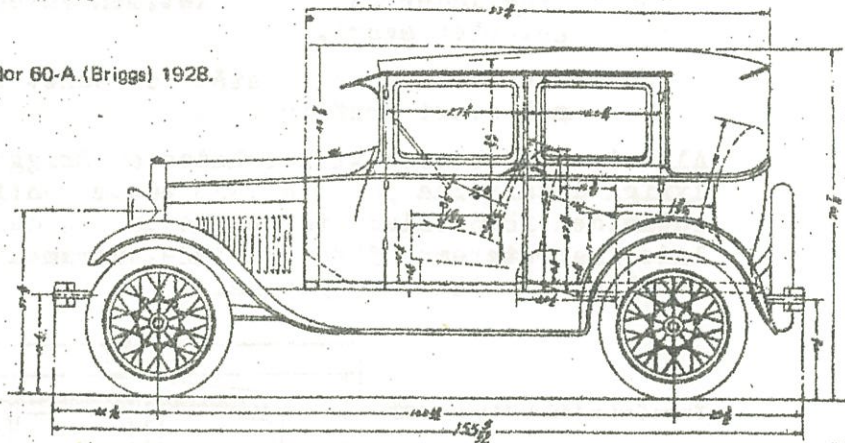
När det står 11 - 8 - 28, så betyder det, att bilen är tillverkad den 8 november 1928.

Karossnummer kan ibland förekomma på torpedens högra sida utom på tidiga årsmodeller från 1928, där det kan stå till vänster.



Henry Fords första fyradörrars modell presenterades i maj 1928. Den kallades FORDOR Sedan och fick modellbeteckningen 60 A.

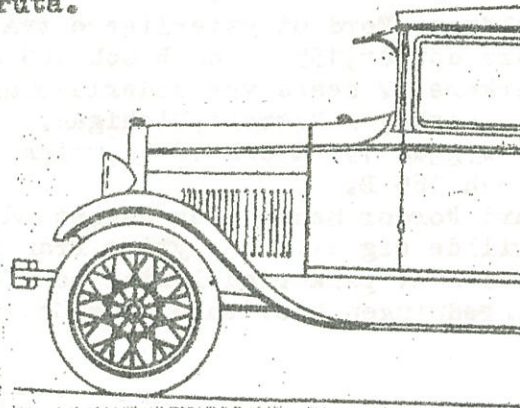
Fördor 60-A. (Briggs) 1928.



Henry Ford lade ut tillverkningen av vissa delar till underleverantörer. En av dessa var The Walter Briggs Body Company, som fick förtroendet att tillverka karosseriet till modell 60 A.

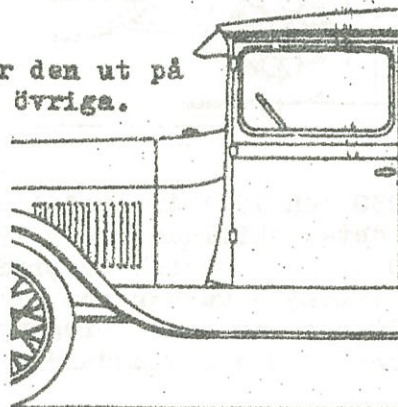
Fordor Sedan var en helt ny karossmodell. Den skilde sig väsentligt från de andra typer, som Ford presenterade hösten 1927.

Den största skillnaden låg i partiet mellan motorhuv och framruta.



Denna bild visar torpeden som den ser ut på 1928 och 1929 års Cabriolet och fyradörrars modeller. Pressningen som löper runt alla karosser börjar på Fordor Sedan redan ute vid kylaren. Den löper längs motorhuv över torpeden och runt karossen till andra sidan.

Så här ser den ut på Tudor och Övriga.



Fordor Sedan 1928 var ganska lyxig. 1929 ändrades och förbättrades Fordor Sedan. Tre modeller fanns nu att välja mellan, 60 A, 60 B och 60 C. Skillnaden låg främst i yttertak.

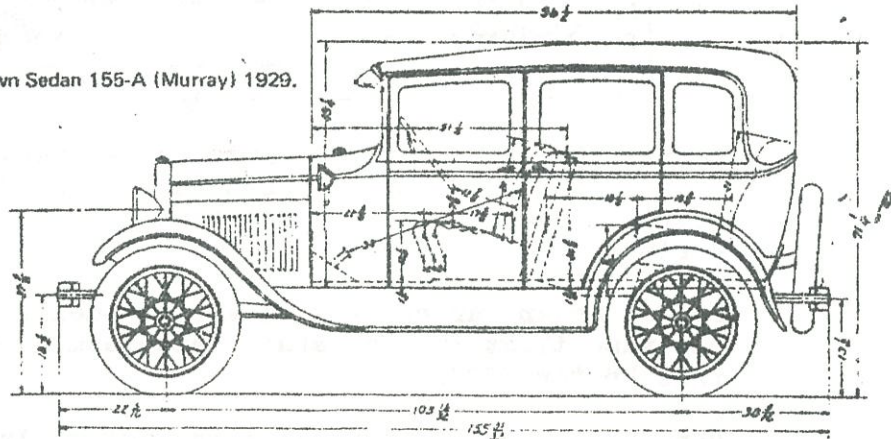
60 A fick brun kraftig väv på taket och läder på bakstycket.

60 B fick läder på bakstycket, men väven på taket blev svart.

60 C fick bakstycke av stål och taket klätt med svart kraftig väv.

Alla tre modellerna tillverkades av Briggs. De lyxiga detaljerna på 60 A 1928 såsom ventilationsrutan, den förnicklade torpedlisten och den förnicklade framruteramen försvann 1929. Rutramen lackerades istället på alla tre typerna.

Town Sedan 155-A (Murray) 1929.



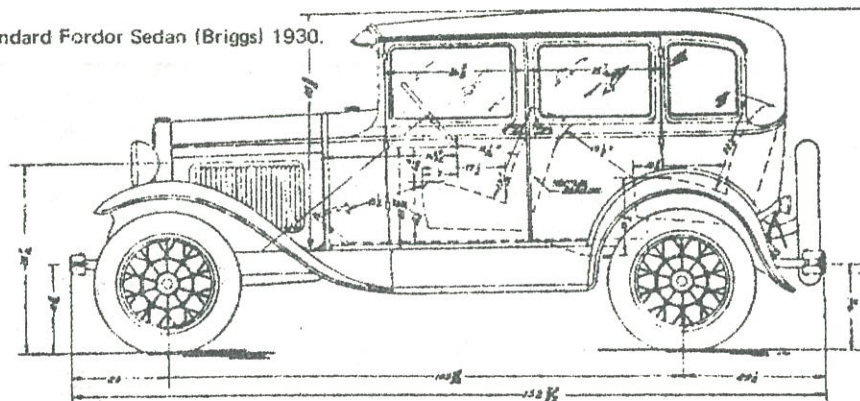
1929 släppte Ford ut ytterligare två Sedan typer med fyra dörrar, 155 A och B och 165 A och B.

Tillverkare av dessa var underleverantören The Murray Company i Detroit, Michigan.

Murray byggde 155 A och 165 A, medan Briggs byggde 155 B och 165 B.

Standard Fordor Sedan blev namnet på 165 A eller B. Den skilde sig till det yttre från Town Sedan genom avsaknaden av parkeringslyktor och förnicklat torpedband. Inredningen blev enkel jämförd med Town Sedan.

Standard Fordor Sedan (Briggs) 1930.



För 1930 och 1931 års modeller av 155 och 165 gäller samma detaljskillnader som 1929.

Typ 60 A, B och C gick ur produktionen 1929 och ersattes av en liknande kaross, som fick beteckningen 170 A el. B

Typ 170 har som sina föregångare bara två sidorutor.

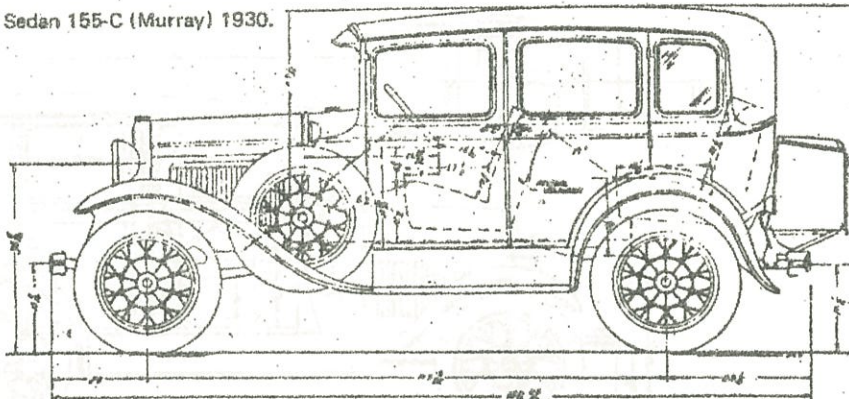
Den kunde fås som Standard och De Luxe version.

Typ 170 tillverkades av Briggs och fick namnet Fordor Sedan. Det finns således två karosser 1930 med beteckningen Standard Fordor Sedan, 165 och 170.

170 Standard har samma detaljer som 165 och 170 De Luxe har samma som 155.

1931 fanns 170 bara i De Luxe versionen.

Town Sedan 155-C (Murray) 1930.



Det tillverkades många modeller av A-Forden. De täckta vagnarna kallades Sedan och Coupé. Efter antalet dörrar fick vagnarna beteckningen Fordor = fyra dörrar och Tudor = två dörrar.

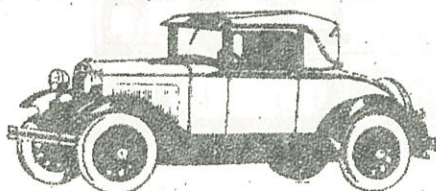
Totala produktionen av Fords fyrdörrars sedaner, modell A

| | Fordor 60-A, B, C | Taxi-Cab 135-A | Town Car 140-A | Town Sedan 155-A, B, C, D | Fordor Sedan 165-A, B, C, D | Fordor Sedan 170-A, B |
|------|----------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| 1927 | - | - | - | - | - | - |
| 1928 | A 88 528 | 264 | 89 | | | |
| 1929 | A, B, C 167 178 | 4857 | 1013 | A, B 91 173 | A, B 54 666 | A, B |
| 1930 | - | 273 | 96 | C, D 122 534 | C, D 53 958 | B 13 710 |
| 1931 | - | 7 | - | C, D 65 447 | C, D 25 720 | B 4967 |
| 1932 | - | - | - | C, D 139 | C, D 22 | B 15 |

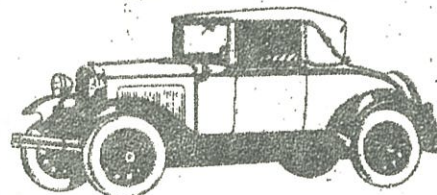
De öppna modellerna kallade Henry Ferd Phaeton, Roadster och Cabriolet. Idag förekommer namnet Touring lika ofta som phaeton.

Roadster och Phaeton fick till skillnad från cabrioleten fällbar vindruta och inga sidoruter.

Sport Coupé och Cabriolet förväxlas ofta. Sport Coupén ser med sitt tygtak ut som en Cabriolet, men taket är inte fällbart.



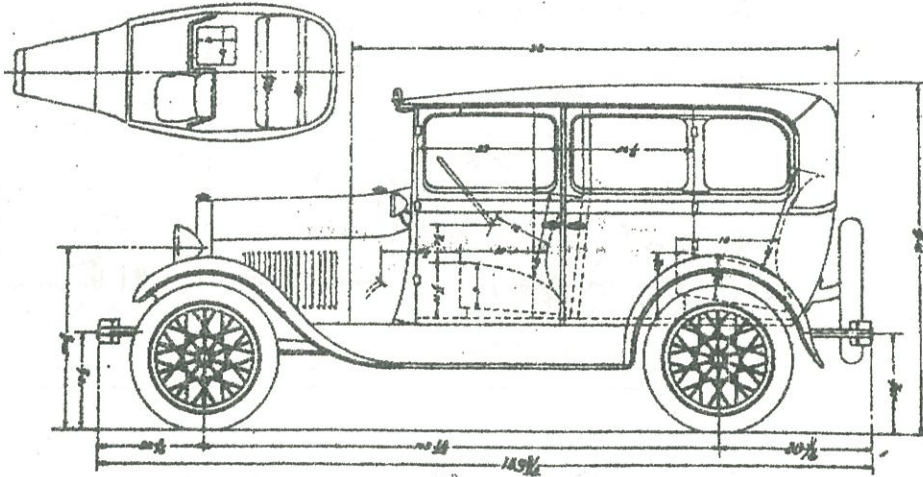
50B Sport Coupe



68B Cabriolet

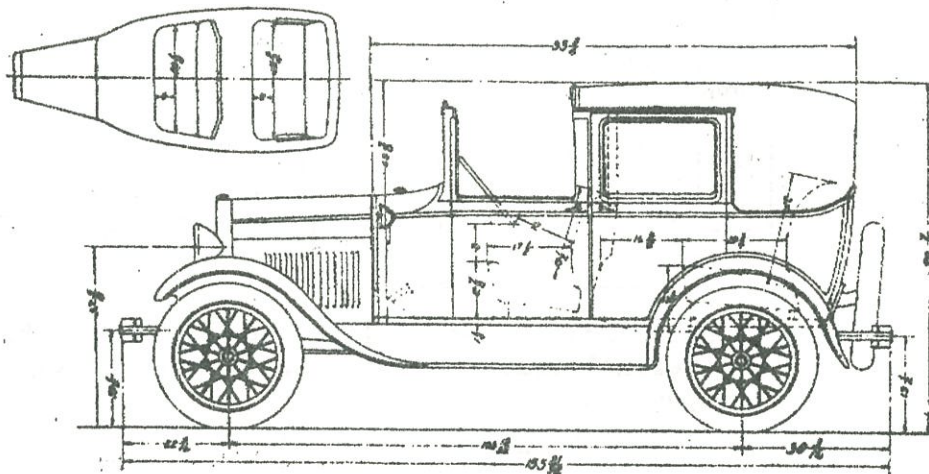
Ser Du skillnaden mellan 1930 års Sport Coupé och Cabriolet?

Enligt tabellen på föregående sida, så tillverkades åren 1928 - 1931 även en modell kallad Taxi-Cab. Till det yttre liknade den de övriga modellerna, men invändigt hade den fått en annan utformning. Lägga märke till sätenas placering.

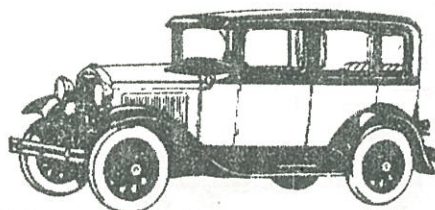


Taxi-Cab 135-A, 1928.

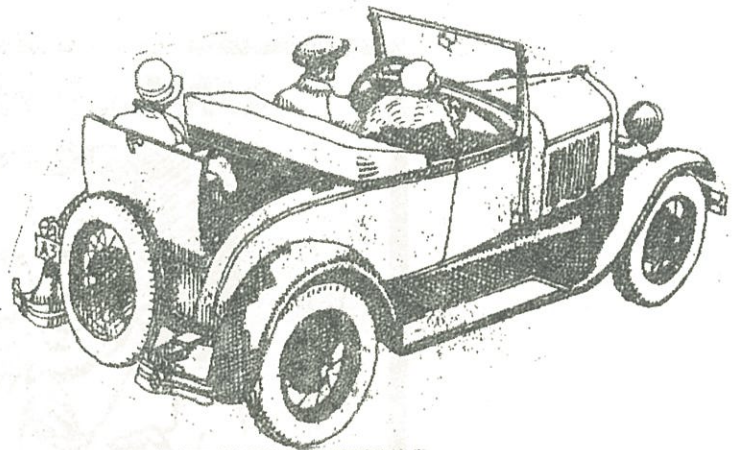
Fords verkliga lyxbil var Town Car 140-A, som tillverkades åren 1928 - 1930. Den byggdes av både Briggs och Murray. Karossen var öppen över chauffören. Baksätesspassagerarna satt däremot täckta. Vagnen kostade 1200 dollar och var ganska omtyckt på grund av sin smidighet i trafiken. Idag är denna vagn mycket sällsynt. Endast ett exemplar vet man har funnits i Sverige. Det var en vagn, som kördes runt på uppvisningsturné i Sverige våren 1929.



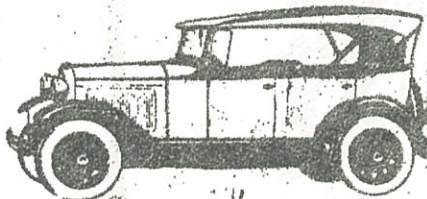
Town Car 140-A, 1929



155C, 155D Town Sedan

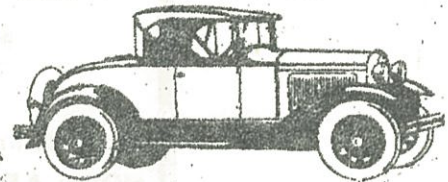


Ford karosserityper 1928-31.

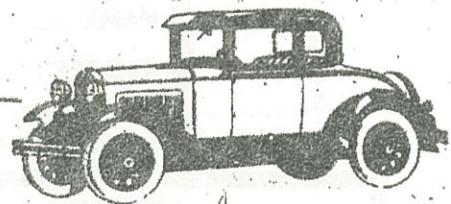


35B Standard Phaeton

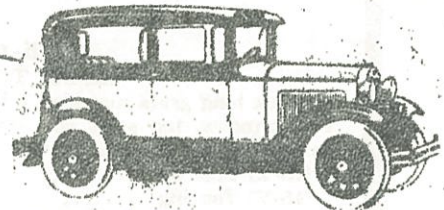
| Arsmo del | Typ | Benämning |
|--|------------|---|
| 28 29 30 31 | 35A | Standard Phaeton |
| ● ● ○ ○ | 35B | Standard Phaeton |
| ○ ○ ● ● | 40A | Standard Roadster |
| ● ● ○ ○ | 40B(Std.) | Standard Roadster |
| ○ ○ ● ● | 40B(DL) | De Luxe Roadster |
| ● ● ○ ○ | 45A | Standard Coupe |
| ○ ○ ● ● | 45B(Std.) | Standard Coupe |
| ○ ○ ● ● | 45B(DL) | De Luxe Coupe |
| ● ● ○ ○ | 49A | Special Coupe |
| ● ● ○ ○ | 50A | Sport Coupe |
| ○ ○ ● ● | 50B | Sport Coupe |
| ● ● ○ ○ | 54A | Business Coupe |
| ● ● ○ ○ | 55A | Tudor Sedan |
| ○ ○ ● ● | 55B | Tudor Sedan |
| ○ ○ ● ● | 55B(DL) | De Luxe Tudor Sedan |
| ● ● ○ ○ | 60A | Fordor (Leather Back - Seal Brown Top)(Briggs) |
| ○ ○ ○ ○ | 60B | Fordor (Leather Back - Black Top)(Briggs) |
| ○ ○ ○ ○ | 60C | Fordor (Steel Back)(Briggs) |
| ○ ○ ● ● | 68A | Cabriolet |
| ○ ○ ● ● | 68B | Cabriolet |
| ○ ○ ● ● | 68C | Cabriolet |
| ● ● ○ ○ | 135A | Taxi-Cab |
| ● ● ○ ○ | 140A | Town Car |
| ● ● ○ ○ | 150A | Station Wagon |
| ○ ○ ● ● | 150B | Station Wagon |
| ○ ○ ● ● | 155A | Town Sedan (Murray) |
| ○ ○ ● ● | 155B | Town Sedan (Briggs) |
| ○ ○ ● ● | 155C | Town Sedan (Murray) |
| ○ ○ ● ● | 155D | Town Sedan (Briggs) |
| ○ ○ ○ ○ | 160A | Standard Fordor Sedan |
| ○ ○ ○ ○ | 160B | Town Sedan |
| ○ ○ ○ ○ | 160C | De Luxe Fordor Sedan |
| ○ ○ ○ ○ | 165A | Standard Fordor Sedan (Murray) |
| ○ ○ ○ ○ | 165B | Standard Fordor Sedan (Briggs) |
| ○ ○ ○ ○ | 165C | Standard Fordor Sedan (Murray) |
| ○ ○ ○ ○ | 165D | Standard Fordor Sedan (Briggs) |
| ○ ○ ○ ○ | 170A | Standard Fordor Sedan (2 Window)(Briggs) |
| ○ ○ ● ● | 170B(Std.) | Standard Fordor Sedan (2 Window)(Briggs) |
| ○ ○ ● ● | 170B(DL) | De Luxe Fordor Sedan (2 Window)(Briggs) |
| ○ ○ ● ● | 180A | De Luxe Phaeton |
| ○ ○ ● ● | 190A | Victoria Coupe |
| ○ ○ ○ ○ | 400A | Convertible Sedan |



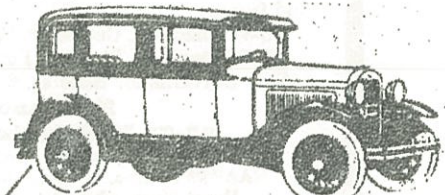
40B(Std.) Standard Roadster



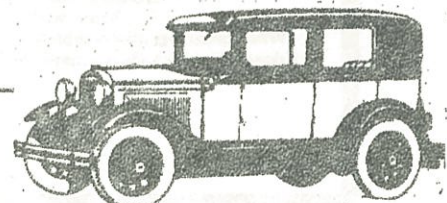
45B Standard Coupe



55B Tudor Sedan



165C, 165D Standard Fordor Sedan



170B(DL) De Luxe Fordor Sedan

UNCLE HENRY



WANTS YOU!

For More Information: MAIL TODAY

MODEL A FORD CLUB OF AMERICA
BOX 1791, WHITTER, CA 90603

\$8.00 ONLY

NAME _____

ADDRESS _____

CITY/STATE/ZIP _____

CONVERTIBLE TOPS AND CARPETS

FOR



PRODUCTS

1915-1970

Model T '15-'27

Black long grain material, fully finished top complete with rear window, top pads, bow covers, straps, etc. A complete installation kit with instructions.

'15-'27 Roadster \$110 Postpaid
'15-'27 Touring \$120 Postpaid

Model A '28-'31

Complete top including pads made of HAARTZ canvas, the highest quality domestic canvas. Available in tan/tan, black/black, or black/tan. You must use your old rear window and frame.

'28-'32 Roadster, Cabriolet, Spt. Cpe., etc. \$110 Postpaid
'28-'32 Two Door Phaeton, Four Door Touring \$120 Postpaid
Side Curtains for Roadster, 6 piece \$58 Postpaid

Ford and Mercury

'33-70 Models Except 55-57 T-Bird

Tops are complete with pads

HAARTZ Canvas, tan/tan, black/black, black/tan. \$120 Ppd.
Vinyl, black, white, tan and all other colors. \$85 Ppd.
Leather Grain Vinyl, black, white, tan only \$90 Ppd.

T-Bird '55-57

Vinyl, black, white, tan and all other colors. \$70 Ppd.

Lincoln '49-'67

HAARTZ Canvas with pads. \$125 Ppd.

Vinyl with pads — \$90 Ppd.

When ordering, give complete car information on: year, model, number of doors, etc. Include payment in full, thirty days delivery.

FORD CARPETS

1928-1976

'28-'40 Front Only \$30
'28-'31 Rumble Seat \$20
'41-'76 Ford, Mercury, Mustang,
Falcon Complete Set \$68
'65-'73 Mustang 2 + 2
Complete \$98
'55-'57 T-Bird Complete \$60
'58-'76 T-Bird Complete \$98

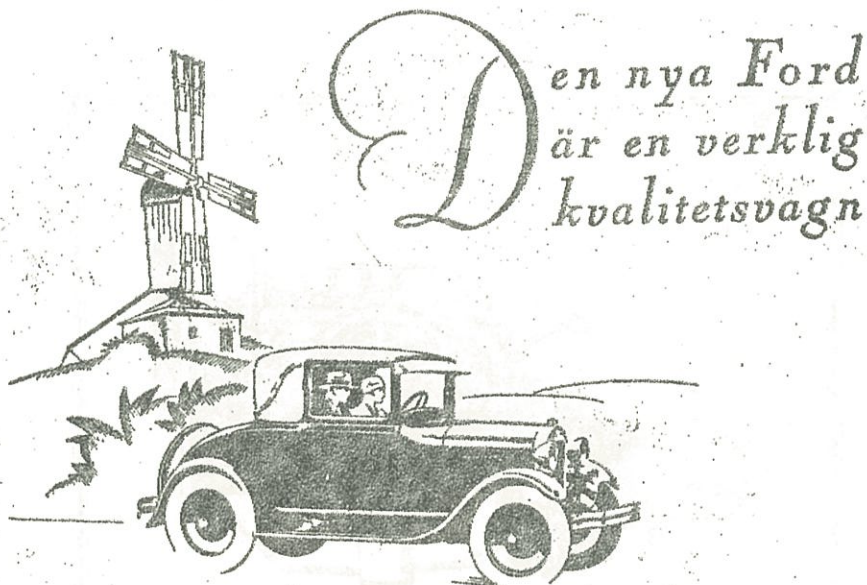
Complete underpadded with felt, heel pad and binding harmonize with carpet color. Available in loop or pile; bright red, dark red, black, blue, green, gray, tan, brown, gold, and turquoise. Give complete information with order: your model, 2 dr, 4 dr. or conv., std. or auto. etc.

FRED KANTER

FORD DEPT. 610 CEDAR ST. BOONTON, N.J. 07005

Phone 201-334-9575

"Ask The Man Who Buys From Us"



D

en nya Ford
är en verklig
kvalitetsvagn

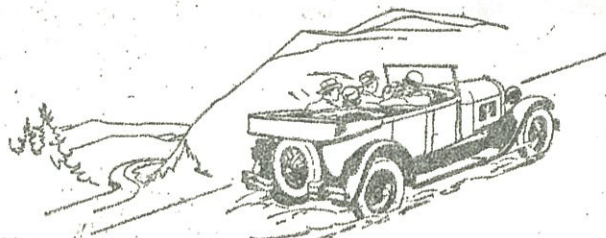
Endast genom att själv köra den nya Ford-vagnen kan Ni rätt värdera dess verkligt gedigna egenskaper. Allt, vad Ni väntar av en modern automobil, finner Ni här — en

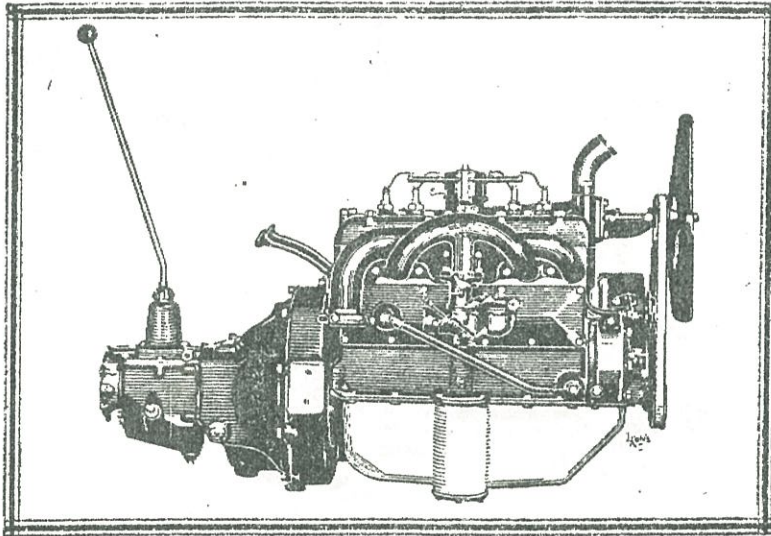
hos tvåsitsiga modellerna — en underbar backtagningsförmåga — god bränsleekonomi — *dubbelverkande* hydrauliska stötdämpare, som i förening med de tunnbladiga, breda fjädrarna giva den nya Ford-vagnen dess lugna, jämna gång såväl i kurvor som på oländiga vägar — effektiva, mjukt och ögonblickligt verkande *4-hjulsbromsar* och slutligen samma typiska pålitlighet och låga underhållskostnader, som alltid utmärkt Ford-produkterna.

Den nya Ford-vagnens utomordentliga prestationsförmåga är en direkt följd av dess alltigenom höga kvali-

anmärkningsvärd snabbhet, 90—100 km. i timmen eller mera — en kraftig, tystgående 40 hkr. motor — en acceleration hos Tudor Sedan från 8—40 km. på 8,5 sekunder och ännu snabbare

tet. Dess skönhet är ej begränsad endast till det yttre utan går långt under ytan och återfinnes hos alla dessa dolda, inbyggda delar, som Ni kanske aldrig ser. Den nya Ford-vagnens mekaniska skönhet erkännes oförbehållsamt av den opartiska sakkunskapen. Många detaljer äro speciella Ford-konstruktioner. Några äro fullständiga nyheter inom automobilindustrin. Låt Eder angeläget vara att få en provtur i den nya Ford-vagnen. Av dess prestationer skall Ni förstå, att den giver Eder större värde än någon automobil tidigare, och att den ej har någon jämlike i konstruktion, kvalitet och pris.



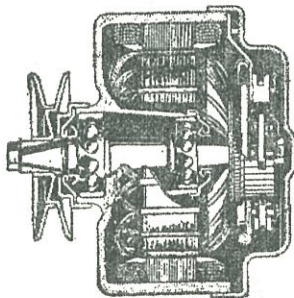


Motorn

En av de frågor, som ständigt återkomma, när den nya Ford-vagnen diskuteras, är, hur det varit möjligt att uppnå ett så högt hästkraftantal som är fallet. Ehuru diametern på modell A:s cylindrar endast är c:a 3 mm. större och slaglängden endast 6 mm. längre än hos modell T, utvecklar i alla fall den nya motorn fulla 40 hästkrafter vid 2,200 varv.

Det är många orsaker, som medverka till denna utomordentliga kraftutveckling. I

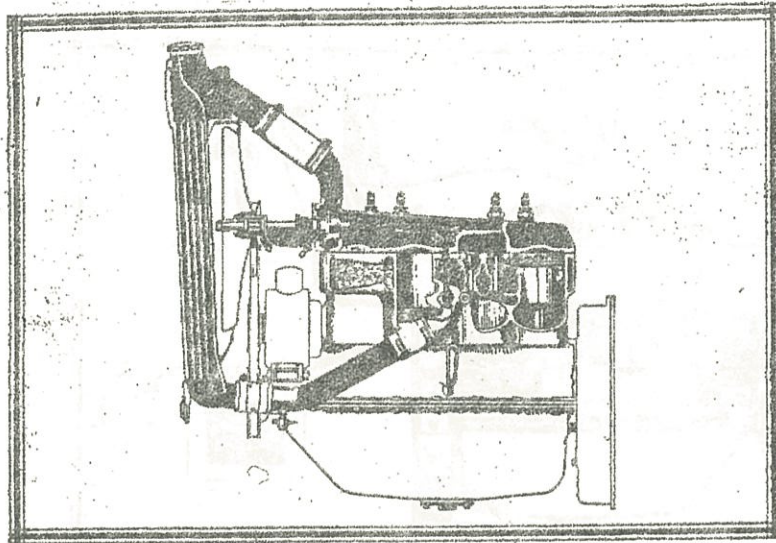
Den nya Ford-vagnens generator är en speciell Ford-konstruktion — närmast en liten kopia av en kraftstationsgenerator — och skiljer sig fullständigt från hittills vanliga automobilgeneratorer. Sålunda finnes intet lager vid



Den nya generatorn

korhet kan sägas, att den i första rummet beror på en serie förbättringar i hela insugningssystemet för gasen, som resulterar i en bättre och mera jämn inströmning av bränsle och luft i explosionskammaren. Men lättare och rörligare delar samt ökade lagerytor, vilka tillåta en större kraftutveckling, spela också en framträdande roll. En helt nykonstruerad hot-spot-anordning bidrager dessutom att öka motorns kraft.

den ända av axeln, där strömsamlaren sitter. Ingen olja kan därför samlas på strömsamlaren och minska generatorns effektivitet. Lagren — kullager av 500 % överdimension — äro placerade inuti ankaret i en fettreservoir, som innehåller nog smörjmedel för 3,000 miles körning. Borstsystemet är dubbelt och såväl ankarlindningarna som kärnan ventilerade, varigenom generatorn hålles relativt kall även vid hög belastning. Generatorn har en mycket hög effekt, och dess konstruktion utesluter de flesta generatorfel.



Kylanordningen

Kylanordningen på den nya Ford-vagnen lämnar den effektivaste kylning under alla förhållanden.

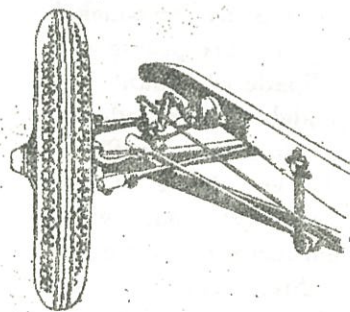
Fläkten levererar c:a 30 kubikmeter luft i minuten vid 1,000 varv per minut av motorn. Av intresse kan vara att veta, att den nya fläkten har 114 % större effekt än den fyrbladiga fläkt, som användes på modell T. Detta beror uteslutande på konstruktionen av fläkten, vilken drager in lika stora kvantiteter luft längs hela bladet, under det att den gamla fläkten huvudsakligen drog in

luft med ytterkanten. På kylarens insida finnes en rund lufttrumma, i vilken fläkten roterar, och härigenom drages luft genom kylarens hela yta mellan rören, varigenom kyleffekten betydligt ökas. Kylaren har en stor kylyta. De fyra raderna av rör genomlöpa hål i slänsarna. Då hålen sitta i sicksack, kommer varje rör att till hela sin yta omsvepas av den inströmmade kalla luften. Dessutom äro rör och slänsar sammanlödda med varandra, varför hettan från rören snabbt försvinner genom slänsarna.

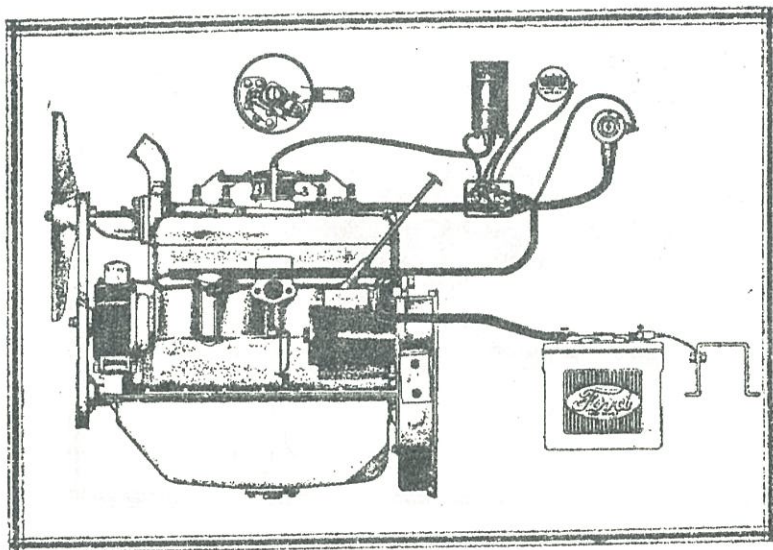
Framaxeln är ovanligt stark och kraftig. Axeltappfästena äro av smitt kromstål och samma material användes i axeln. Fästena äro lagrade på stödlager av rullagertyp, som uppbära vagnens tyngd, varför vagnen blir synnerligen lättstyrd. Styrlänken

och parallellstången äro försedda med kulleleder samt äro självjusterande, i det att fjädrar i kulsålarerna upptaga såväl stötar som slitning. Detta förhindrar "jazzning".

Bakaxeln hos den nya vagnen är ett slående exempel på Ford-fabriken ingenjörskonst. Styrka och ringa vikt äro utmärkande egenskaper. Själva bakaxeln uppbär ingen som helst vikt, ty vid denna konstruktion uppbäres all vikt av den smidda bakaxelkåpan, som är försedd med rullager. Den nya Ford-vagnen har kardandrörsdrift, och drivkraften överföres från axlarna genom spiralskurna koniska kuggjul.



Framaxel



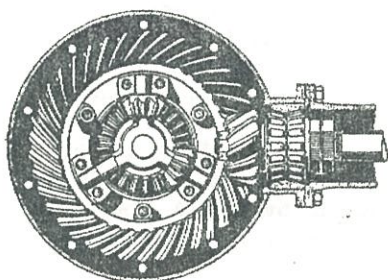
Tändningen

Även på detta område har den nya Ford-vagnen att uppvisa såväl enkelhet i konstruktionen som ett förträffligt utförande. Tändningssystemet på modell A är unikt till sin konstruktion, ytterligt enkelt samt avsett att tjänstgöra med största tillförlitlighet med ett minimum av tillsyn.

En nyhet är slopandet av tändkablar från fördelaren till tändstiften. Det finnes blott en enda högspännings-

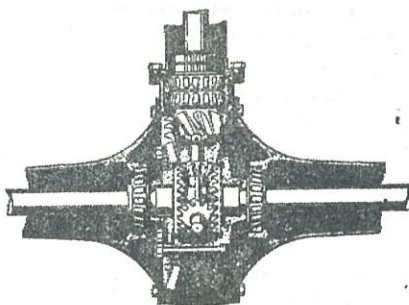
tur drives genom en kuggväxel från kamaxeln. Fördelaren, som är av Ford's konstruktion, står i förbindelse med tändstiften genom tunna, fjädrande band av brons.

Batteriet är av Ford's eget



Differentialen i genomskärning

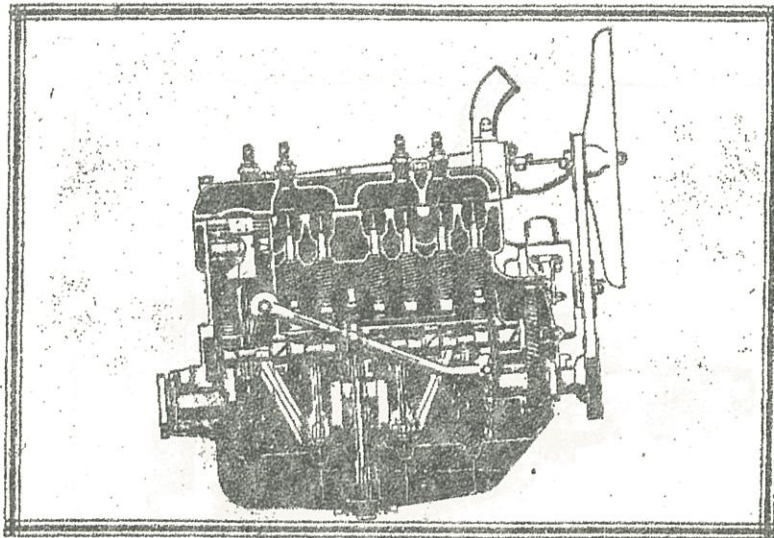
kabel och denna sammanbinder tändspolen, som är placerad på instrumentbrädan, med fördelaren. Denna sitter på motorns översida och drivs av en axel, som i sin



Differentialen sedd uppifrån

fabrikat och av samma slag som det, vilket i många år använts på Ford-vagnarna, och som är känt för stor livslängd och tillförlitlighet.

Ventilerna i den nya Ford-vagnen äro av kromnickellegering. De äro pressgjutna samt slipade på sådant sätt, att spindelns nedre ända har större diameter, varför de erbjuda en större slagyta mot ventillyftarna, vilket ger ventilerna en större livslängd. Men denna form gör också, att gången blir tystare.



Smörjningsanordningen

Motorns smörjningssystem är egenartat, enkelt, absolut säkert till sin funktion och mer än nog för alla krav på motorns rörliga delar. Det utgöres av en kombination av pumpsmörjning, droppsmörjning och stänksmörjning. Den egentliga oljereservoaren är som vanligt förlagd till vevhuset, men ventillyftarekammaren tjänstgör som reservoar vid själva smörjningen.

Oljepumpen är placerad i botten på vevhuset och sitter på samma axel som strömfördelaren. Pumpen är inne-

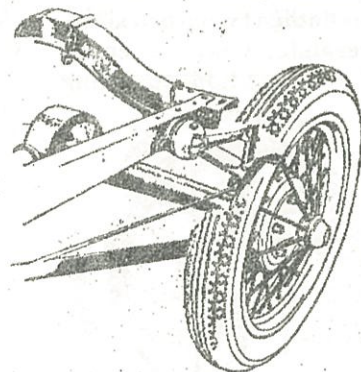
Det nya tvärfjäderssystemet i förening med de dubbelverkande stötdämparna är ett värdefullt plus hos vagnen. De äro tillverkade av det yppersta fjäderstål, med breda och tunna blad, varierande till antal och bredd — allt efter karosseritypen — för att giva varje modell den bästa möjliga avfjädring. De fyra dubbelverkande stötdämparna äro av Houdaille-fabrikat — det bästa, som existerar. Dessa stötdämpare äro så konstruerade, att de giva fjädrarna ett fritt spelrum vid gång å jämn väg.

Så snart emellertid vagnen kommer till ett ställe, där vägbanan är ojämn, träda

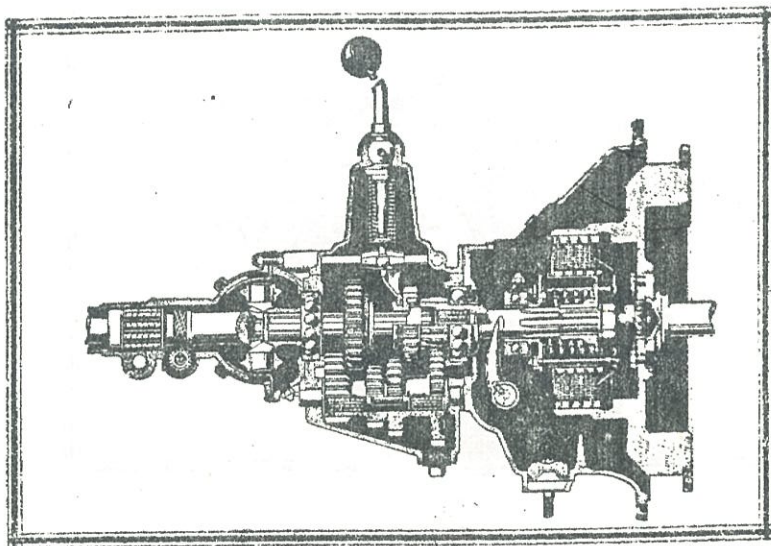
sluten i ett hölje, bestående av ståltrådsduk med mycket fina maskor. Genom dessa silas oljan, innan den pumpas upp till ventillyftarekammaren. När motorn är i rörelse, rinner oljan in i ventillyftarekammaren i en konstant ström, varifrån motorn icke kan sägas ha trycksmörjning i egentlig mening, utan smörjes genom att pumpen tillför olja i en sakta flödande ström. I oljesumpen här finnas c:a $4\frac{3}{4}$ liter olja.

Chassiet smörjes med fett-spruta.

deras stötdämpande egenskaper genast i verksamhet. Den nya Fordvagnen är utrustad med tvärfjädrar emedan detta fjädersystem för lätta vagnars vidkommande visat sig absolut överlägset det vanliga fjädersystemet.



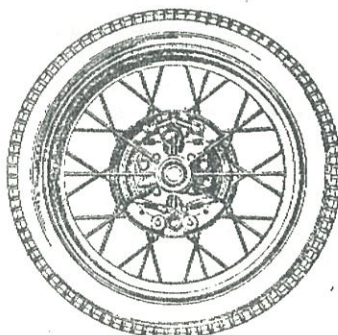
Bakaxel



Växellådan

Växellådan är av standard-typ med tre hastigheter för gång framåt samt backgång. Alla kugghjul äro av krom-nickelstål. Huvudaxeln är lagrad i kullager och sekundäraxeln i rullager, vilka senare äro valda på grund av deras förmåga att uppbära stor belastning i radiell led. Av samma orsak användas rullager vid föreningspunkten mellan huvudaxeln och drivaxeln, då belastningen även där är av radiell natur. Backväxeln mellan-axel löper i bronsbussningar. Om man jämför såväl lager som övriga detaljer hos växel-låds konstruktioner, som full-

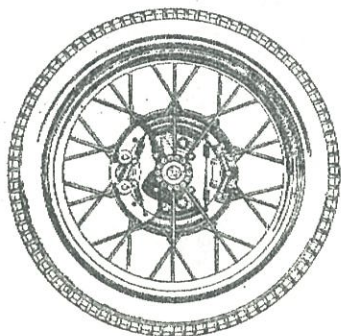
bordats under de sista åren, finner man, att växellådan i den nya Ford-vagnen väl går upp emot — om den ej rent av överträffar — alla andra automobilväxellådor.



Frambjul

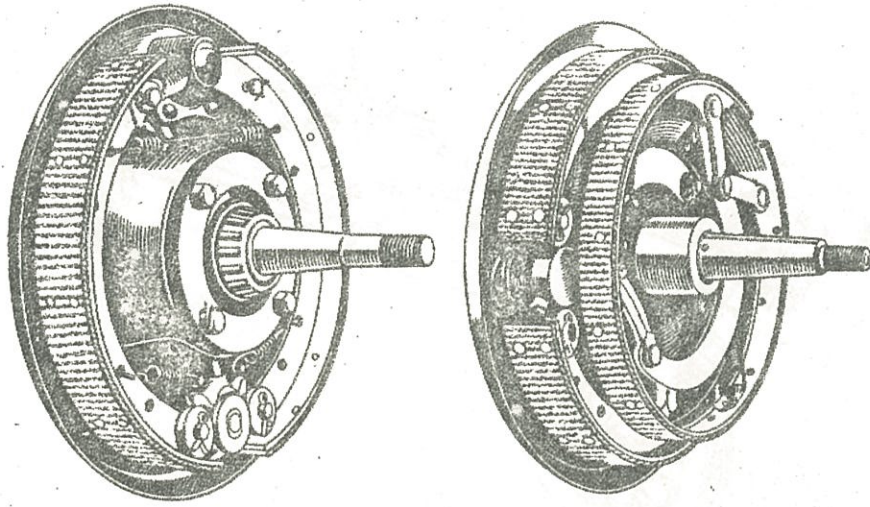
Fyrhjulsbromsarna äro av Ford's egen konstruktion och erbjuda största möjliga säkerhet under alla förhållanden. De äro mekaniska samt av den invändiga typen och själv-centrerande, vilket är en ny Ford-konstruktion. Justering

göres på varje broms för sig genom en lätt tillgänglig skruv på insidan av bromsplåten. Regleringsskruven är försedd med hack, så att man alltid kan se, huru mycket skruven vridits. Härigenom blir det lätt att sätta an de andra bromsarna lika mycket. Bromsplåtarna äro av kallvalsat stål, och alla rörliga delar äro överdragna med kadmium för att förhindra rostning.



Bakbjul

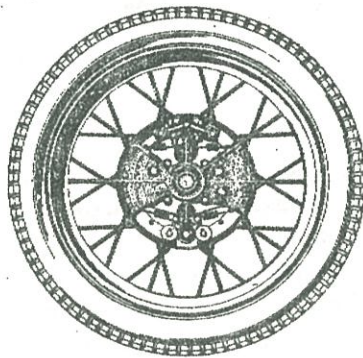
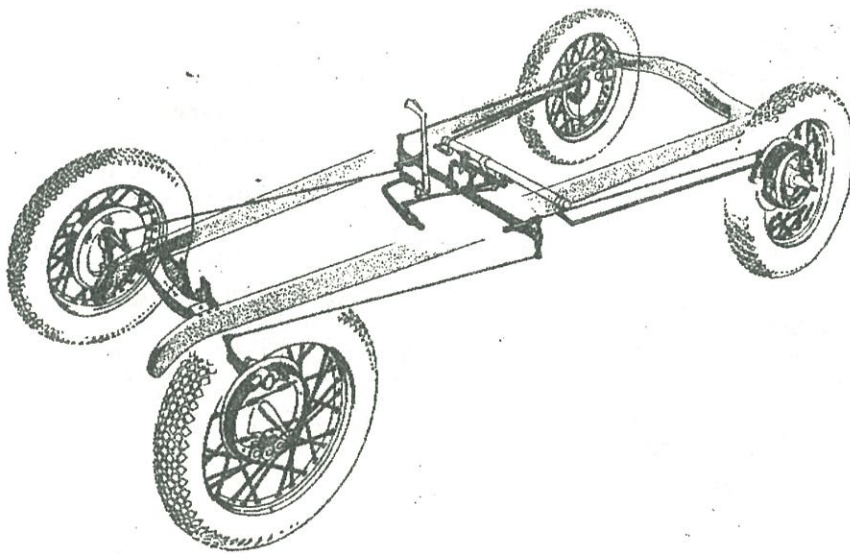
Ytternavet omsluter bromstrumman liksom en skål och själva bromsanordningen beröres ej på något sätt vid utbyte av hjulet.



BROMSSYSTEMET

Den nya Fordvagnens gedigenhet kommer jämväl till synes i dess bromssystem. Den har tvenne, av varandra fullständigt oberoende bromssystem av hög verkningsgrad. Bromspedalen verkar på alla 4 hjulen, å lika många självcentrerande bromsbackpar med en sammanlagd bromsyta av 1,080 kvcm. Självcentrerande bromsar ha ju den egenskapen, att bromsbackarna under alla förhållanden med hela sin yta likformigt pressas mot bromstrummorna, oberoende av det anbringade tryckets styrka och varaktighet. Helt skild från fotbromsen verkar handspaken på bakhjulen genom broms samtidigt sättas i verksamhet, varigenom den samlade bromsytan blir 1,439 kvcm. Varje bromssystems tillförlitlighet är i hög grad beroende av bromstrummans förmåga att avgiva den genom friktionen utvecklade värmen. Även i detta avseende äro Fordbromsarna överlägsna. Alla 6 bromsarna äro helt inkapslade — en stor fördel hos den nya Fordvagnen, vars bromssystem därigenom är skyddat mot damm, vatten och frost. Det är en av de många fördelarna med Fords stålekerhjul, att de medgiva en sådan konstruktion av bromstrummorna, att två av varandra oberoende bromssys-

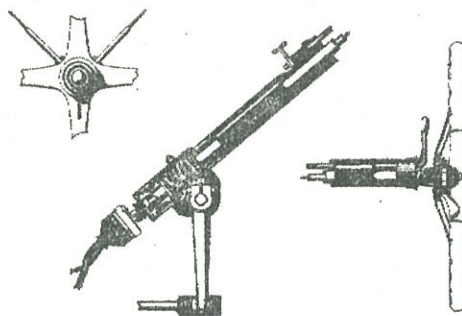
tvenne separata bromsbackar om tillsammans 359 kvcm. bromsyta. Fot- och handbromsar ha inga som helst delar gemensamma, och äro därför i ordets fulla bemärkelse av varandra oavhängiga. Alla 6 bromsarna äro av den invändiga, mekaniska typen. En automatisk utjämnare åstadkommer likformig fördelning av trycket å alla fyra hjulen. Handbromsen har ej blott till uppgift att låsa vagnen på parkeringsplatsen, den är också kraftig nog att i nödfall ersätta fotbromsen, d. v. s. att stoppa vagnen från full fart. Naturligtvis kan i en allvarlig situation fot- och handtem samtidigt kunna inbyggas i samma bromstrumma. Bromstrummorna ha en genomskärning av 279,4 mm. och äro finslipade med en tolerans av 0,005 tum. Hjulen äro byggda så, att ytternavet omsluter bromstrumman liksom en skål. Själva bromsanordningen berörs ej på något sätt, om hjulen skulle behöva utbytas på grund av ringskada. Bromsplåtarna äro av kallvalsat stål, och alla rörliga delar äro överdragna med kadmium för att förhindra rostning. Justering sker bekvämt utifrån på varje broms för sig genom att vrida en lätt tillgänglig skruv på insidan av bromsplåten.



STÅLEKERHJULEN

Den nya Fordvagnen är utrustad med 5 stålekerhjul med försänkta fälgar (s. k. droppcenter-typ), vilka öka styrkan och förenkla ringbyte. Fälgar, ekrar och nav äro svetsade till ett helt, vilket förlänar hjulen ringa vikt och en styrka, som icke förekommer vid någon annan kon-

struktion. Ekrarna äro 6,4 mm. i diameter och var och en av de 30 ekrarna besitter en dragnings-hållfasthet av 1,800 kg. För den nya Fordvagnen valdes stålekerhjul trots betydligt högre tillverkningskostnad, emedan dessa äro överlägsna artilleri- och tallrikshjul. Lösa fälgar förekomma ej.



STYRINRÄTTNINGEN

Styrinrättningen är självhämmande med snäckskruv och kuggsegment samt speciellt konstruerad för ballongringar. Inga stötar mot framhjulen från vägbanans ojämnheter kunna vidarebefordras till ratten. Styrhuset är fram-

ställt av smidesstål och svetsat till ett helt med styrkolonnen, vilket är en nyhet inom automobiltekniken och giver styrinrättningen en hittills okänd fasthet och styrka. Utväxlingsförhållandet är 11,4:1, varigenom styrningen blir lätt.

Karosserier och färger

De två mest framstående egenskaperna hos den nya Ford-vagnens karosserier äro ett vackert utseende och rymlighet. De nya karosserierna visa på ett slående sätt, att det är möjligt att på en relativt liten vagn få fram all den bekvämlighet, som man annars väntar sig att finna blott hos större vagnar.

Sju olika typer av personvagnar framställas, alla synnerligen tilldragande och fylla varje krav på modernitet både i fråga om utseende och komfort. De sju typerna äro:

- Roadster
- Phaeton
- Kupé
- Sportkupé
- Special Kupé
- Tudor Sedan
- Fordor Sedan

Karosserierna äro av stål. Trä användes endast i form av lister, till stoppningen inuti samt i taken på de täckta vagnarna. Dessa karosserier äro framställda med

hindragnisslande, klapprande och trummande ljud. Karosserierna äro byggda på ett sådant sätt, att alla metalliska ljud skola kunna undvikas. Dörrarna äro av kraftig konstruktion samt svet-sade, för att de skola bliva stadiga och starka.

Det material, som användes för klädsel av den nya Ford-vagnen, är utvalt icke blott på grund av sitt tilltalande utseende, utan även för sin varaktighet. Det inre av de täckta vagnarna ger ett intryck av trevnad och värme.

samma höga arbetskicklighet, som karakteriserar alla Ford's tillverkningar, och detta är anledningen till att Ford-karosserierna, både vad kvalitet och utseende beträffar, tåla en jämförelse med varje annat märke, som för närvarande är i marknaden.

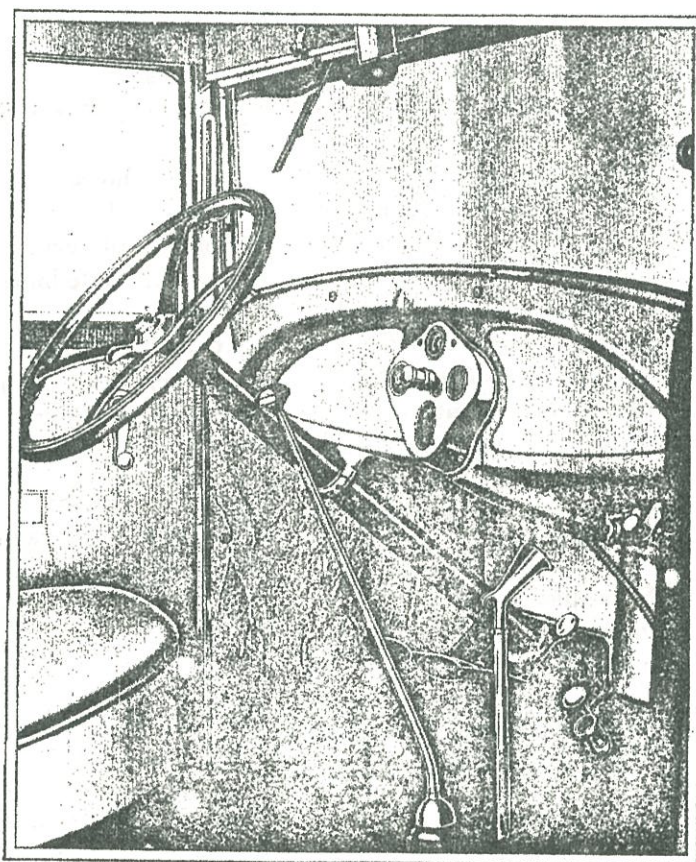
De nya Ford-vagnarna tillverkas i fyra olika färger, mellan vilka köparen kan välja.

Lackeringen har utförts med pyroxylin, en av de finaste och mest varaktiga färger för automobilkarosserier, som finnas. Därtill äro karosserierna polerade, varigenom en vacker glans uppstår. Lackeringen angripes icke av vare sig värme eller köld och motstår alla temperaturväxlingar samt blir icke lätt repad. Lackeringens glans ökas till och med då vagnen tvättas och »skinnas».

Vid konstruerandet av den nya Ford-vagnen har all försiktighet iakttagits för att för-

Vid konstruktionen av dynorna i sätena ha alla moderna hjälpmedel tagits i anspråk för att åstadkomma komfort och slitstyrka. Spiralfjädrar av såväl rak modell som timglastyp ha kommit till användning i dessa säten, och på översidan äro de täckta med ett slags stål-trådsduk.

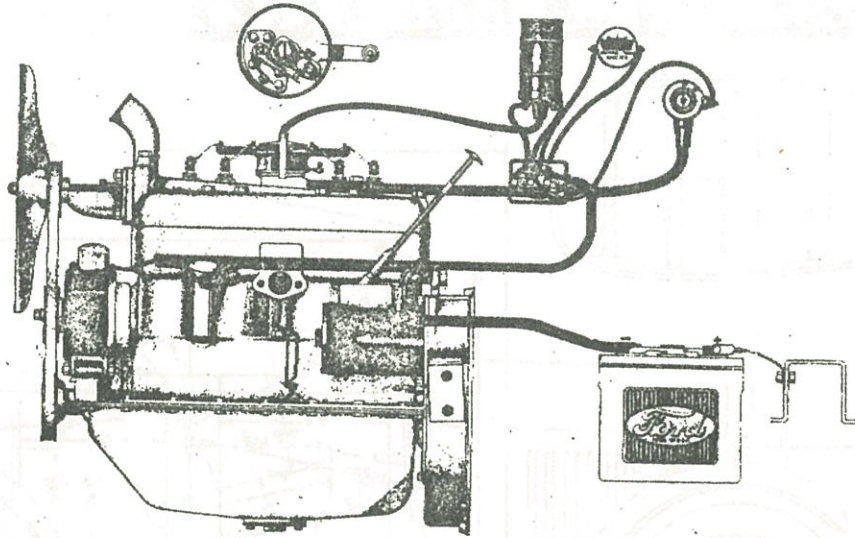
Vindrutorna på de nya Ford-vagnarna äro av Triplexglas och kunna sålunda icke splitt-ras, vilket är av stor betydelse ur säkerhetssynpunkt.



De nya Fordkarosserierna finnas i 7 olika modeller, alla lackerade med Pyroxylin — en av de bästa och hållbaraste automobillacker, som finnas. Den är okänslig för värme och köld, och dess höga, vackra glans t. o. m. ökas vid rätt behandling efter varje tvättning.

Vid en blick i den nya Fordvagnens inre lägger man genast märke till den trevliga, praktiska utrustningen och den ändamålsenliga placeringen av alla manövreringsorgan. Ett fotstöd möjliggör likformigt tryck på gaspedalen och motverkar trötthet. Ljus- och hornkontakter äro till förarens bekvämlighet anbringade i rattens mitt. Tändnings- och gasregleringsarmarna äro placerade omedelbart under ratten och kunna vid behov användas under körning, utan att man behöver släppa ratten. Regleringsanordningen för luftspjäll och förgasare sitter strax under instrumentbrädan och nås utan besvär från förarsätet.

Instrumenten äro så grupperade å instrumentbrädan att de samtidigt kunna överblickas i ett enda ögonkast. Hastighetsmätaren angiver hastigheten och såväl den totala som den under dagen tillryggalagda vägsträckan. Instrumenten upplysas av en liten lampa i instrumentbrädans mitt. De täckta vagnarna äro utrustade med regler och säkerhetslås. Alla beslag äro av rostfri metall och helt förnicklade.



S P E C I F I K A T I O N

MOTOR: 4-cylindrig L-motor med cylindrarna sammangjutna i ett block. Cylinderdiameter 3.7/8" eller 98.4 mm — slaglängd 4.1/4" eller 108 mm. Cylindervolym 3.286 kbcm — 40 hkr vid 2.200 varv.

KAMAXEL: 5 st. lager alla 1.9/16" i diameter (40 mm.) Tystgående kamaxeldrev av bakelit.

VENTILER: Av kromnickellegering, pressgjutna och slipade på sådant sätt, att spindelns nedre ända har större diameter. Ventillyftarekammaren bildar oljereservoar.

VÄXELLÅDA: Standardtyp med förskjutbara kugghjul, 3 hastigheter framåt samt backgång. Kugghjul och axlar av kromnickelstål samt härdade. Huvudaxeln lagrad på kullager och mellanaxeln på rullager.

KOPPLING: Torrlamelltyp.

BROMSAR: 6 mekaniskt påverkade, invändiga bromsar. Hand- och fotbroms fullständigt oberoende av varandra. Den totala bromsytan 1.439 kvcm.

VEVAXEL: Statiskt och dynamiskt utbalanserad. Vikt 12.7 kg. Vridningspåkning 69.235 cm/kg.

KANNOR: Av lättmetall. Vevstakarna av smitt stål av X-sektion. Kannbultarna av s. k. flytande typ.

FÖRGASARE: Ford-Zenith förgasare. Inställning av luftspjäll och regleringsnål från instrumentbrädan. Hot-Spot anordning.

STYRINRÄTTNING: Självhämmande, av snäcka och sektortyp. Utväxling 11.4:1. Ratten 445 mm i diameter.

SMÖRJNINGSSYSTEM: Kombinerat pump-, stänk- och trycksystem. Oljepumpen drives genom kuggväxel med spiralskurva kuggar från kamaxeln. Kapacitet 4 liter per minut vid 900 varv.

TÄNDNING: Batteri, induktionsapparat och fördelare. Stöldsäkert tändningslås. Nykonstruerad generator av kraftstationstyp. Ford-batteri 6 volt, 13 plattor, 80 ampéretimmar.

KYLNINGSSYSTEM: Kombinerad pump- och termosifonkyllning. Rörkylare. Fläkt av flygmaskinspropellertyp. Vattenpumpens kapacitet 20 liter i min. vid 900 varv.

BRÄNSLESYSTEM: Bensinen rinner genom självtryck från en svetsad ståltank, sammanbyggd med torpeden och rymmande ca. 4 1/2 liter till förgasaren.

FJÄDRAR: Halvelliptiska, tvärgående fjädrar av kromnickelstål. Dubbelverkande, hydrauliska Houdaille-stötdämpare.

BAKAXEL: Trekvarts avlastad. Nykonstruerad bakaxelbrygga helt av stål. Alla lager av rullagertyp.

UTVÄXLINGSFÖRHÅLLANDE: Ettan 1:3.125; Tvåan 1:1.856; Trean 1:1; Backen 1:3.75. Differential 1:3.7.

FRAMAXELN: Smidd av kromstål, I-sektion. Justerbara, koniska rullager.

STAGNING: Kardanrör. Två exceptionellt kraftiga, snett ställda bakaxelstag.

RINGAR: Ballongringar 30x4.5". Normalt tryck 35 lbs eller 2,5 kg.

HJUL: Fords stålkerkhjul, svetsade i ett stycke.

SPÄRVIDD: 1.422 mm.

HJULBAS: 2.629 mm.

STÖRSTA BREDD hos vagnen: 1.702 mm.

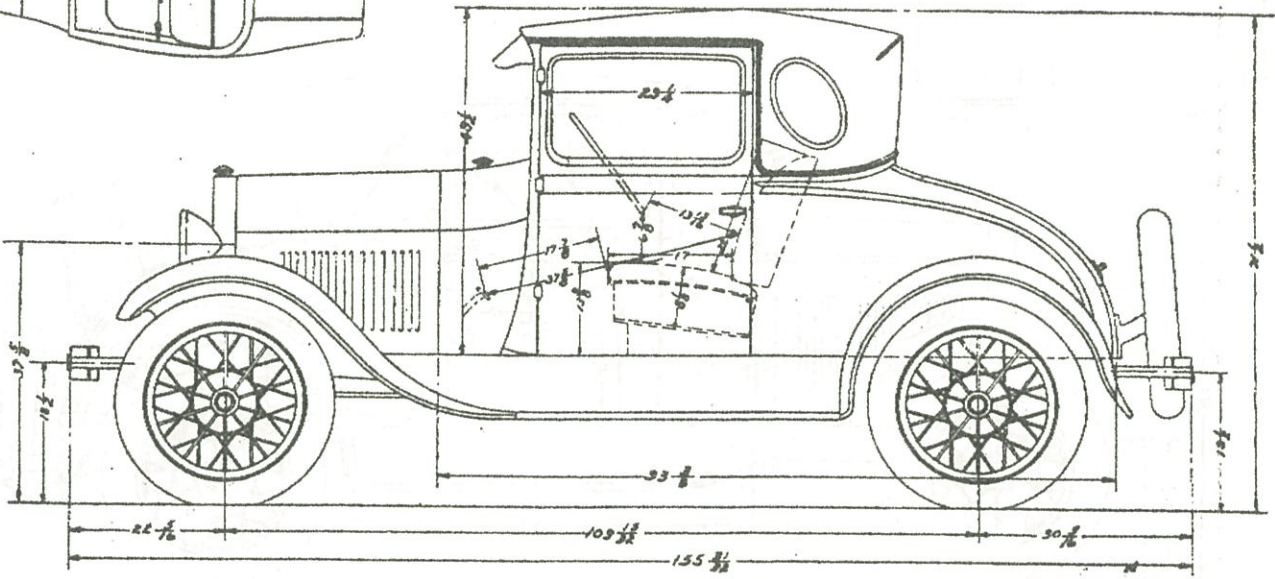
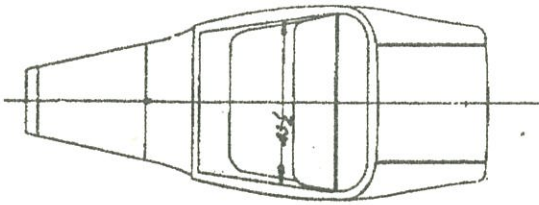
STÖRSTA HÖJD hos vagnen 1,835 mm.

STÖRSTA LÄNGD med stötfångare: 3.940 mm.

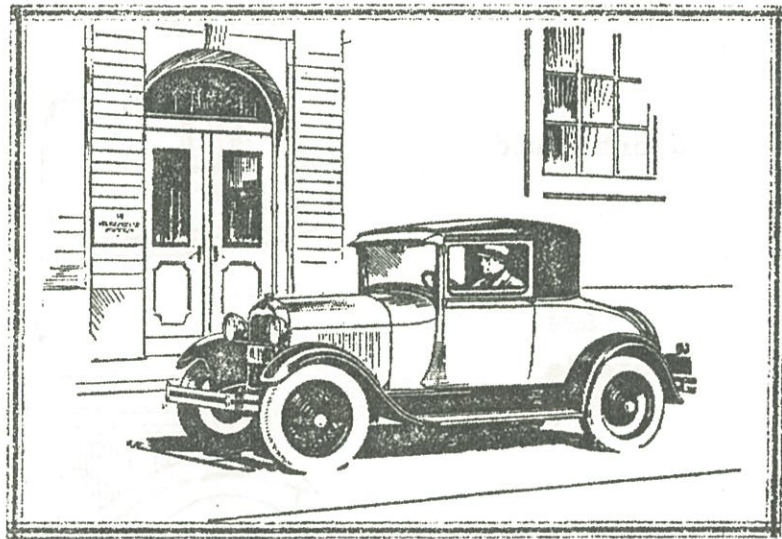
KONSTRUKTIONSÄNDRINGAR FÖRBEHÅLLAS

FORD MOTOR COMPANY A/B

STOCKHOLM

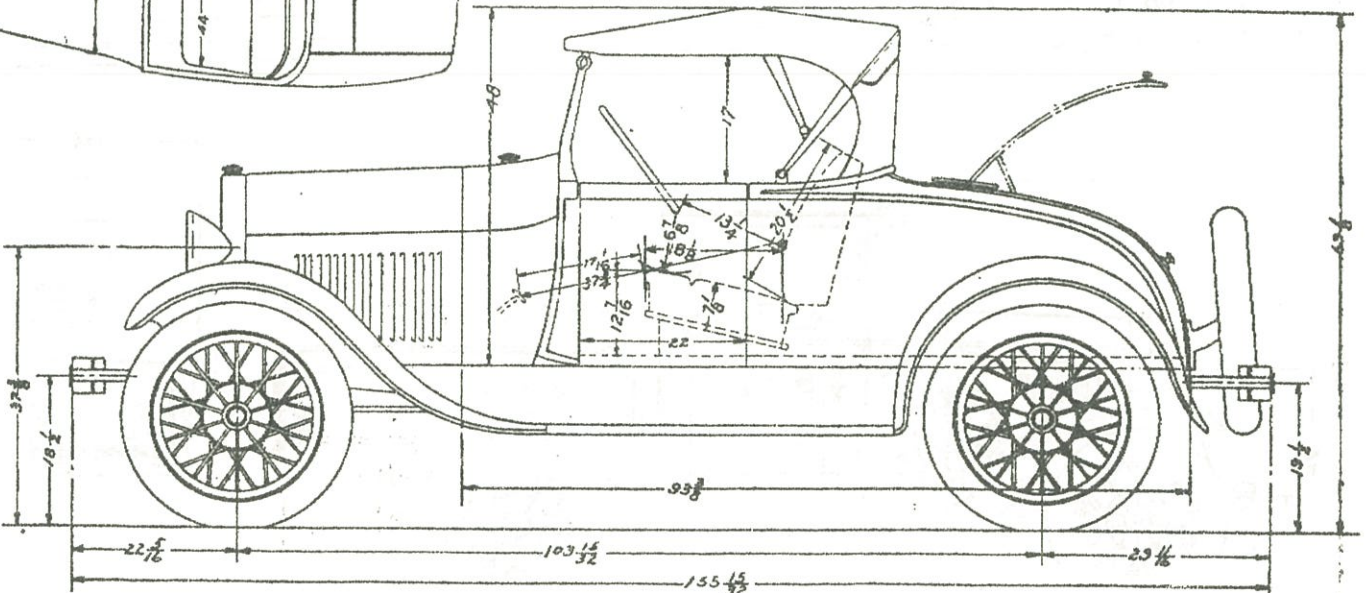
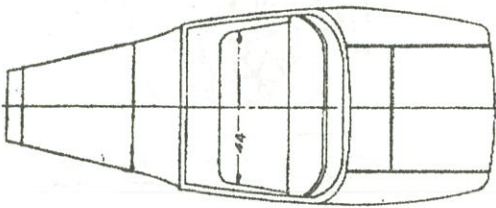


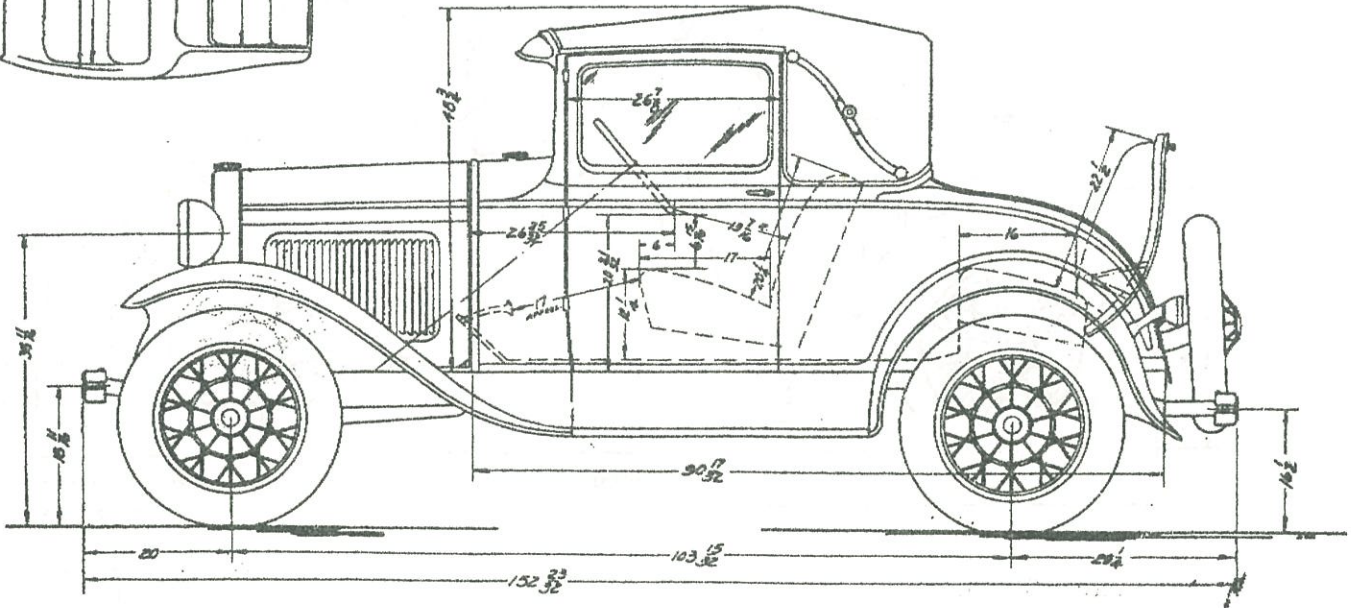
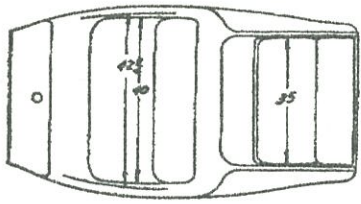
Affärs Coupé



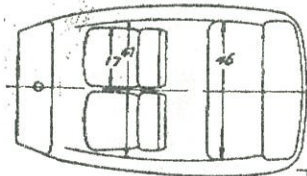
Coupé

Roadster

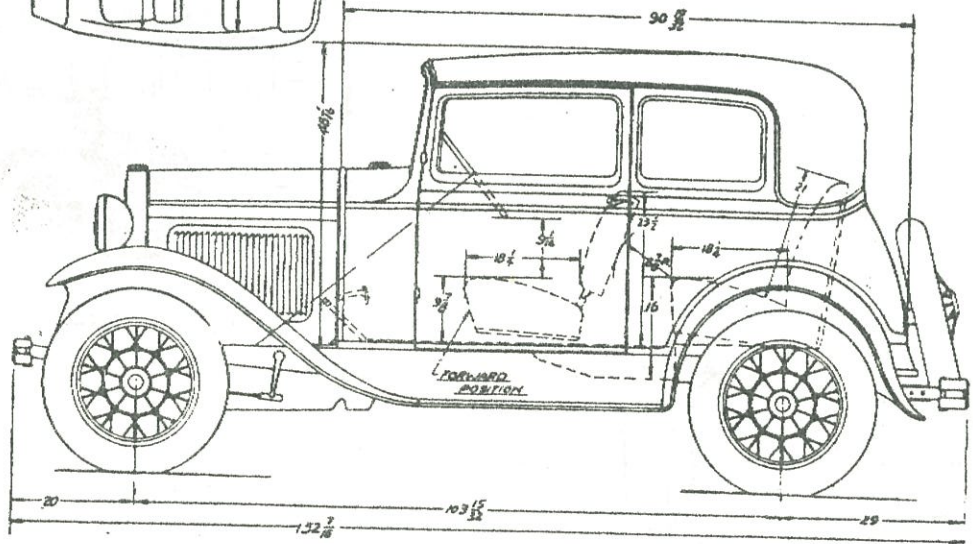




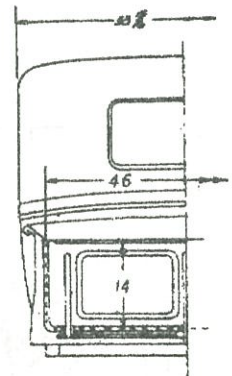
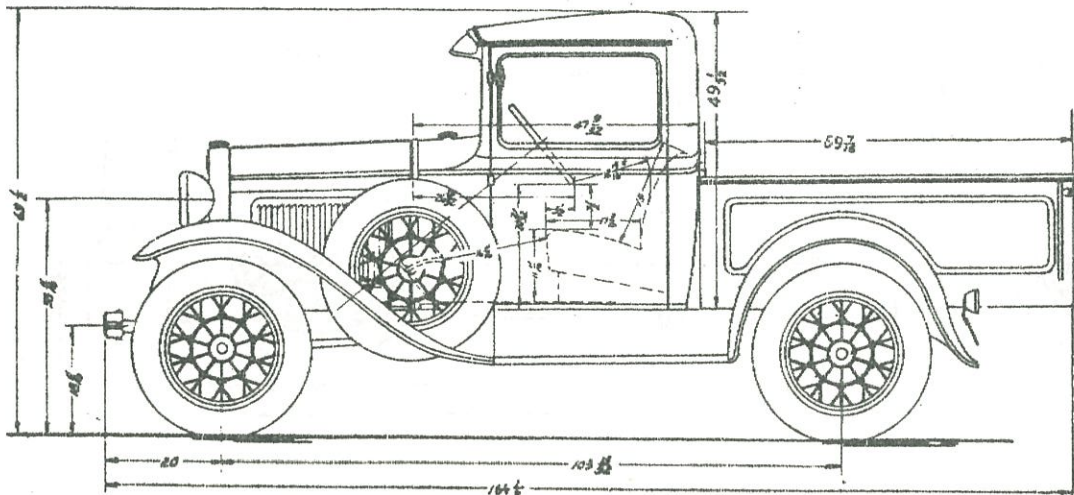
Sport Coupé

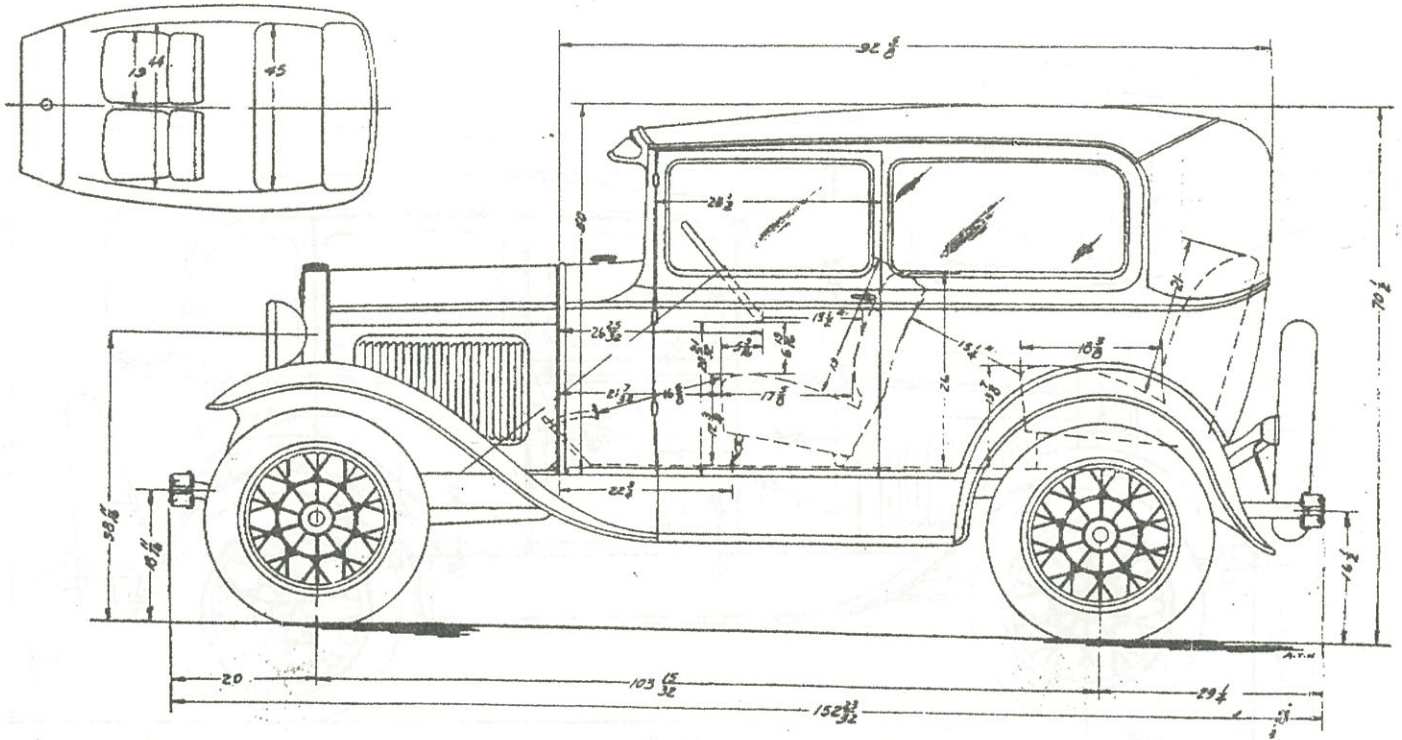


1931 års
Victoria



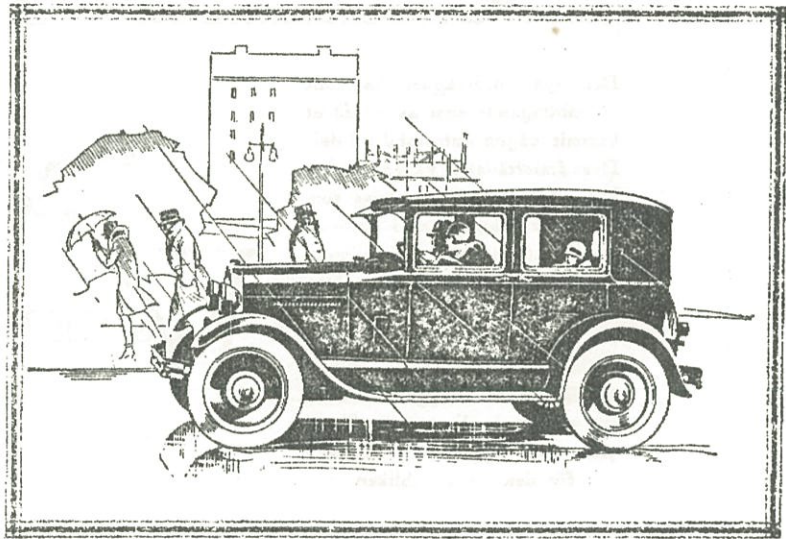
Täckt Cab
pick-up.
Ganska ovanlig
i dagens Sverige.





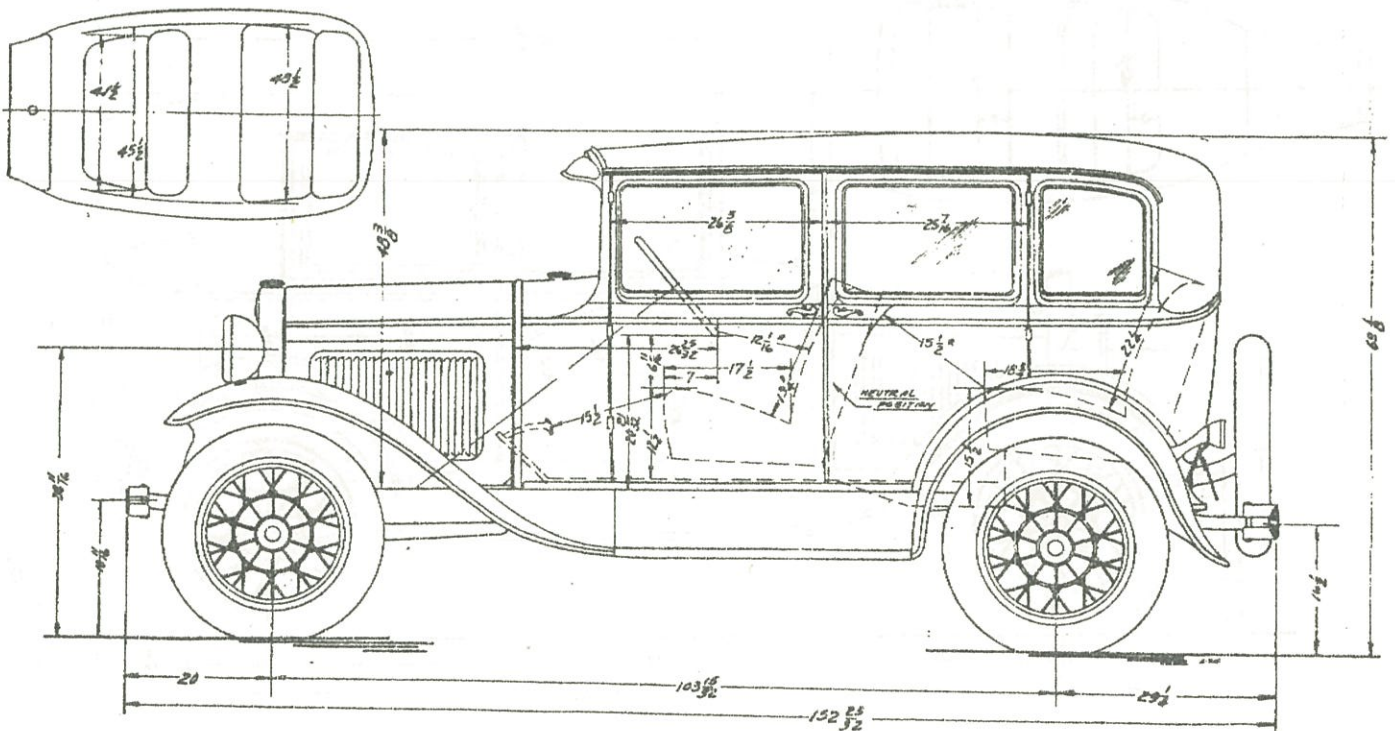
Tudor Sedan

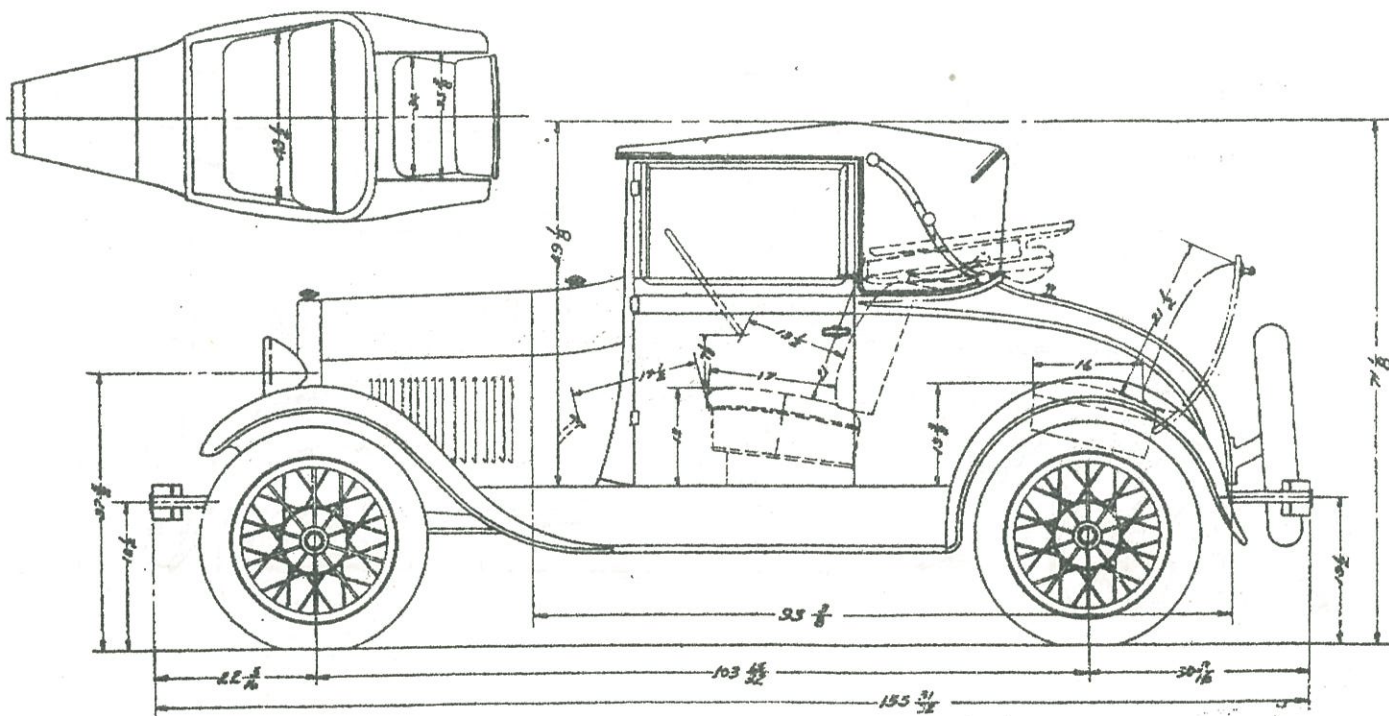
Fordor Sedan



Tre fönsters Fordor Sedan

En mycket ovanlig vagn,
som ingick i A-Fordserien.





Praktiska detaljer

Växelspaken är bekvämt placerad omedelbart intill ratten. Växlingen går lätt och ljudlöst, blott med en lätt tryckning.

Handbromsen är desslikes lätt att nå och så anbragt, att den ej är till hinder vid på- och urstigning.

Tack vare den nya, självhämmande styrsnäckan fortplantas inga stötar från frambjulen till den stora bekväma ratten.

På den mattförnicklade instrumentbrädan finnas hastighetsmätare, ampèremätare, bensinmätare, lampa och det stöldsäkra tändningslåset. Den kombinerade "choken" och förgasareinställningen befinner sig under instrumentbrädan och är lätt att nå med handen.

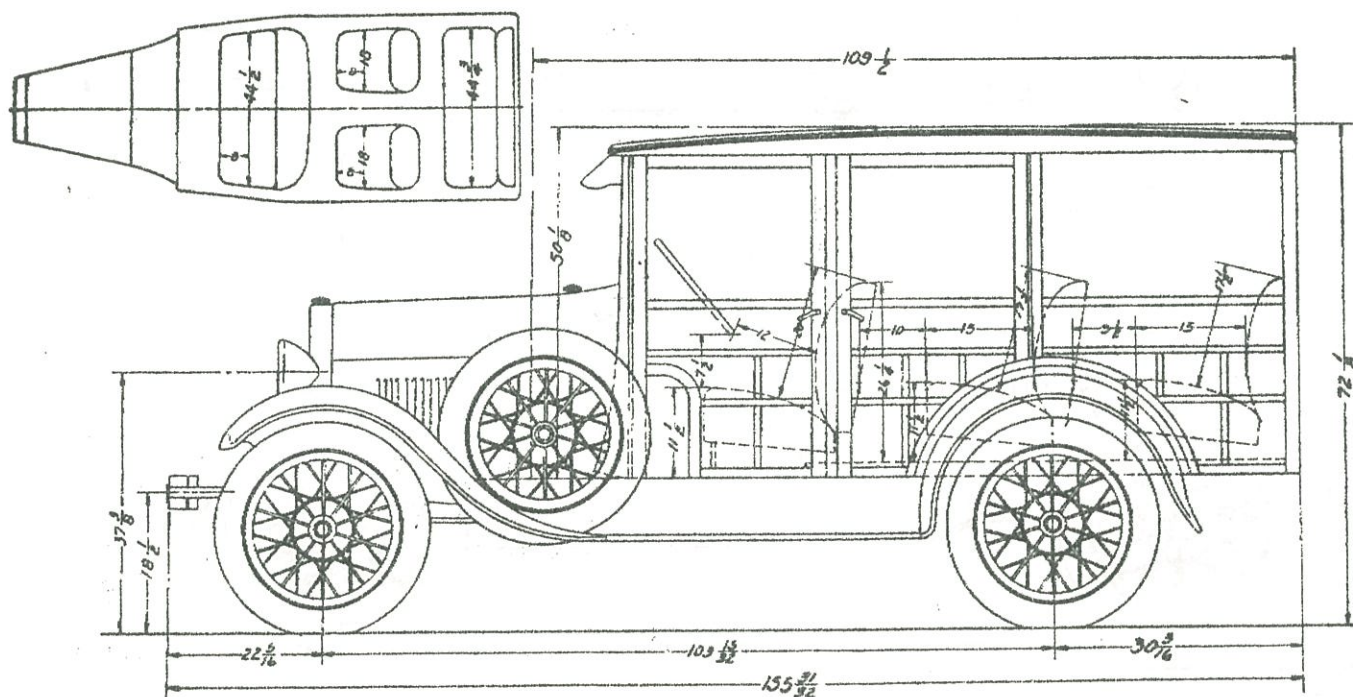
Alla dörrhandtag — såväl utvändiga som invändiga — fungera lätt och säkert.

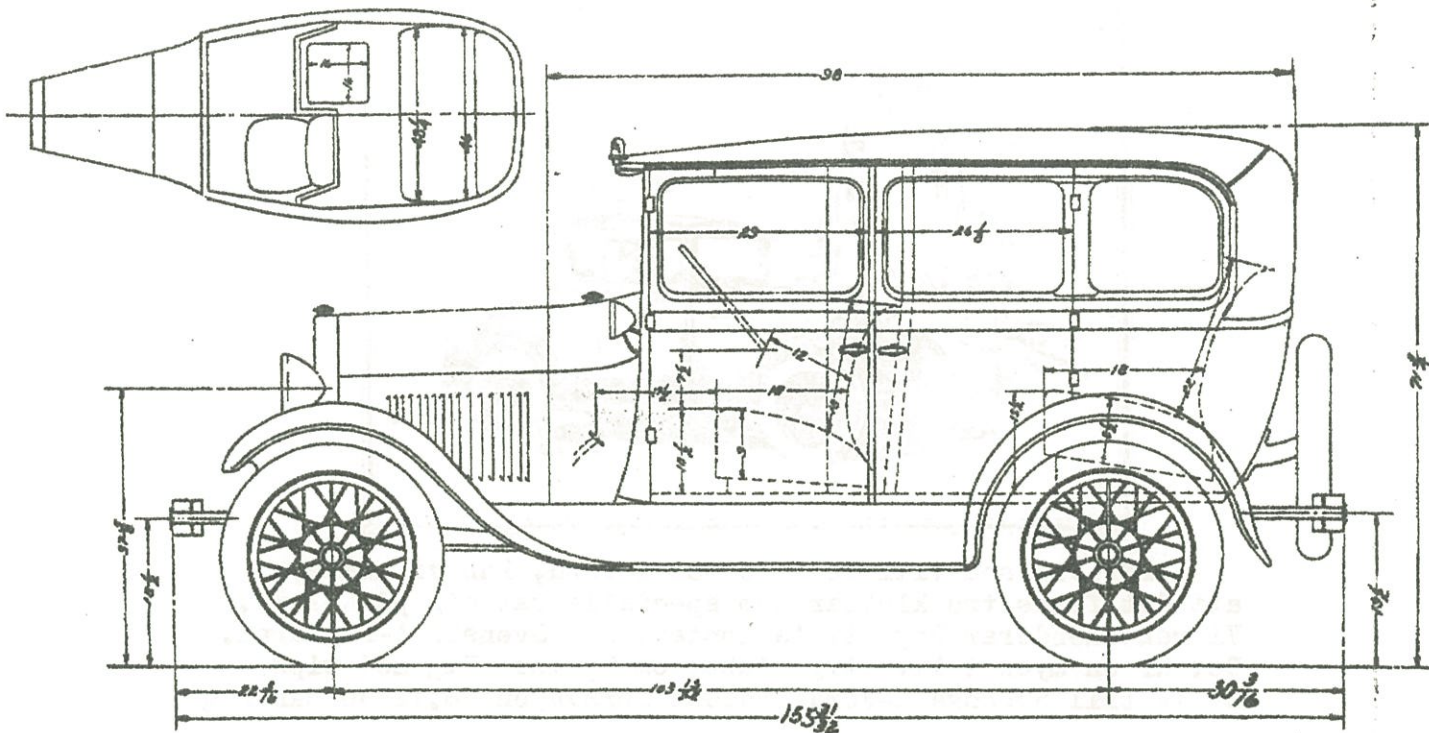
Cabriolet

A-Ford Cabrioleten är idag en eftertraktad vagn i samlar kretsar.

Jämför cabrioleten med roadstern. Det är ganska svårt att skilja dem åt.

Stationsvagn





Alla vagnmodeller äro utrustade med backspegel och vindrutetorkare (automatisk vindrutetorkare på de täckta vagnarna).

De ollonformiga framlyktorna äro helt förnicklade, med lins av "Deflektor-typ". Det elektriska hornet, placerat under vänstra framlyktan, avgiver en distinkt och behaglig ton.

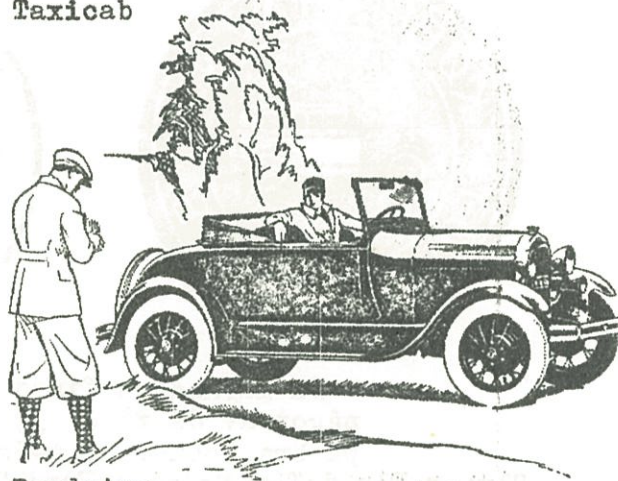
Stopplykta och nummerhållare äro solitt fästade till karosseriet.

De hydrauliska stötdämparna i förening med den lågt liggande tyngdpunkten och de starka, smidiga tvärfjädrarna giva den nya Ford-vagnen en lugn, behaglig gång på alla slags vägar.

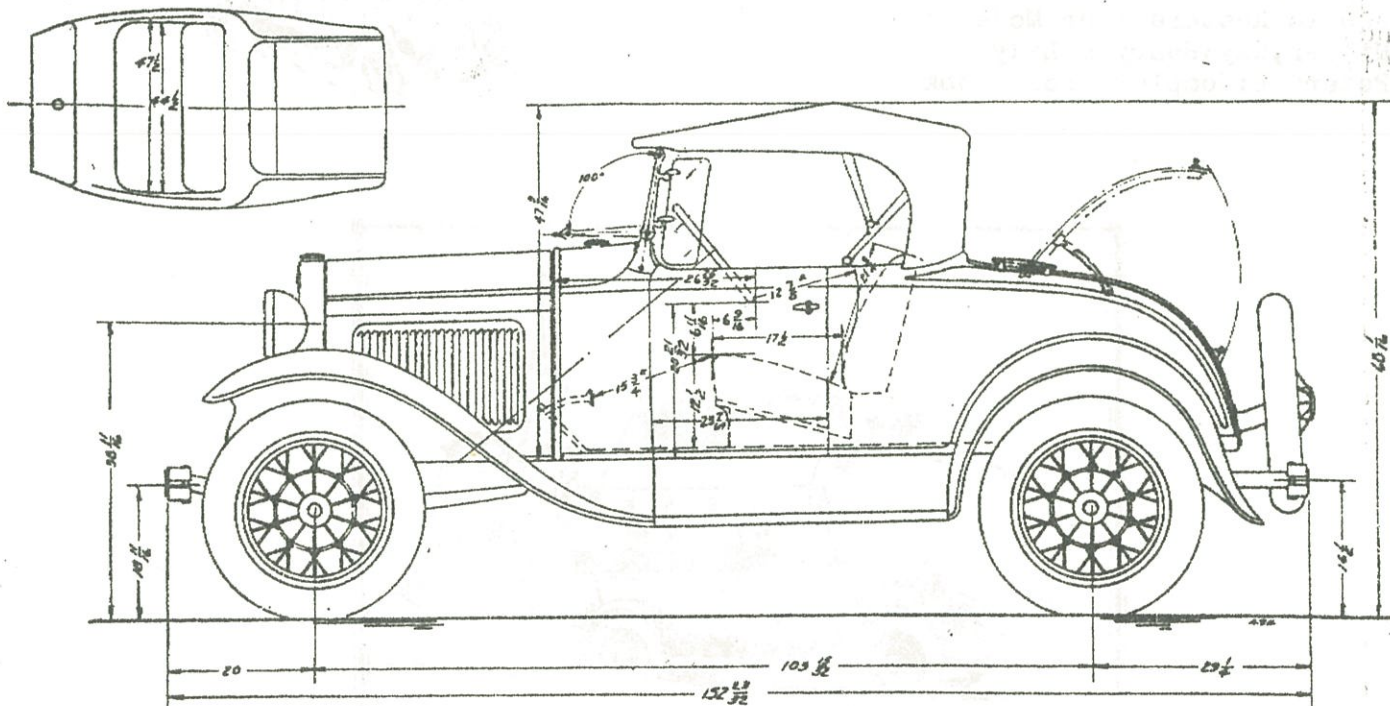
Chassiet smörjes med fettspruta, som ingår i standardutrustningen.

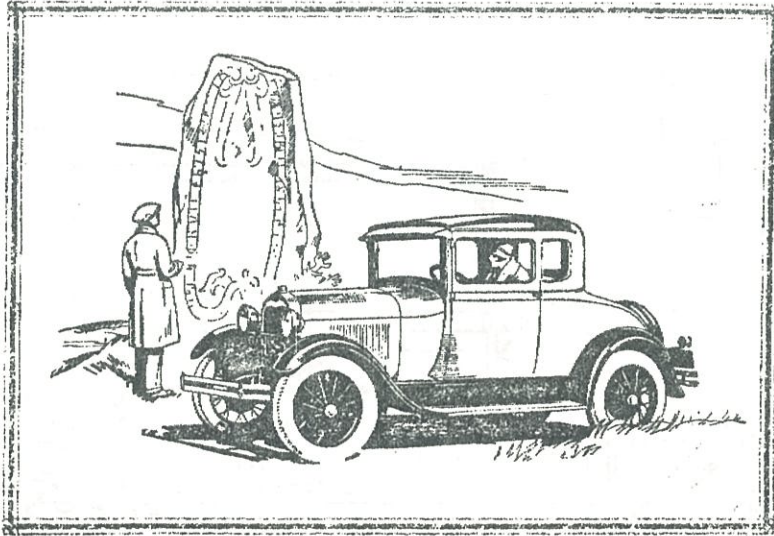
Alla modeller kunna erhållas i fyra olika färgkombinationer.

Taxicab



Roadster



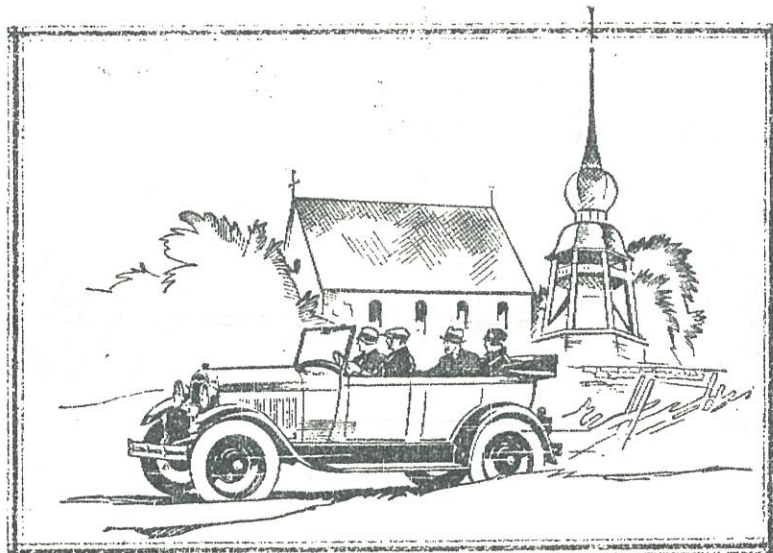
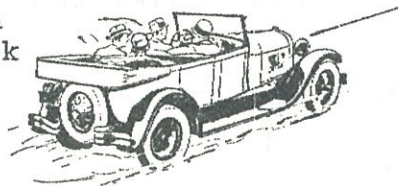


För Dig som vill veta mer om A-Ford, kan vi nämna, att det finns tre klubbar, som specialiserat sig på A-Ford. Vi rekommenderar Dig att ta kontakt med Svenska A-Fordarna. Det är en mycket livaktig klubb, som hjälper Dig med tips. Skriv till Svenska A-Fordarna, Götaforsvägen 78, 12430 Bandhagen.



I marknaden finns också mycken litteratur om A-Ford. Kontakta något av de företag, som säljer litteratur. Här kommer några tips på bra böcker om A-Ford.

Clymer, Floyd: The Model A Ford Service Manual and handbook.
 Clymer, Floyd & Henry, Leslie R.: Ford Model A Album
 Hopper, Gordon E.: Model A Ford: Restoration Handbook
 How to Restore Your Model A
 Miller, Ray: Henry's Lady
 Petersen: Complete Ford Book





Gaslight Auto Parts, Inc.

P.O. Box 291
Urbana, Ohio 43078

(Star Route 68 South)
Phone: 513-652-2145

TO HELP DEFRAY SHIPPING EXPENSES, PLEASE ADD:
\$ 3.00 to \$10.00, add \$1.00 \$20.01 to \$30.00, add \$3.00
\$10.01 to \$20.00, add \$2.00 \$30.01 to \$40.00, add \$4.00

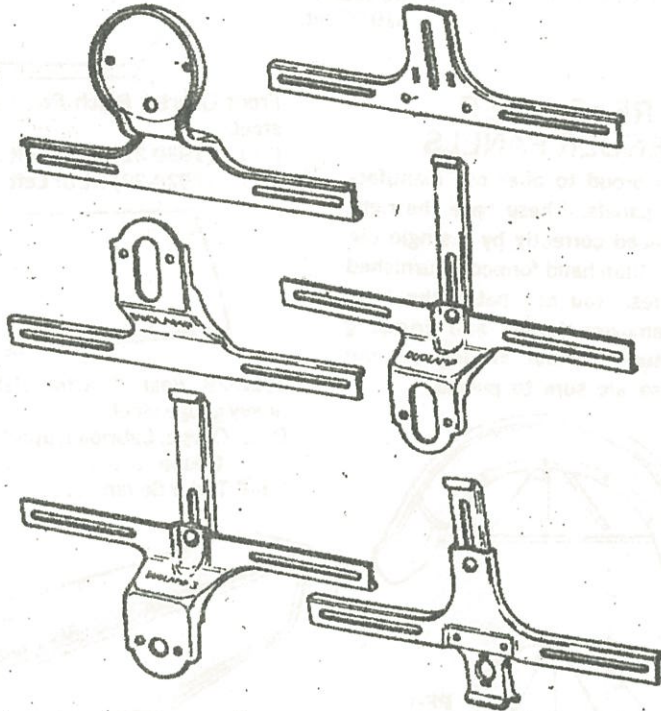
OHIO RESIDENTS
ADD SALES TAX



A-12000-F Ford
Script Coil-28-31
Each \$11.95

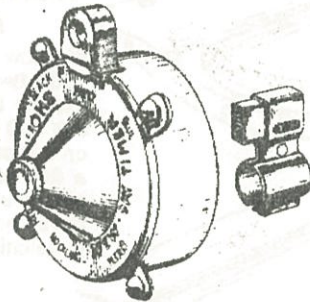


B-12000-F Ford
Script in oval coil
32-34 4 cyl. will
also fit Model A
Each \$11.95



LICENSE BRACKETS STAMPED STEEL EXACTLY AS ORIGINAL

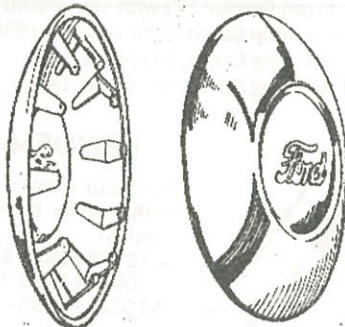
| Part No. | Year | Location | Price |
|------------|-------------------------|----------|------------|
| A-13145-S | 1928-31 | Rear | \$1.75 pr. |
| A-13406-AR | 1928 Drum Type | Rear | 19.95 ea. |
| A-13406-B | 1929-31 Duolamp | Rear | 5.95 ea. |
| A-13406-B | 1929-31 Duolamp | Rear | 5.95 ea. |
| B-13406-A | 1932 Duolamp | Rear | 5.95 ea. |
| B-5034 | 1932 Comp. w/Cast Brkt. | Front | 14.95 ea. |
| B-13406-C | 1933-36 Duolamp-B | Rear | 5.95 ea. |
| 40-5034-C | 1933-36 | Front | 12.95 ea. |
| 11A-5034 | 1937-38-39 Std. | Front | 14.95 ea. |
| 91A-5034 | 1939 Dix. 40-41 All | Front | 14.95 ea. |
| 21A-13406 | 1942-48 | Rear | 5.95 ea. |



NEW DAY TIMER

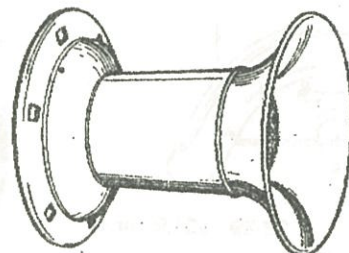
Your "T" will run as smoothly as a new one with our New Day Timer. In bake-lite case, short-proof, this was a popular accessory of the Model T days. 1912-1927.

\$10.95 set



HUB CAPS

#A-1130-L Stainless Steel with Steel Liner as Original 1930-31 \$6.95 ea.
#A-1130-S Stainless Steel without Liner 1930-31 \$4.50 ea.



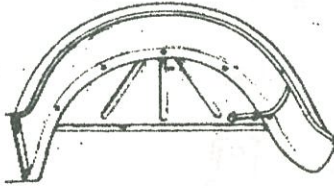
HORN BELL

#B-13807 Horn Bell Projector Complete with Mounting Flange and Wire Bug Screen. Stamped Sparton 1928-32 \$19.95

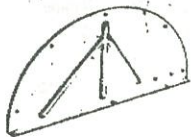
1930-31 COWL BAND. Polished stainless steel with mounting bolts. Exact duplicate of original. \$39.95 each
 DOOR HINGE SETS. Roadster and phaeton. Specify 1928-29 or 1930-31. One set for roadsters, two sets for phaetons \$19.95 set.

REAR INNER FENDER PANELS

We are now proud to offer our manufacture fender panels. These have the right size ribs placed correctly by a single die stamp rather than hand formed. Furnished with all holes. You can patch the body panel by removing fender and crimping over at bottom without cutting out old panel. These are sure to please.



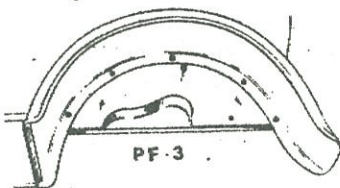
PF-1



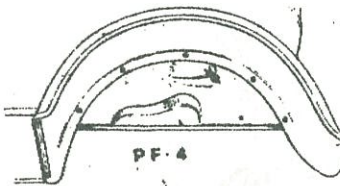
PF-2

PF-1 Roadster Panels . . . 28-31 \$18.95 pr.
 PF-2 Coupe & Cabriolet 28-31 18.95 pr.

NOW AVAILABLE 100% FOR EXACTING SHAPE ON NEW DIES.



PF-3

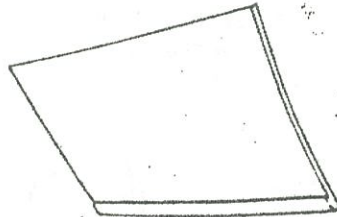


PF-4

PF-3 Briggs Sedan 28-29 \$21.95 pr.
 PF-4 Sedans, ALL except 28-29 Briggs 28-31 24.95 pr.

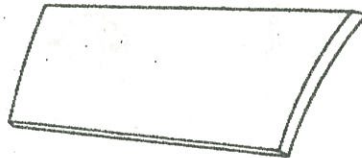
BODY PATCH PANELS

Repair your rusted lower body panels with our DIE STAMPED patch panels for an exacting fit.



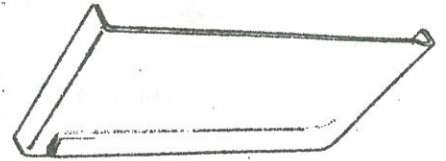
Front Quarter Patch Panel of heavy gauge steel.

PJ-1 (1930-31) Rt. or Left . . . \$16.95 pr.
 PJ-2 (1928-29) Rt. or Left . . . 22.95 pr.



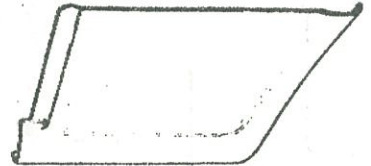
1928-29 Rear Quarter Patch Panels or heavy gauge steel.

PJ-3 Coupe, Cabriolet, Sport Coupe \$14.50 pr.
 PJ-4 Tudor Sedan 14.50 pr.



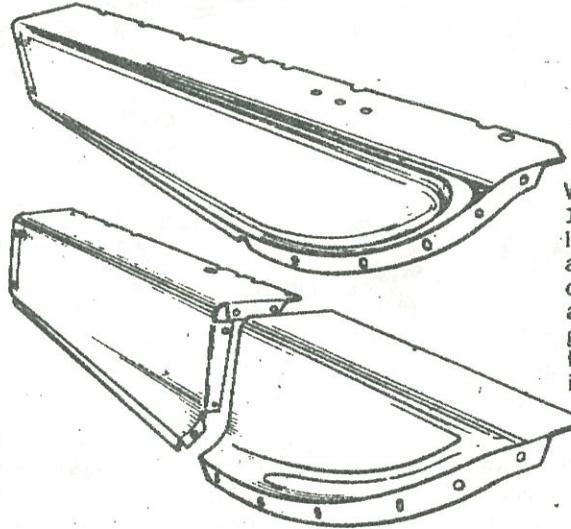
1930-31 Rear Quarter Patch Panels of heavy DIE STAMPED steel.

PJ-8 Coupe \$16.95 pr.
 PJ-10 Tudor Sedan 16.95 pr.
 PJ-12 Roadster 16.95 pr.



1932 & 1933-34 Rear Quarter Patch Panels of heavy DIE STAMPED steel.

PJ-32 Tudor Sedan \$16.95 pr.
 PJ-34 Tudor & 3 window 16.95 pr.
 WE ARE WORKING ON OTHER PATCH PANELS THAT WILL BE AVAILABLE LATER.



RUNNING BOARD APRONS

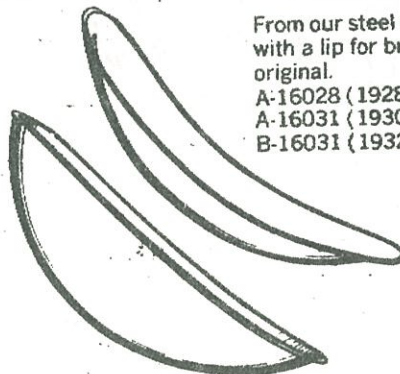
We now have available the 1930 two-piece aprons that, like the 1931 one-piece ones, are 100 per cent die-formed on our own 12,000 lb. dies in a 600 ton press. These will give you an exacting fit and have the holes punched for installation.

A-16050-R Shield, Front Fender, right hand, 1930 \$21.95 ea.
 A-16050-RS Shield, Front Fender, right with side mount hole, 1930 26.95 ea.
 A-16051-R Shield, Front Fender, left hand, 1930 21.95 ea.
 A-16051-RS Shield, Front Fender, left with side mount hole, 1930 26.95 ea.
 A-16532-3-R Shield, Running Board, right and left, 1930 44.50 pr.
 A-16535-6-c Shield, Running Board, one piece, 1931 98.00 pr.
 A-16538-9-B Shield, Running Board, one piece, 1931 with side mount holes . . . 106.00 pr.

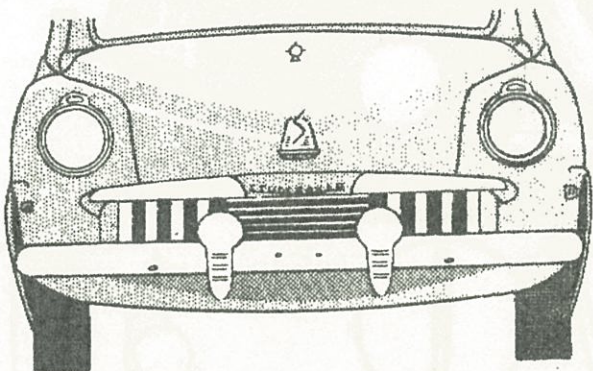
FENDER WHEEL WELLS

From our steel dies, made of stamped steel with a lip for brazing under your fender as original.

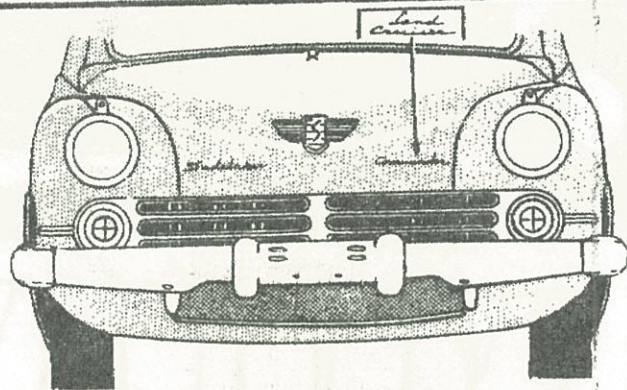
A-16028 (1928-29) \$17.95 ea.
 A-16031 (1930-31) 19.95 ea.
 B-16031 (1932) 19.95 ea.



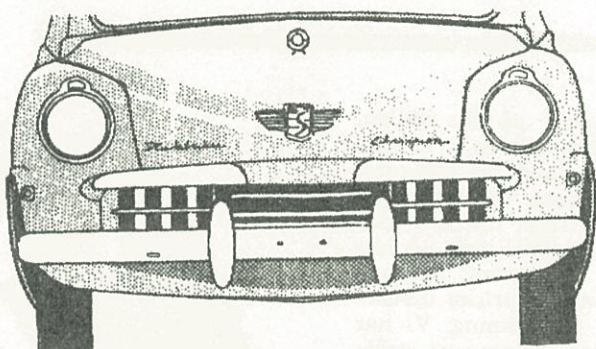
Studebakers modeller åren 1947 - 1950



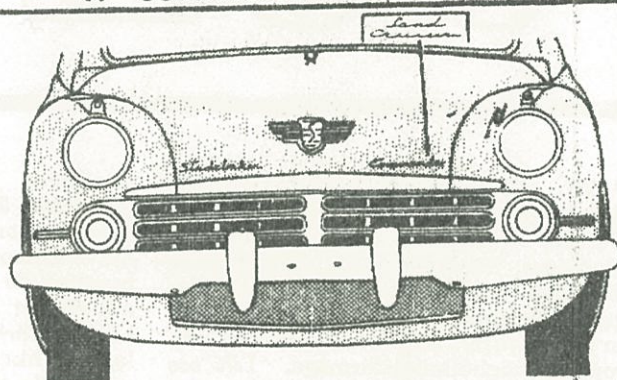
"47" CHAMPION — MODEL 6G



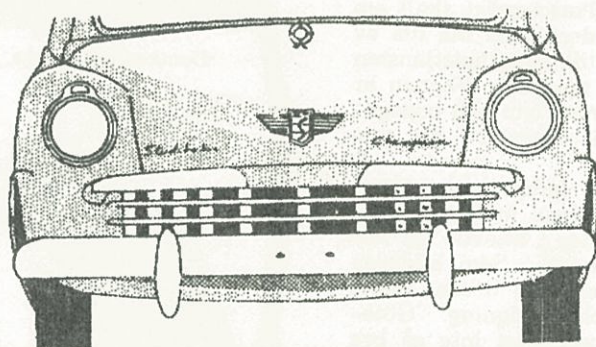
"47" COMMANDER — MODEL 14A



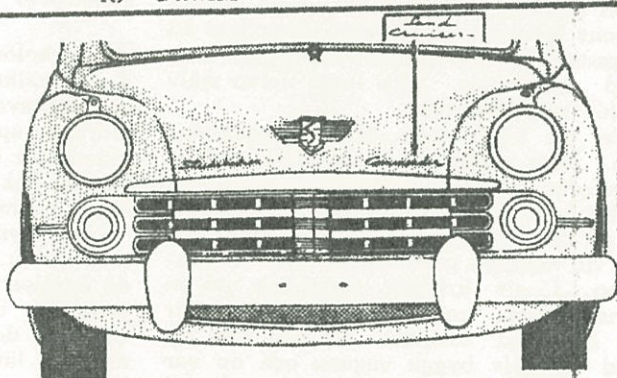
"48" CHAMPION — MODEL 7G



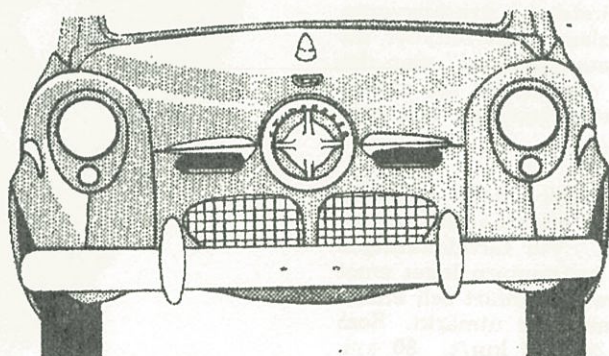
"48" COMMANDER — MODEL 15A



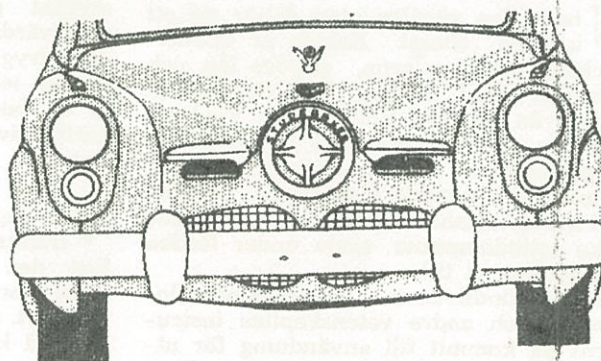
"49" CHAMPION — MODEL 8G



"49" COMMANDER — MODEL 16A

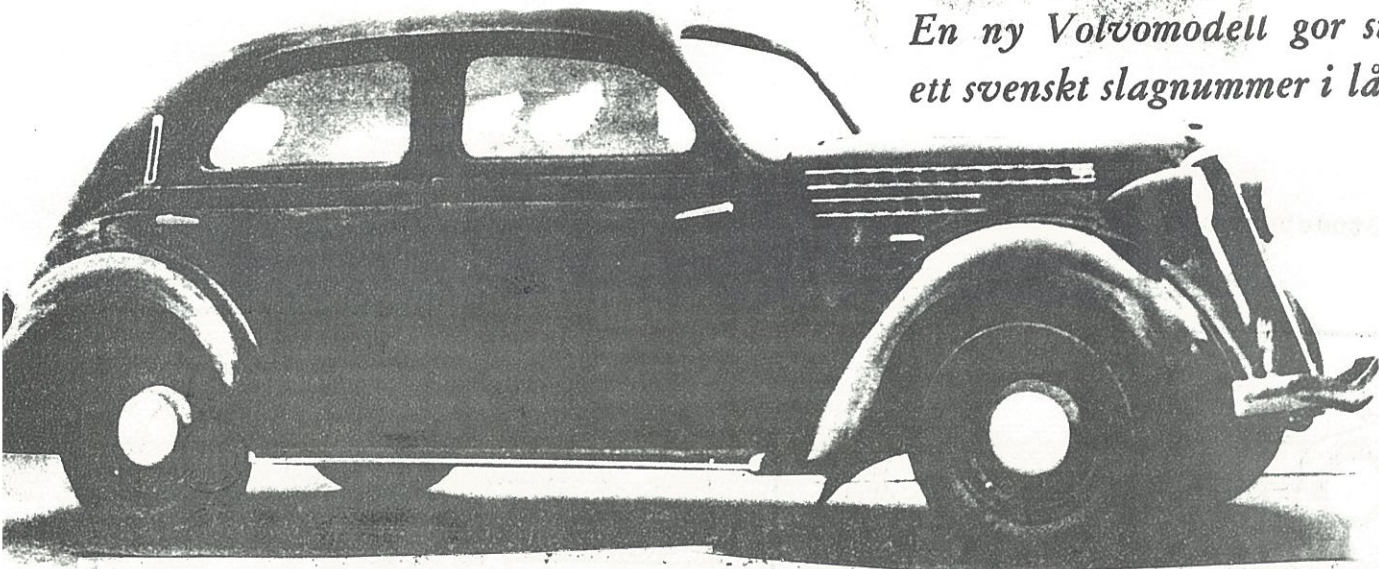


"50" CHAMPION — MODEL 9G



"50" COMMANDER — MODEL 17A

En ny Volvomodell gör sin entre —
ett svenskt slagnummer i låg prisklass



VOLVO 51

SITT TIQARSJUBILEUM FIRAR Volvo med att i dagarna släppa ut en spritt sprängande ny modell, den mellanstora "femtioettan". Den är skapad till ett behov, gjord för de svenska vägarnas lergropar och svallis, anpassad efter vår fordran på amerikansk fart och europeisk väghållningsförmåga. Låt oss redan från början konstatera att den icke har något som ingen bil förut haft. Den ävens hos oss ganska långt hunna bilteknikens resurser ha i stället utnyttjats att framställa en harmoniskt uppbyggd vagn med en motor, vars lugn Volvo själv kallar kraftharmoni.

Se på bilen med bron i bakgrunden. Dess säkra och balanserade strömlinjeform kan genast accepteras utan att vi behöver tid att vänja oss. Att den slår an på de bilkunniga visade sig redan under de hemliga provtureerna med femtioettan. I ett kritiskt ögonblick vid en bensinstation måste provningsingenjör R. Forslund förklara att han roat sig med att själv bygga vagnen och nu var på väg "för att visa Volvo hur en bil ser ut".

Under den värdiga ytan döljer sig ett kraftigt chassi. Ramen är dubbelbuckad över axlarna, således låg, och förstärkt med X-stag men dock 30 % lättare än tidigare Volvoramor. Fjädringen av normal typ med halvelliptiska längsfjädrar av svenskt manganstål, avtunnade och slipade i spetsarna. Vilken roll krängningshämmarna och de hydrauliska stötdämparna spela under färden återkomma vi till.

Multipelindikatorn, katodstråleosillografen och andra vetenskapliga instrument ha kommit till användning för utbalansandet av 51-ans motor. Dess vevaxel är hejad i ett stycke av specialstål från Bofors i en procedur som inte ens amerikanerna kunna åta sig och till

yttermera visso lagrad på sju ställen. Resultatet är lugn gång och de s. k. kritiska varvantalerna lysa med sin frånvaro. Sidventilmotorn har sex cylindrar och bromsar 86 hkr. Som den har allt som allt endast 1420 kg. att sätta fart på blir hkr-viktförhållandet gynnsamt med 17 kg. per hkr. Hela den elektriska utrustningen är av Bosch' tillverkning. Vi har därför vågat slopa Motortidningens strålkastarprov i detta fall.

Det heldragna stålkarosseriet skall om ej välkomna så dock icke må illa av en dikesvult och till säkerhetstjänsten bidra de splitterfria rutorna. Vagnen är avsedd för fem, rymmer fem och bagageluckan bak är något större än det som anses normalt.

Ling, gymnastikens fader, hade säkert med ovilja sett den ringa motion vi fick då femtioettan antrades i Skövde för vår provfärd till Göteborg. Som bilderna visa äro dörrarna ovanligt breda, vilket medför lätt in- och urstigning. Göteborgsvägen var annars visst inte så bra som bilens mjuka gång angav. Med halva vikten fram och halva bak har Volvo en mycket god avfjädring. Den anmärkningsvärda stabiliteten i gruskurvorna och trygghetskänslan i fart antyder att vagnen icke är "betongbetonad" men det är ett faktum att den sköter sig oklanderligt även på permanentning och gaten.

Var vagnen europeisk i detta avseende framträdde det amerikanska draget hos den i farten. Vid farthämtningen efter inbromsning har motorn inget emot fullgas t. o. m. nere i cykelfart och effekten vid låga varvantal är utmärkt. Som toppfart uppges 120—130 km/t. 80 km. kan nås på tvåan, vilken liksom ettan är tystgående. Bromsarna stå över all kritik. Som extrautrustning finns överväxel att få.



Domkraften hakas mot stötfänge

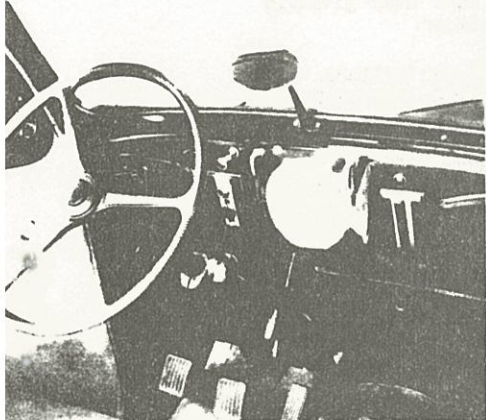
Reservhjul och bagageplats idealiskt ordnade.

I vår "Silmäpuoli" som finnarna kalla Volvo med tanke på kylarmärket, den Enögde, gick färden snabbt och lätt. Alla kontroller ha ordnats efter vanligt system och man känner sig genast hemma vid ratten. Sikten genom den starkt sluttande vindrutan är god och alla fönstren placerade mitt i synfältet. Med choke och förvärmning automatiserade, breda och lättgående pedaler samt den stora ratten i underarmens lutning är körningen så förenklad och föga krävande man kan begära. Instrumentbrädan har alla tavlor sammanfattade inom hastighetsmätaren. En röd lampa anger körpil ute och en grön halvljus. Pilarna äro infällda i vagnssidan bakom dörarna och kunna ses snett bakifrån — diskussionen i dessa spalter om pilarna kan därmed anses avslutad.

51-ans utprovning har varit grundlig — en av provingenjörerna har sålunda uppfört sig så egendommeligt med bilen ute på landsbygden under proven att han angetts som Samuelsson och uppväktats av landsfiskalen komplett med handbojor! Resultatet har blivit en vagn som fötts på den svenska vägen och som följdriktigt fått sin utformning efter denna.

Specifikation

Motor: 6 cyl. dimens. 84×110. Cyl.-volym 3,67 lit. Effekt 86 hkr. Carter fallförg. med autom. förvärmning och choke. 7 vevaxellager, kannor av lättmetall. Tändstift 14 m/m. Motorn upphängd i gummi på 5 punkter. Bosch elektr. ut-



en instrumentbräda och hängande bromsspak



Körställningen är lätt och ledv



Brevskrivning i full fart — kanske inte nödvändigt men det går bra.

Vad denna bild egentligen skall visa är dörrens bredd.



rustn., 100 W generator, 60 amp-tim. batteri. Bensintankens rymd 50 lit.

Koppling: Enskivig torrlamell- gummi dämpad.

Växellåda: 3 hast. fram, samtliga tyst. Synchronis. mellan tvåan och trean. Utväxl ettan 2,82: 1, tvåan 1,16: 1, trean 1: 1. På begäran överväxel.

Kraftöverföring: Kardanaxel med nållager. Bakaxeln semi-floating. Slutväxel med 4,1: 1.

Fjädring: Stela axlar, längsfjädrar. Krängningshämmare fram och bak, dubbelverk stötdämpare runt om.

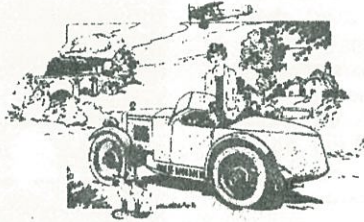
Bromsar: Lockheeds hydrauliska.

Hjul: Stålhjul, skivtyp. Ringdimension 6,00×16 eller 6,25×16 lamellerade.

Karosseri: Helderaget stål-. Säkerhetsgla runt om. Bagagerum med lucka öppnand utåt.

Div. uppgifter: Växelspak i mitten, handbromsen hängande, t. h. om ratten. Vändradie 5,25 m.

Dimensioner: Hjulbas 288 cm., störst längd 500 cm., största bredd 175 cm., höjd 170 cm. Vikt 1420 kg.



MarGie Bookshop

MarGie AB, Box 19007, 104 32 Stockholm, Sweden
Bookshop: Suvbrunnsgatan 23
Telefon 08-325192

BOKTIPS

Här är prov på en del nya böcker och på några gamla. Det är naturligtvis bara en bråkdel av vad som finns på hyllorna av böcker om bilar och motorcyklar. Vi har dessutom verkstads- och handböcker för moderna bilar och böcker om drag-racing, turbocharging, rally, formel 1-racing, modellbilar, ambulanser och annat intressant.

De angivna priserna gällde i slutet av november 1976, men vi måste reservera oss för ändringar - det är mycket som händer med pund, dollar och tyska mark. Moms ingår givetvis i alla priser. Det enda som tillkommer är porto- och postförskottskostnader.

THE SURVIVORS (Rasmussen). Den vackraste bilboken hittills. Tolv klassiska bilar (bl a Alf Johanssons i Lagan M-B 540K) fotograferade av en mästare och med utmärkta texter om de aktuella vagnarnas historia. Den första i en serie böcker som man bör skaffa medan de ännu finns. 128 sid, 168 ill, 107 i färg. Band i silver. 135:-

SPECIAL INTEREST AMERICAN CARS 1930-60. 38 amerikanska bilmärken presenteras i ord och bild - dessutom intressanta kapitel om bl a det sidomonterade reservhjulets historia. Mängder av data och svåråtkomliga uppgifter och ett utmärkt bildmaterial. Good value for money! 192 sid, 404 ill. 19:-

FORD IN THE THIRTIES. Om Fords utveckling under 30-talet. Uppgifter om data, färger och produktionsiffror plus en utmärkt text och oerhört många fina illustrationer. Mycket även om konkurrentmärken - inte bara för Ford-fantasten! Årets Ford-bok. 144 sid, 210 ill. 19:-

REAL STEEL. Om amerikanska bilar 1940-60. En handledning för älskare och samlare av stora amerikanska bilar. Mycket om priser och råd om köp. 127 sid, 120 ill. 28:-

PEUGEOT (Dumont). Märkeshistorik om ett märke som tidigare ingen skrivit om. Bildhistorik med fransk och engelsk text. 424 sid, 500 ill varav 12 i färg. 115:-

MORE MORGAN (Bowden). Fortsättning på "First and last of the real sports cars". Från de första trehjulingarna till våra dagars +8. Ett kapitel om den svenska klubben! 224 sid, 250 ill. 59:-

LANCIA (Frostick). Ny bok i den förnämliga serien bildhistoriker från Dalton Watson. 208 sid med ca 400 ill. Vi hoppas få hem den till jul! 75:-

VIVA ALFA ROMEO! (Owen). Helt ny märkeshistorik om ett av världens mest fascinerande bilmärken. 372 sid, 150 ill. 79:-

ASTON MARTIN. 88 sidor om en av de mest eftertraktade engelska sportvagnarna - från begynnelsen fram till idag. Road-tests, sprängskisser, färgbilder. 15:-

CHEVROLET: THE COMING OF AGE (Miller). En bildhistorik om Chevrolet 1911-1942 med mängder av ovärderliga detaljbilder för den som renoverar. Säkert en av de mest efterlängta böckerna. 320 sidor, 1.180 ill. Kommer in först en bit in på det nya året! C:a 115:-

AUTO RESTORATION TIPS AND TECHNIQUES. Om renovering och underhåll av amerikanska bilar från 20-, 30- och 40-talen. Säkert en utmärkt bok eftersom den ingår i en välkänd serie. Kommer in först efter nyår - vi sänder den så fort vi kan. 28:-

BMW (Frostick). Ännu en bok i Dalton Watson-serien - den här gången om BMW:s historia. Bildhistorik med bra texter - även om motorcyklarna. 208 sid, 382 ill. 75:-

CITROEN (Dumont). När den här boken för något år sedan kom ut på franska var det många som frågade efter en engelsk översättning. Nu är den här - och dessutom till ett lägre pris! 480 sid, 500 ill. Otroligt utförlig. Färgplanscher. 109:-

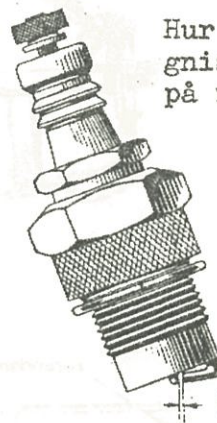
A VINTAGE CAR CASEBOOK (Hull/Arnold-Forster). Mycket intressant - och rolig - bok där två förgrundsgestalter inom hobbyn kritiskt granskar 17 bilmärken - från Ford till Bugatti. Kanske får dom dig också att ändra uppfattning? 208 sid, 51 ill. 45:-

CARS TO REMEMBER. 37 amerikanska och europeiska bilar (bl a R-R 1928, Chevrolet 1941, Hudson 1952, Jeep 1943 och Packard 1955) i en vacker volym. Från den amerikanska motortidskriften Motor Trend. 222 sid, 160 ill, 72 i färg. 80:-

JAGUAR SPORTS CARS (Skilleter). Redan efter några månader fick man lov att trycka en ny upplaga av denna lovprisade historik om Jaguars sportvagnar. 360 sid, 200 ill. Högtid för Jaguar-älskare! 115:-

AN ILLUSTRATED HISTORY OF THE BENTLEY CAR (W.O. Bentley). Denna eftersökta bok kom ut 1964 och anses vara den bästa om märket. Har inte gått att få tag på i många år, men har nu dykt upp i några exemplar som legat i förlagets källare. Sista chansen! 192 sid, rikt ill, delvis i färg. 45:-

Renovera - TIPS



Hur stort skall gnistgapet vara på min A-Ford?

Vid klubbmötet i december efterlystes bl.a. tips om hur man behandlar sin ram på veteranbilen. Redaktionen kontaktade Mats och Carl Olov, som här ger några goda råd vid renovering av chassit.

När Du avlägsnat all smuts från ramen, så bör Du lämpligen blåstra den. Tycker Du, att blåstring blir för dyrt kan en sliptrissa också göra underverk. Förenade Fabriksverken i Östersund åtar sig blåstring. Det kan Du också få gjort hos firman Simonetti i Grytan, Brunflo. Skall Du blåstra en hel bil, kan det vara ekonomiskt fördelaktigare att hyra en bläster och göra jobbet själv. När Du blåstrat ramen, bör Du omgående behandla denna. Det kan ske på flera sätt.

Mats använder reaktionsgrund, en s.k. primer, som Mellbergs Färghandel på Allegatan 41 i Östersund tillhandahåller. Den strykes eller sprutas en gång, varefter lack sprutas på ramen.

Carl-Olov föredrar som rostskyddsbehandling sycromagrund. Den kan antingen strykas eller sprutas. Över denna rekommenderar Carl-Olov Nordsjös Panzarol, sprutas på ramen. Om Du saknar spruta, så går det bra att stryka denna färg med pensel. Den får även då en fin yta. Carl-Olov stryker ramen två gånger. Panzarol köper Du av Carl-Olov på Tapetlagret, Hemvägen 28 i Östersund.

Gnistgapet

Sommaren 1930 ändrades gnistgapet från 0,027" till 0,035".

Om motorn inte går bra på tomgång rekommenderade man att i första hand öka gnistgapet innan andra åtgärder provades.

Min ratt är trasig. Hur skall jag laga den?

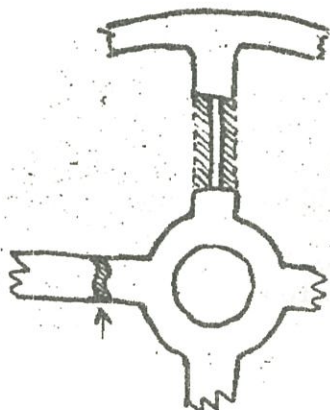
Ett bra recept har vi hittat dels i en amerikansk tidskrift dels i A-Fordarnas bulletin.

Som utgångsmaterial använder man resterna av en likadan ratt. Lämplig mängd mals sönder och blandas med Araldit, ett tvåkomponentslim till en kittliknande massa. Eventuella sprickor rensas upp. Lägg på så mycket, att det finns något att slipa på. Låt torka i minst ett dygn. Slipa jämnt. Använd stålull och torka med cellulosaförtunning.

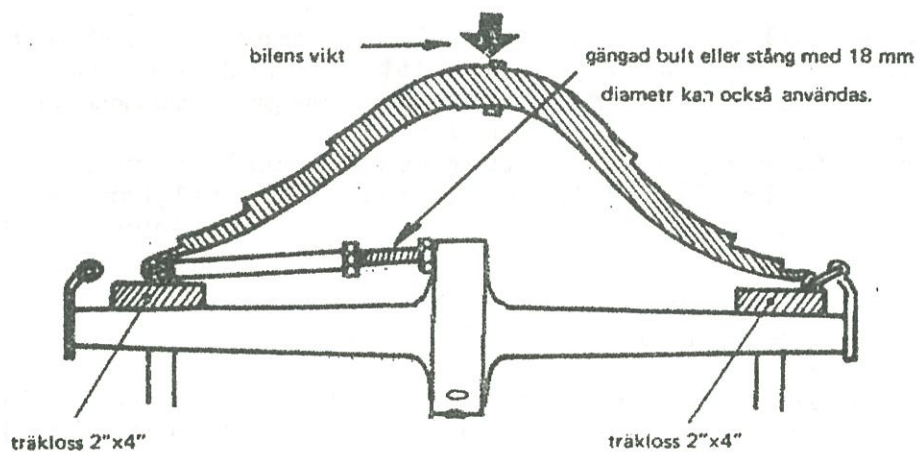
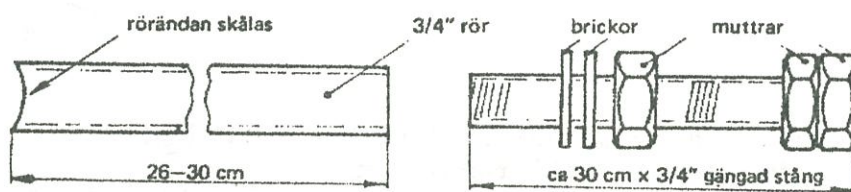
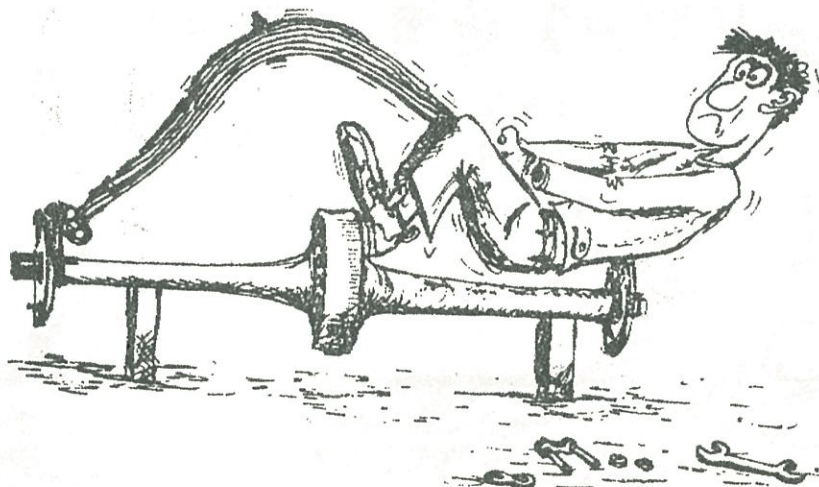
Spruta ratten fyra, fem gånger med tunn, klar cellulosalack. Polera med fin stålull, indränkt med slipolja. Slipolja används till möbler. Den blandas av 2/3 rå linolja och 1/3 vegetabilisk terpentin. Slipa med mycket lätt tryck och

hela tiden i samma riktning. När ytan känns helt slät och ratten är utan klar glans, torkas den med en trasa. Ratten är därmed klar att användas.

Lycka till!



Många känner kanske igen sig på den här bilden. Bakfjäders på A-Forden är svår att få på plats. Med ett litet verktyg går det dock. Studera bilden och försök!



Några matnyttiga uttryck

Sverige

Motorhuv
 Bagagelucka
 Stänkskärm
 Vindruta
 Salongsvagn
 Fällbart säte
 Växellåda
 Sufflett/huv
 Bensin
 Oljetråg

England

Bonnet
 Boot
 Mudgard
 Windscreen
 Saloon
 Dickey seat
 Change gear
 Hood
 Petrol
 Sump

USA

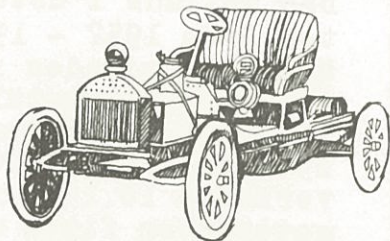
Hood
 Trunk
 Fender
 Windshield
 Sedan
 Rumble seat
 Transmission
 Top
 Gasoline
 Oil pan



Vår kassör Sven Jernberg har blivit T-Fordägare. GRATTIS Sven!

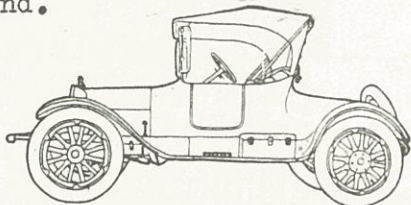
Sven och Yngve kommer att renovera, så det blir inte tid över för något kommande rally, sägs det!

Ja, om Ni inte vet, så är Yngve ägare till en 1933 års Chevrolet Standard Coach. Han behöver nya bakskrmar och baklyktor till vagnen. Har Du skärmar hemma i lagret, så kontakta Yngve.



GRATTIS får vi säga till Göran Bruman i Bräcke. Han har äntligen fått sin Chrysler klar. Bilen besiktigades hösten 1976, så den jämtländska bilparken bara ökar!!!

En 1929 års Nash har kommit till Frösön. Vår gamle vän Alf Nordlander har köpt Arnes Chevrolet 1928 Touring. Alf behöver 21" tallrikshjul, så han bör studera vår säljmarknad. Kanske gör han där något fynd.



Jan Anderssons Chevrolet 1928 är visst fortfarande till salu. Behöver någon en cabriolet, så passa tillfället. Vi väntar också att få se Arthur Persson komma körande i sin 1927 års Chevrolet Sport till våren. Chevrolet synes vara ett kommande märke i Jämtland, då Sven Kindblom på Frösön utökat sitt Chevroletstall med en 1935 års vagn.

HÖRT

KOM MED I TVÅTUMFYRAKLUBBEN!!!!

Du, som har en Prefekt, Anglia eller Popular i ståplatsformat, bli medlem i vår rikstäckande klubb.

Närmare upplysningar genom

David Mellergård
Spadstigen 3
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119065
Helst brevsvär.



BREV

har redaktionen fått från Stig Nilsson i Strömsund. Han befinner sig i Umeå för studier och har därför små möjligheter att vara med på klubbträffarna ett tag framöver.

Stig berättar, att han sommaren 1976 bilat på kontinenten och avlagt besök på några bilmuséer, bl.a. i Budapest, där man hade ett kommunikationsmuseum med gamla vagnar som Magotax, Magorusbil, Nesseldorfa, Tatra och Csouka.

Daimler-Benz muséet i Stuttgart var tyvärr stängt på grund av attentat. För att komma in där måste man i förväg ha anmält besöket genom Philipssons i Stockholm. Besöket får inte ta längre tid än 20 minuter. Hela tiden följer vakter efter.

Stig hälsar Rudi och de övriga Mercedesgossarna, att han i veckan fått höra, att en MB 300 SE Coupé årsmodell 1962 i mycket gott skick skall säljas för 10.000-15.000 kronor. Tyvärr finns det redan en köpare på bilen!

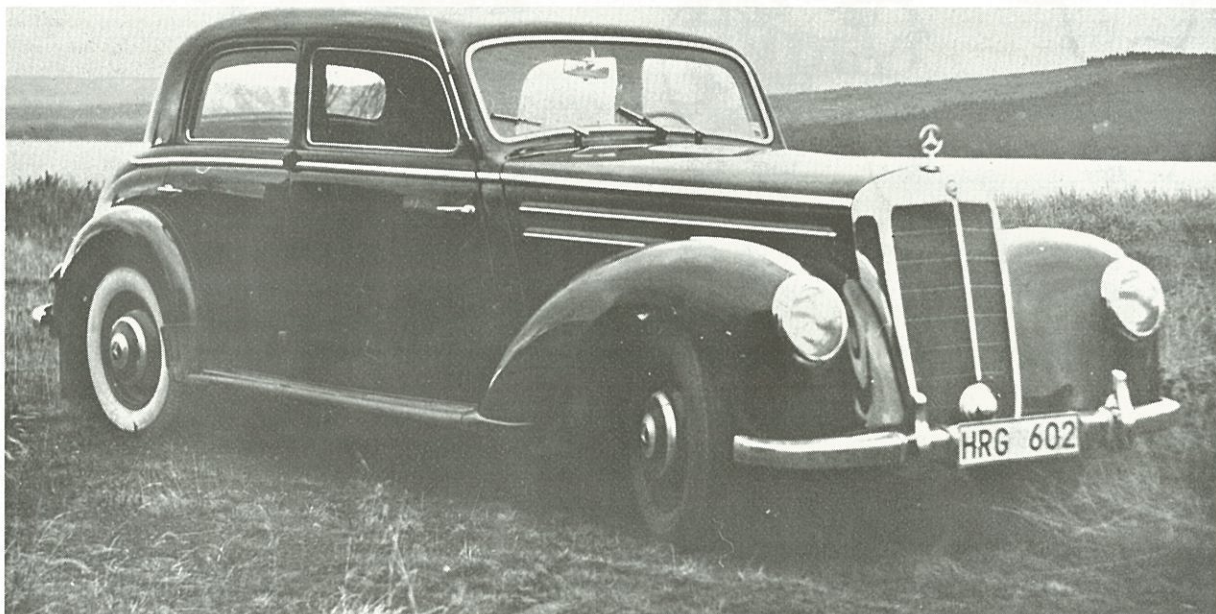
Hälsningar

Stig

Hans adress i Umeå är c/o Södergård, Granvägen 32, 902 40 UMEÅ.

Automobilism

Brev till redaktionen



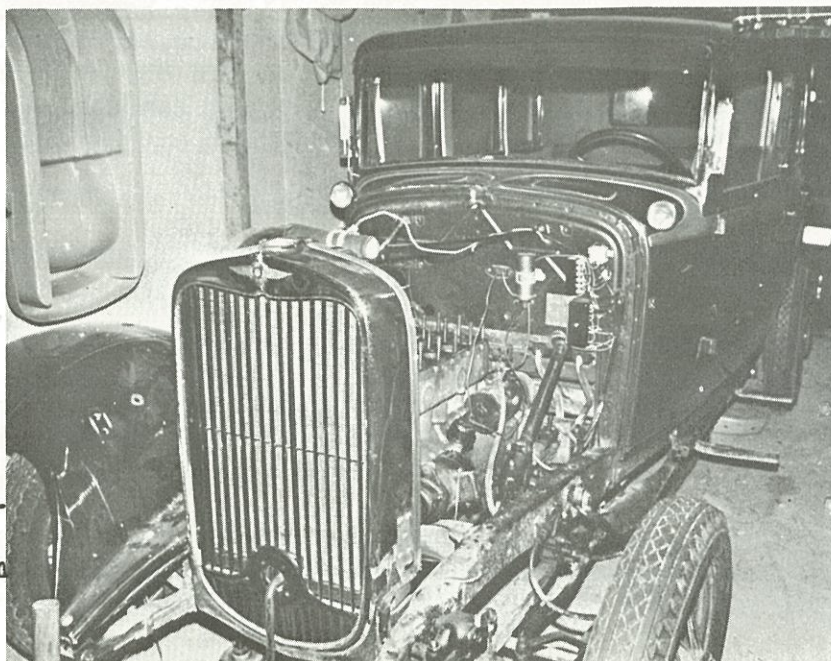
Stig Nilsson sände i sitt brev till redaktionen några bilder av sin bil-Mercedes Benz 220, 1952. Bilen har gått 7.600 mil. Den rullade i Östersund strakten åren 1952 - 1968.

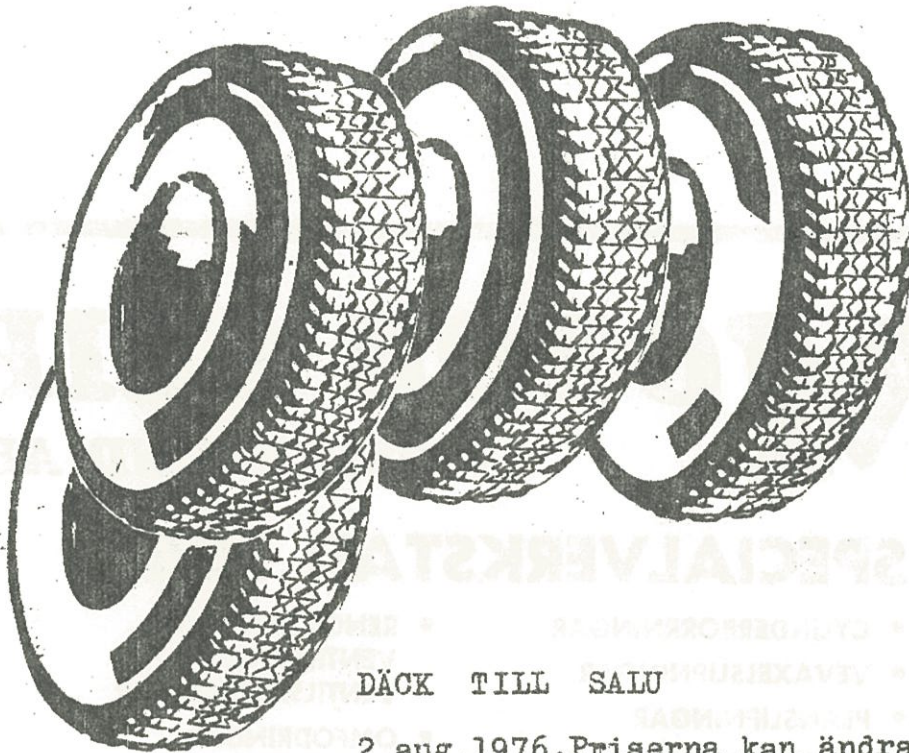
Modellen visades första gången på Frankfurtutställningen april 1951. Den tillverkades från juli 1951 till maj 1954. Totalt tillverkades 16.154 exemplar. Under motorhuven finns den första 6-cylindriga motorn Mercedes hade efter kriget. 300-serien började byggas först i november 1951. Motorn är en toppventilare med överliggande kamaxel och är på 80 hkr DIN.



Den här duon besökte Jämtland hösten 1976 och kom från Borlänge. Bakhjulen är Studebaker och grabbarna heter Rolf Sellberg och Roger Fredriksson. Gissa vilket bilmärke Roger sysslar med? Studebaker, naturligtvis!!!
Rolf är ägare till en 1930 års A-Ford Town Sedan.

Hans Mickos heter en av våra klubbmedlemmar. Han bor i Järfälla och är ägare till den här vagnen, en Dodge 1930, som är under renovering.





DÄCK TILL SALU

2 aug.1976. Priserna kan ändras utan föregående meddelande, varför prisuppgifter meddelas köpare per brev.

| | | |
|---------------|------------|-------------------------|
| 670 x 15 | vit sida | 31 x 4 |
| 710 x 15 | vit sida | 32 x 4 x |
| 820 x 15 | vit sida x | 32 x 4½ |
| 500 x 16 | Mc däck | 33 x 4 x |
| 500 x 16 | | |
| 550 x 16 | | 26 x 2x |
| 600 x 16 | | 26 x 2½ x 2 1/4 |
| 600 x 16 | vit sida x | 26 x 3 |
| 650 x 16 | vit sida | 28 x 3 |
| 700 x 16 | vit sida x | 30 x 3 |
| 450 x 17 | | 30 x 3½ |
| 525-550 x 17 | | 710 x 90 |
| 525-550 x 17 | vit sidax | 760 x 90 |
| 700 x 17 | | 810 x 90 |
| 450 x 18 | | 730 x 130 |
| 475-500 x 18 | | 820 x 120 |
| 525-550 x 18 | | 895 x 135 |
| 525-550 x 18 | vit sida x | |
| 550 x 18/6 | | 300 x 20 Mc |
| 350-400 x 19 | | 275 x 22 Speedway |
| 450 x 19 | | |
| 550 x 19 | vit sida | |
| 475-500 x 20 | | x= väntas hem inom kort |
| 600 -650 x 20 | | |
| 450 x 21 x | | Majornas Däck |
| 525 x 21 | | Banehagsgatan 1 |
| 475 x 19 | vit sida | S - 414 51 GÖTEBORG |
| 450 x 21 | vit sida | Tel. 031/ 423501 |

Säkrast kvällstid 426185

SÄLJES

Till Thulinbilen: Diverse delar

AGAbilen: Ram, bakaxel, motor, tank, rattstång, handbromsspak

DKV 1938: Instrumentbräda/Meisterklasse

Reichsklasse: Bakskränor, frontlyktor, div. prylar

o IFA 1954: Chassi m. motor, delar från IFA 1950 o. 1952

T Ford 1913-27, div. delar. Helst byte till Thulindelar.

Egil Karlsson, Birger Jarlsgatan 8, 414 69 GÖTEBORG

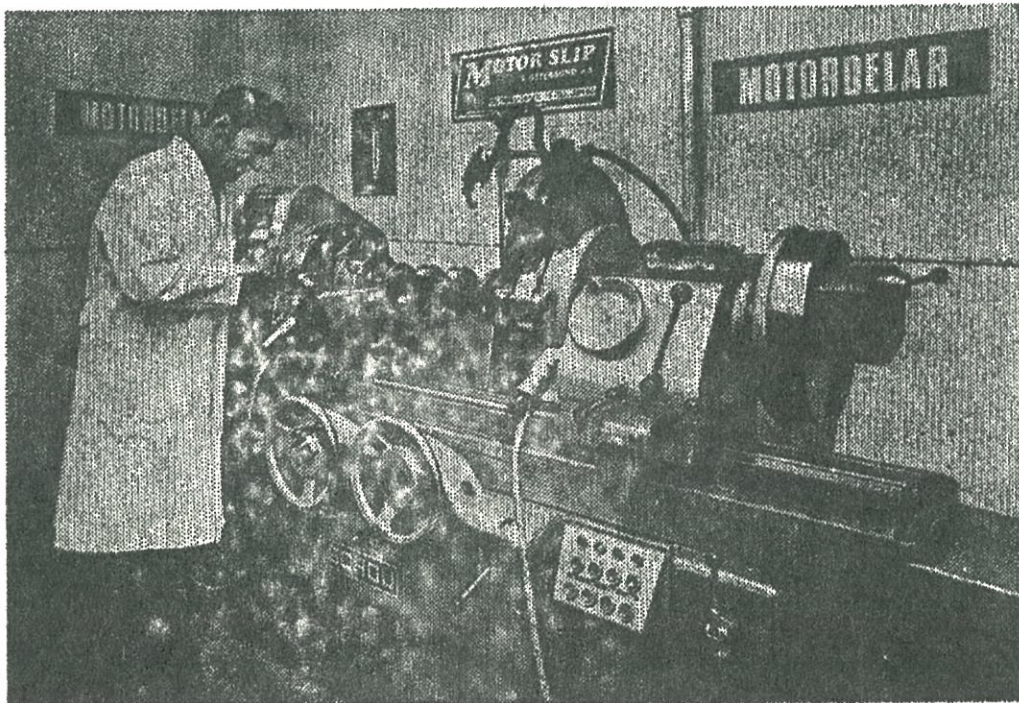
Tel. 031/426185

MOTOR SLIP

I ÖSTERSUND AB

SPECIALVERKSTAD FÖR:

- CYLINDERBORRNINGAR
 - VEVAXELSLIPNINGAR
 - PLANSLIPNINGAR
 - RUNDSLIPNINGAR
 - VENTILRENOVERINGAR
 - VEVSTAKSRENOVERINGAR
 - RENOVERING AV VENTILLYFTARE, VENTILSÄTESRINGAR
 - OMFODRINGAR
 - LAGERRENOVERINGAR
- Bytessystem för vevaxlar och motorblock.



Verkmästare Uno Bergqvist med mångårig erfarenhet, branschkännedom och ett stort tekniskt kunnande sköter våra moderna specialmaskiner, vilket borgar för snabb och sakkunnig service med garanti.

Välkommen till oss med Era motorproblem!

MOTOR SLIP
I ÖSTERSUND AB

AUT tjänst ab

Rådhusgatan 84 , Box 17,831 00 ÖSTERSUND
Tel. Vxl 063/127580

ANNONS- MARKNADEN

Didrikssons KYLARVERKSTAD

Odenskogsvägen 36 ÖSTERSUND

Tel. 063/12 86 51

ÖPPET 7—17, lördagar 7—13

Reparation av kylare, insättning av nya kylarelement
Rensning av kylare, värmeelement
Reparation av bränsletankar

Du som behöver en ny VOLVO
ED motor kontakta
Sven Jernberg.
Han har även nya däck
5.90 x 16"

Termometrar, oljetrycksmätare,
6 volts tändspolar, laddnings-
reläer m.m.m.m.m.

Startknappar, tändningslås
och mycket annat.

Gör ett besök hos Jernbergs
VOLVO lager - Den resan lönar
sig.

Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

Tel. 063/30517.

Vi har nya och beg.
kvalitetsbilar till
Låga priser.
Även USA-bilar.

DATSUN

BIL-EXPO
GARANTI-BYTESRÄTT
AVBETALNING-BYTE

Loif & Bengt Nilsson
Kyrkg. 26 Tel: 10 05 75 Ösd.

Dodge 1930: Kromad lykta med
glas

Axel Nilsson
Rötviken
830 66 Hotagen
Tel. 0645/31029

Acetylenbrännare av mässing,
nya i originalkartong
storlek i liter 35-28-
21-14-10.

Packard 1928: Kylare med sarg,
motorhuv, grenrör, topp
lock, styrsnäcka.

Oldsmobile: ca 30-31: Bakskärm

Chevrolet 1928: Lykthus med sta
ram, motorhuv, ev. moto
säljes eller bytes
till Chevrolet 24 d
lar.

Roland Gottnersson
Brobackavägen 6
LYCKSELE

Tel. 0950/11216



CALF LEATHER

MOTOR SUITS

As supplied to members of the Motor Car Club,
and all experienced Autocarists in Great Britain,
and as worn by members of

THE AUTOMOBILE CLUB
DE FRANCE.

SEND FOR PRICE LIST.

A. W. GAMAGE, LTD.,
HOLBORN, LONDON, E.C.

Nordiska Studebaker Registret
1904 -1942
c/o Svensson
Norrbyvägen 39
141 43 Huddinge
Tel. 08/774 23 50

SÄLJES

Kristers fyndmarknad

Nya stötdämpare passande till: Borgward 52-55, Saab 93, Renault Dauphine Gordini 59-64, W-vagen 52-65, Opel Olympia-Rekord 58-62, Chevrolet Corvette 59-62, DKW 60-65, Ford 12 M 62-66, Wolsley 50-55, Morris 52-62.

Hela partiet omfattar 26 stötdämpare i original förpackning och säljes för 250:- eller byte i förslag. Se köpesannons.

Nya luftfilter och oljefilter passande till 1940-50-talsbilar, bl.a. Merc, Morris, Wolsley, Plymouth, Chrysler, De Soto, Dodge m.fl.

Hela partiet omfattar 32 olika filter i original förpackning och säljes för 250:- eller bytes.

SOLEX förgasardelar till 1940-50-talsbilar, bl.a. Mercedes, cirka 2-300 olika delar, fabriksnya. Där bland kan nämnas packningssatser, filter, munstycken, fjädrar, membran, pumpar, förgasarlock, axlar, spjäll m.m.

Hela partiet säljes för 250:- eller bytes.

Mercedes 180 D: Nya startkontakter - Bosch.

Champion tändstift passande till A- och T-Ford m.fl. 7:50-/st.

Nya körvisare: 6-12 volt.

Glödlampor, startmotor- och generatorkol till 1930-40 och 50-talsbilar. Sänd prov.

Tändstiftskabelskor i messing, gammal modell.

Kabelskor för lödning i alla dimensioner.

Tygspunnen kabel 2-ledare, oljekannor i messing

15 cm höga, 2 st manometer i messing, 15 resp.

13 cm i diameter.

Klämmor att klamra kabel på ramen.

Växellåda: "Albion" passande Rex lättviktare.

Magnetapparater till 2-4 och 6 cyl.

Nya stift till vevgrammofoner, 15 öre/st. Säljes även i askar om 200 stift.

Elschema för elektrifiering av Ford modell T 1908-19 mot 15 kr i brev.

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/35542

Volvo PV 444 1952 i gott skick.

Volvo PV 444 1954 något defekt men bra motor.

Volvo PV 444 1953 utan motor och växellåda.

Sven Schylberg

Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

Tel. 063/20701

Flying quail, lock cap, chrome \$26.95
Thermoquail with gauge \$29.95
Molometer, lock cap, deluxe chrome \$26.95
Cap Only \$12.95, Meter Only \$14.95

HUBCAPS
Chrome plated \$3.25
(Early 1928 \$3.75)
1930-1931 Stainless
ringless, buffed
\$5.75

Post Stud Set
Chrome plated
8) short (2) long
\$2.50

Hood Hinge Retainer
chromed brass \$2.75
Stainless steel \$6.75

Running Board Step
plate, Polished alum-
inum, 6"x8 1/2"
\$10.95 pair

Ignition Coil and Bracket,
Authentic Model "A" Design
\$19.95

Special Coil
Terminal Nuts
50c pair

Popout Cable Repair Kit
Complete new conduit and
end unbreakable insulator,
instrs.
Special Conduit Clamp
\$1.50

Fuel Gauge
Airline Kit V-8
Ford, other
cars, Copper
tubing, fittings,
red fluid. \$6.75

Fuel Gauge Repair Kit a
complete six piece set. Fits
all Model "A's"
\$2.50

Sediment Bowl Repair
Kit for all cast iron
bowls. \$1.95

GAS TANK FILTER SCREEN
Protects entire fuel system \$2.50
CARBURETOR FILTER SCREEN
\$1.50

STAINLESS
TAILLAMPS, com-
plete, ready to use,
Perfectly original,
beautifully buffed, acclaimed
by the most particular res-
toreurs. 1929-31 left \$14.95,
1929-31 right, \$13.95; and
1932 left, \$15.95; 1932 right \$13.95;
1933-36 steel in process.

BUMPER CLAMP -
chrome plated, \$5.50; forged
to original curved contour.
End Bolt, forged black, \$1.00
End Bolt, forged, chrome \$1.50

1928 TAILLIGHT ITEMS
Shell die formed, embossed nickel brass,
\$8.95; Retainer set for lens #120, \$2.25;
Ruby Tail Lens, original design,
\$2.95; License Lens, \$2.00; Retainer Set,
License Lens, 38c; Clip for Taillamp ext.
wires, 78c; Taillight extension wire, \$1.50;
Drum Taillight Socket, tested, ready to
insert, \$9.95.

A & L Parts Specialties
Canton, Connecticut 06019

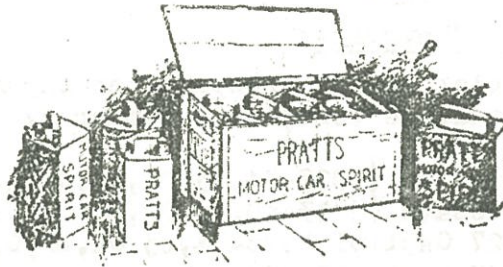
PRATT'S MOTOR CAR SPIRIT

Specially refined and highly deodorised for use in Motor Cars.

LEAVES NO DEPOSIT IN CYLINDERS.

Annons år 1900

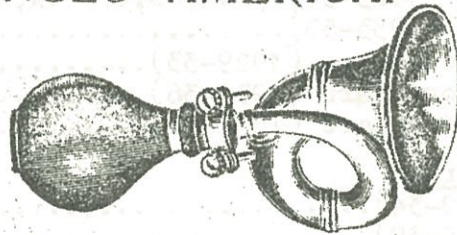
IN
TWO-GALLON
CANS.



IN
TWO-GALLON
CANS.

Supplied in barrels and cases of four two-gallon cans.

Sole Importers: **ANGLO-AMERICAN OIL CO., LTD.**



Vi har i lager FÖRDELARLOCK, BRYTARSPETSAR, ROTORER, KONDENSATORER, STARTMOTOR- och GENERATORER till c:a 90 % av alla gammelbilmodeller 1927-60, utrustade med Auto-Lite, Delco-Remy, Bosch, DKW/IFA, Ducellier, SEV, RB, Ford, Fiat/Marelli eller Lucas el-system.

VÄSTERVIKS BILELEKTRISKA
Hallströmsgatan 14. 59300 Västervik
Tel.: 0490-14721

Sänd mot postförskott

.....st. Fördelarlocksats Brytarspetsar

.....st. Rotorst. Kondensator

.....sts Startmotorkolsts. Generatorkol

Bilmärke.....Typ.....Årsmod.....

Fördelarnr.....Startmotornr.....

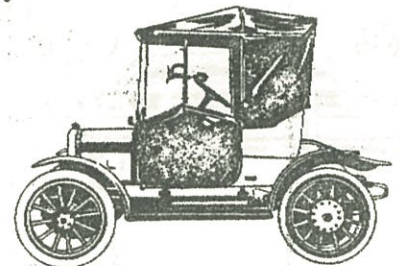
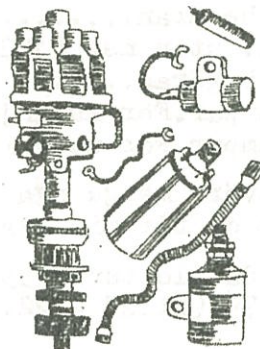
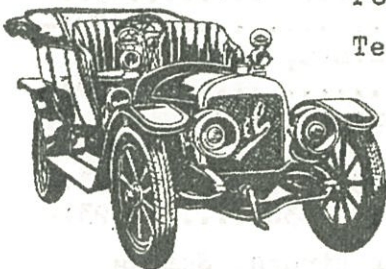
Generatornr.....

Namn.....

Gatuadr.....

Postnr.....Ortsadr.....

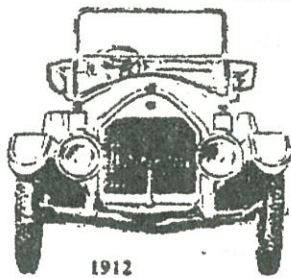
Tel.....





Automobildelar säljes

Nya delar till Chevrolet:

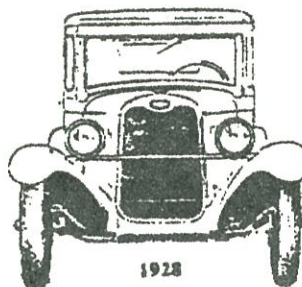


1912

Betr. delar till vattenpump, bensinpump, generator, fläkt och startmotor, se föregående nummer av signalhornet.

Fördelare:

| | |
|---|------|
| Brytarspetsats (1928-34, ej CA, CB, O, DA, DB, P)..... | 20:- |
| Brytarspetsats (1933-40, ej CC, DC)..... | 20:- |
| Rotor (1927 Capitol, 1928-34, ej CA, DB, O, DA, P)..... | 9:- |
| Rotor (1933-52, ej CC, DC)..... | 9:- |
| Fördelardoslock (1927-28)..... | 30:- |
| Fördelardoslock (1929-34, ej CA, CB, O, P, DA, DB)..... | 20:- |
| Fördelardoslock (1933-53, ej CC, DC)..... | 20:- |
| Kondensator (1929-34, ej CA, CB, O, P, DA, DB)..... | 12:- |
| Kondensator (1933-53)..... | 12:- |
| Drev till fördelare (1929-33)..... | 35:- |
| Drev till fördelare (1934-36)..... | 35:- |
| Drev till fördelare (1937-60)..... | 35:- |



1928

Oljefördelare:

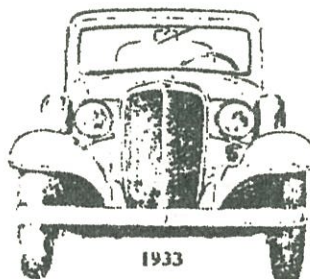
| | |
|-----------------------|------|
| Ventil (1929-34)..... | 20:- |
| Ventil (1935-39)..... | 20:- |

Div. elektriskt:

| | |
|---|------|
| Elektrisk termometer för motormontage, 12V..... | 35:- |
| Fotomkopplare för strålkastare (1929-40)..... | 25:- |

Instrument:

| | |
|-----------------------------|------|
| Amperemätare (1929-32)..... | 50:- |
|-----------------------------|------|



1933

Kamaxel:

| | |
|---|-------|
| Drev (1916-26)..... | 130:- |
| Drev (1927-28) ej i lager men tages hem på begäran..... | 150:- |
| Drev (1929-32, 33-34 CC, DC)..... | 100:- |
| Drev (1933-36) ej CC, DC..... | 100:- |
| Drev (1937-52)..... | 130:- |

Vevaxel:

| | |
|--|------|
| Svånghjulsbussning, sitter i änden på vevaxeln (1925-30).... | 12:- |
|--|------|

Vipparmsaxel:

| | |
|---|-------|
| Vipparmsaxe, 2 skaft+12 bussningar (1929-31)..... | 150:- |
| Vipparmsaxel, 2 skaft+12 bussningar (1932-33, 34DC) ej lagervara, tages hem på begäran..... | 180:- |
| Vipparmsaxel, 2 skaft+12 bussningar (1934-36, ej DC)..... | 120:- |
| Vipparmsaxel, 2 skaft+12 bussningar (1937-39)..... | 120:- |

Oljepump

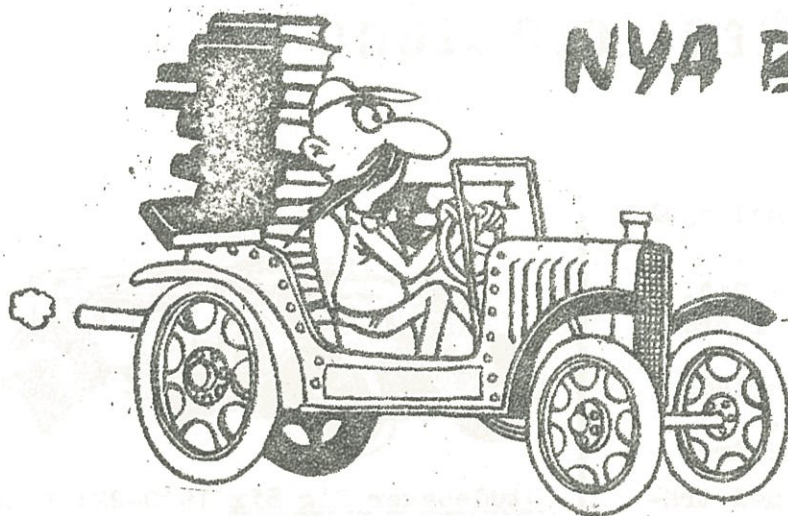
| | |
|---|-------|
| Oljepump, kompl. utan nät (1929-32) ej lagervara, tages hem på begäran..... | 150:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1933-34, ej CC, DC)..... | 100:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1935)..... | 100:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1936)..... | 100:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1937-39)..... | 100:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1927-28) ej lagervara, tages hem på begäran..... | 150:- |
| Oljepump, kompl. utan nät (1923-25) ej lagervara, tages hem på begäran..... | 170:- |
| Nät till oljepumpar. För kugghjulspumpar (1929-36)..... | 23:- |
| Nät till oljepumpar. För centrifugalpumpar (1929-36)..... | 23:- |



1952

Ytterligare en avsevärd mängd nya och beg. delar finnes. Skicka namn och adress och du får min nya katalogförteckning.

Hans Frigge, Ulvsunda Slottsväg 33, 161 35 Bromma.
Tel bost. 08/26 79 (kl. 21 - 22.30) Tel arb. 08/767 00 60



NYA BÖCKER

AUTOMOBILHISTORISKA BIBLIOTEKET • BOX 6051 • 102 31 STOCKHOLM • 08/32 52 65

1977 ÅRS UPPLAGA AV VÄRLDENS STÖRSTA KATALOG ÖVER BILBÖCKER NU HÄR!!! Nu har den kommit - Classic Motorbooks nya katalog - 116 sidor och nära nog alla världens bilböcker. Den kostar tre kronor. Sänd beloppet i frimärken så kommer katalogen omgående. Du kan köpa alla katalogens böcker genom oss - de flesta böcker om automobilhistoria finns i lager för omgående leverans.

NYA BÖCKER

- CHEVROLET: THE COMING OF AGE - Synnerligen detaljerad fotokavalkad om Chevrolet 1911-1942. 1180 foton av olika exteriör- och interiördetaljer. 320 sidor. Stort format och elegant inb. 110.00
- CHRYSLER AND IMPERIAL: THE POSTWAR YEARS - Rikt ill märkeshistorik om Chryslers trevliga efterkrigsmodeller 1945-75. 469 illustrationer. 216 sidor. Stort format. Omslag i färg. 80.00
- AUTO RESTORATION TIPS & TECHNIQUES - En modern och vettig bok om restaurering. Massor med värdefulla råd och tips för den som restaurerar USA-bil, 1920-50-talen. 256 sid. Ill. 25.00
- LANCIA - Fotoalbum och märkeshistorik av hög klass. C:a 400 ill. 208 sidor. Inb. 75.00
- FORD ILLUSTRATED 4 - Artiklar i färg om Ford 1933, Continental, Skyliner mm. 52 sid. 17.00
- HISTORY OF MERCEDES-BENZ MOTOR VEHICLES AND ENGINES - Fabrikens egen historik om Mercedes-Benz olika modeller 1885-1972. 420 illustrationer. 274 sid. Inbunden. 60.00
- DAS GROSSE BUCH DER PORSCHE-TYPEN - Synnerligen omfattande katalog över alla Porsche-modeller genom åren. 700 illustrationer. 516 sidor. Tysk text. 95.00
- ASTON MARTIN - Album med artiklar, tester mm 1921-1975. Rikt ill, även färg. 84 sid. 14.00
- VIVA ALFA ROMEO - Helt ny märkeshistorik från England. 150 ill. 372 sid. Inb. 75.00

ALLTID AKTUELLA

- DEUTSCHE AUTOS 1945-75 - Omfattande kataloghandbok. 611 foton. 464 sidor. Inb. 95.00
- AMERICAN CAR SPOTTER'S GUIDE 1920-39 - Värdefull modellguide. 2600 ill. 290 sid. 40.00
- AMERICAN CAR SPOTTER'S GUIDE 1940-65 - Värdefull modellguide. 2115 ill. 214 sid. 35.00
- THE DODGE STORY - Fotoalbum om Dodge 1900-1975. 1600 ill. 320 sid. Inb. 94.00

Nytryck av instruktionsböcker finns för bl a Buick 1923, 1929, 1932 Chevrolet 1925-26, 1927, 1928, 1936, 1937, 1939, 1955, 1956, 1957 samt för Ford 1908-1951 (ange önskad årgång) Priser 7.50 - 20 kronor.

Mervärdesskatt ingår i alla priser. Porto tillkommer alltid. Reservation för prisändringar och slutförsäljning. Full returrätt - pengarna åter.

Sänd boken

Namn

Adress

Postnummer l..... Ortsadress

Likvid, kronor + porto uttages mot postförskott

Reservera

Lördagen den 21 maj 1977 för loppmarknad i ASPÅS, JÄMTLAND.

Avgift: 15:-kronor.

Anmälan till Sven Jernberg

Ösa 1287, 830 43 ÅS. Tel. 063/30517.

Folkes torgstånd

SÄLJES

Fiat:Fram och bakaxel med hjul
5.25 x 18".

Buick:Framaxel med hjul 21".
1 st 6 cyl.motor i bra
skick 1923.
2 st stora förnicklade
lykter 1929-1930.
2 st burklykter äldre.

Nash:Fram-och bakaxel med trä-
eckerhjul 600 x 19".
3 st däck 50%.

Dodge:Framaxel med vulsthjul
21".

Hupmobile: 1 st kylare.

Viktoria påhängsmotor

Rex Willers motor komplett med
växellåda och tank.

BSA mc tank, fotsteg, generator
m.m.(1930)

T-Ford:Bakhjul till lastbil
2 st.

A-Ford:Bakaxel med hjul 1928.
2 st stora signalhorn,
typ posthorn.

Körriktningsvisare nya från
1930-talet.

Däck: 2 st 600 x 20" i skick
som nya.
1 st 450 x 20".
1 st 440 x 21".
1 st 90 x 585 vulst.
1 st 815 x 105 vulst
Dunlop limousine.

T-Ford båtmotor original med
backslag, 1916. Har suttit
i en tullbåt.

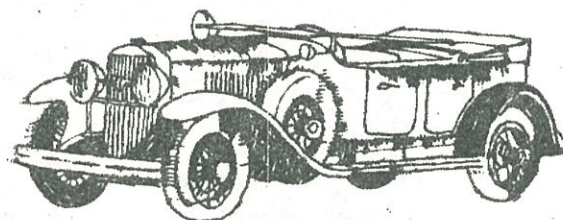
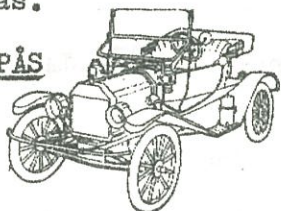
Vindruteställning till 1922 års
Chevrolet. 2 st hjul till dito,
5.25 x 21"

1 st växellåda till HD mc 750cc
1 st Isabella Borgward 1957 lite
rost samt 1 st Renault R 1062
4 CV/1951 kaross täckt. Motor och
resterande anvisas.

Folke Boogh

Box 6, 830 42 ASPÅS

Tel.0640/12141



Studebaker Big Six 1920-22: Växellåda
med kardanaxel.

Studebaker Light Six:Diverse delar så-
som motorblock, vevaxel, vev-
stakar, kamaxel m.m.
1 st torped 1920,
2 st träeckerhjul utan nav,
10 ekrar och fälgringar,
prima trä, 600 x 20", märke
okänt, kanske Volvo.

Ernst Bylund
Lilldalsgatan 3
860 33 Bergeforsen

Tel.060/579132

T-Ford

nya delar.

Motorhuvlås i mässing

Fordmärken i mässing

Rattkors i mässing

Insugningsrör, aluminium

Transmissionskäpa, aluminium

Främre motorgavel, aluminium

Generatoruttag

Rullager kåpa

Varningstriangel-fyrhjulsbromsar

Sparkplåtar i aluminium för Chevrolet

Mats Ragnarsson

Billsta 1155

840 43 HACKÅS

Tel.063/70255

T-Ford:Torped 1926 öppen

Karossplåtar till 1916-17 års
modell. I dåligt skick men bruk-
bara.

Chevrolet?:2 st framskärmar, oidenti-
fikerade, omkr. 1926-30.

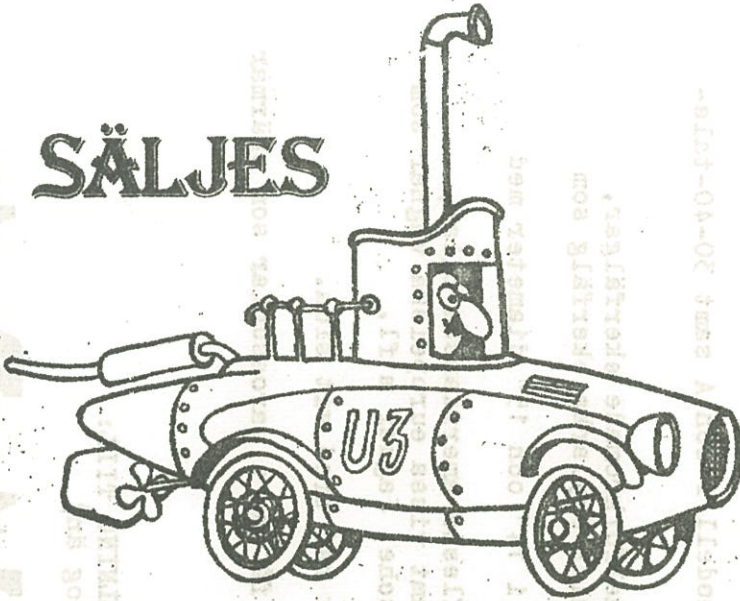
T-Ford 1915-1920:Kaross i delar, utan
dörrar och skärmar.

Edvin Backman

Tel.063/

Genvägen 60 B, 831 00 Östersund 115180

SÄLJES



Hembyggd sportbil med Ockelbocaross.
Rörram.Triumph TR 2 motor.Byggt på
1950-talet med Lancia De Dion bakaxel.

Till

FORD:Hjul 16",17",18",21" Ekerhjul,
framaxel och trummor till Ford A
1928-29.

CHEVROLET:Hjul 17",18" Ekerhjul

RENAULT FLORIDE:Instrument sanno-
likt till 1938 års modell.
HARDTOP

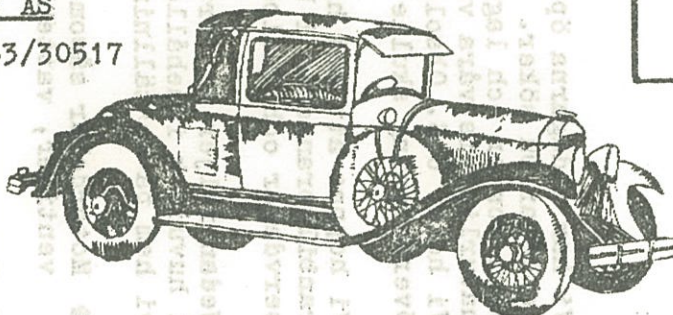
SAAB 92 B De luxe:Komplett bra re-
noveringsobjekt.Extra motor
och växellåda medföljer.
Billigt vid snabb affär.
Bra beg.däck 6.00 x 16. inkl.slang.
Diverse delar till äldre bilar.
Ring och fråga.Kanhända har jag den
felande länken,som just Du söker.

Carl-Olov Kingstad
Kingsta
830 44 NÄLDEN

0640/20080 eller arb.063/102741

VOLVO ED Motorer
6.00 x 16" Däck i mycket bra skick.

Sven Jernberg
Ösa 1281
830 43 ÅS
Tel.063/30517



**Fortfarande
ingen bil...**

DATORER delar inte bara ut
kvarskatt utan även trevligare gå-
vor. Det har Rune Persson i Leke-
ryd utanför Jönköping upplevt se-
dan han tillskrivits två bilar av da-
torn.

Redan för ett år sedan fick han
uppgift från bilregisternämnden att
han hade en Saab 1971 års modell.
Rune Persson hade emellertid inte
någon bil.

Missförståndet rättades till men i
dagarna har han fått besked: Han
är nu ägare av en röd Datsun av
1973 års modell. Men Rune Persson
har fortfarande ingen Bil.

Till

FORD PREFEKT och ANGLIA
Växellåda och bank
till 1939 års modell,
kylare och diverse små-
delar.

David Møllergård
Spadstigen 3

831 00 Östersund

Tel.063/119065 el.arb.141676

Till

PONTIAC 1938:Chassi,ganska kom-
plett,motor,lyktor
stötfångare m.m.
CADILLAC mycket tidig.Axel och
träckerhjul.
A-FORD 1929-30:Motordelar,växel
låda,bakdörrar,karosseri
detaljer m.m.

FORD Junior:Motorhuvar
CHEVROLET 1934:Hjul,axlar,ratt
och styrsnäcka

Vindrutetorkare vacuum,nya.
Baklyktglas till diverse 1920-
30-tals bilar.

STUDEBAKER 1929,ca:Kylare och
grill.

Pakethållare m.m

Sven Schylberg
Grytan 2451,830 20 Brunflo

Tel.063/20701

Nya pallbockar inkomna

Små 30:-/st

Stora 35:-/st

Kontakta Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo.
Tel.063/20701



En glad nyhet för alla ägare av amerikanska 20-50talsbilar

Vi har i dagarna öppnat en reservdelsbutik för just de delar Du söker. Vårt kontor och lager ligger i Rättvik men vi sänder naturligtvis våra varor över hela landet. Vi heter U.S. Obsolete Parts, vilket vid en direkt översättning skulle bli, amerikanska föråldrade delar.

Vi hoppas att med hjälp av goda kontakter inom vetebilbranschen i USA, kunna hjälpa Dig med de reservdelar och tillbehör Du söker till Din bil.

Nedan följer en förteckning över vad vårt sortiment i huvudsak innehåller. Det vi inte har i lager tar vi hem på beställning från USA per båt eller flyg.

- Motordelar såsom kolvar, lager, kamkedjor och drev, ventiler, vattenpumpar, packningssatser m m.
- Framvagnsdetaljer
- Kompletta kabelhävror
- Färdigsydda sufletter

- Offenhauser lättmetalltoppar och flerförgasarinnsug till Ford sidventil-V8, samt Iskey justerbara lxfita

- Det mesta till Ford modell T och A samt 30-40-talsfordarna.

- Tru-Spoke klassiska helförkromade ekerfälgar, designade med 1953 Buick Skylarks ekerfälg som förebild.

Tru-Spoke tillverkas i 14" och 15" diameter med varierande bredder.

Tru-Spoke passar de flesta amerikanska bilar, moderna som äldre, samt vissa europeiska vagnar som Volvo, Mercedes, Porsche, Jaguar m fl.

- 15", 16" och 19" däck med bred vit sida.

Tyvärr har vi svårt att få tag i karosdelar som skärmar och kromlister.

VÄLKOMMEN MED DIN BESTÄLLNING TILL:
(Vi har inte någon katalog än)

U.S. Obsolete Parts

SÄLJES

Till

A-Ford 1930: Stötfångarjärn
Vindruteram, reno-
verbar.
Några fälgar samt
däck beg. 19".

Willys Jeep 1942: Renoverad
motor: 5.000:-

Volvo PV 60 1946: Högstbjudande.

Nore Nilsson
Regnbågsvägen 1
573 00 TRANÅS

Äldre elorgel med två manualer och
fullständig fotpedal säljes billigt
vid snabb affär.
Bra orgel för övning av fotpedalen.

Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo

Tel. 063/20701

Är Du intresserad av en komplett
verkstadshandbok för Mercedes-Benz
170 V, 170 S och 170 D?
Boken är på 500 sidor och behandlar
så gott som allt av intresse. Den in-
nehåller även mycket bilder.
Om ett tillräckligt stort antal be-
ställes, kommer boken att nyfram-
ställas. Den kommer att kosta 250:-
inklusive porto. Priset gäller om
Du beställer den omgående/1976/.
Boken kan beställas genom att Du
skickar in namn och adress till
Alf Larsson

Rosengårdsvägen 71
186 00 Vallentuna.

PS!

Ännu har det inte inkommit till-
räckligt många anmälningar för
att tryckningen skall bli av.
Missa inte detta tillfälle.

DS!

Härmed beställer jag

_____ exemplar av ovanstående verk-
stadshandbok.

Namn: _____

Adress: _____

Postnr: _____ Adress: _____

Tel. _____/_____

SKYDDA AVGASSYSTEMET!

Du vet hur känsligt avgassystemet
är för fukt. Nu finns specialfärg,
som tål 600° värme och som i öv-
rigt har de egenskaper, som behövs
för att fungera som ett effektivt
och långvarigt skydd.

Kulör: Blyertsgrå.

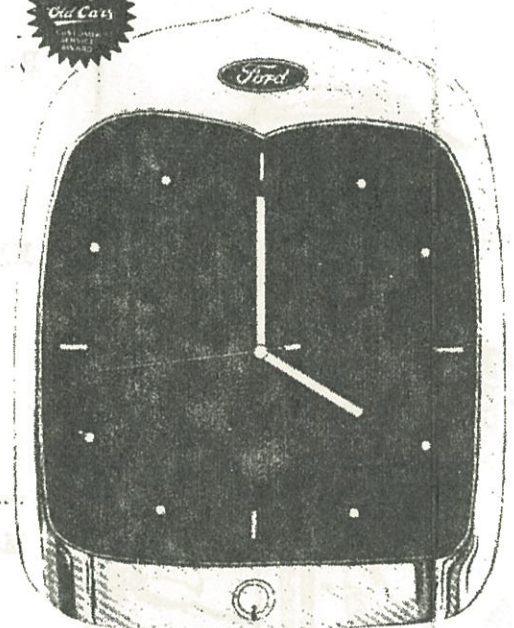
Pris: 1/4 lit. 7:50

1 lit. 27:50 inkl. moms.

Palle Björkman
Brunnsängsvägen 12, 4 tr.

15150 SÖDERTÄLJE

Tel. 0755/11087 efter kl. 18.00



MODEL 'A' CLOCK

A unique idea in a fine
clock shaped like a 1929
Ford radiator. Very
authentic, this quality
clock will make a great
gift for any old car buff.
Quality German battery
movement (battery in-
cluded). Beautiful
chromed plastic case,
approximately 10" tall.

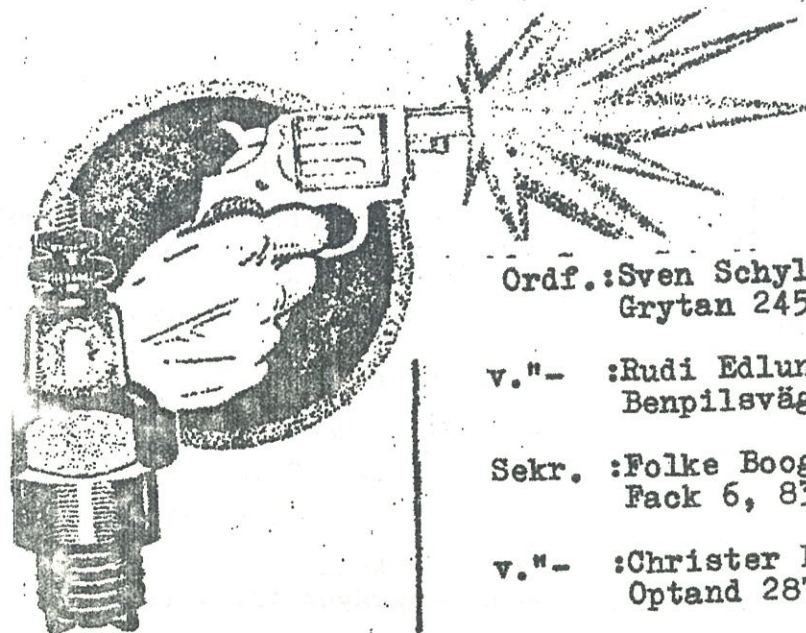
\$23.95 Postpaid

Satisfaction guaranteed.

Vintage Varieties

Box 427-0C

Camstock Park, MI 49321



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

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

Kassör : Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

v."- : Arne Blix
Stavre 2341, 840 50 GÄLLÖ

Revisorer: Örjan Bergqvist
Arvesund, MATTMAR

Tommy Molin
Fack 5029, 840 40 SVENSTAVIK

Klubbmästare: Klubbmästare: Ingve Bosson
Kronåkersvägen 25, 831 00 ÖSTERSUND

Carl-Olov Kingstad
Pl 407, 830 44 NÄLDEN

Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

Materialförvaltare: Edvin Backman
Genvägen 60 B, 831 00 ÖSTERSUND

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT och BILDREDAKTÖR

ANNONSREDAKTÖR

Sven Schylberg
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND

Folke Boogh

Lokalredaktör i Östra Jämtland och Norra Jämtland.
Arne Blix
Folke Hemmingsson

Klubben sammanträder första fredagen i varje månad, kl. 19.30.
Klubblokal: Stads kvarteret, JAMTLI.

Medlemsavgift: 45:-/år. Insättes på Pgo 88 52 11 - 3
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND

Klubborgan: Karburatorn

Försäkringskommitté: Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS

Arne Blix
Stavre 2341, GÄLLÖ

Kontakta dessa män om försäkringar!

KLUBB AKTIVITETER

FÖRRA GÅNGEN
.....

HADDE JAG
INTE TID

VILLE JAG
EGENTLIGEN
INTE

ORKADE
JAG INTE

VAR JAG
BORTREST

SKULLE VI
HA BARN

SKULLE VI
GÖRA BARN

VAR JAG
SJUK

KOM DET
ANNAT EMMELLAN

VAR DET
STÖKIT
PÅ JOBBET

FICK JAG
INTE

BYGGDE
VI HUS

VAR DET
ÄLGJAKT

FÖRBANNAD
PÅ SEKRETERAREN

VAR JAG
SUR PÅ KASSÖREN

GRINIG PÅ
ORDFÖRANDE

MEN PÅ NÄSTA MÖTE "SKE JE GÅ"
"DE E FÖRSTE FREDAN VARJE MÅNE
IN PÅ JAMTLI-OMRÅDE - MIA NILSSON
GÅRDEN."

BÄTTRING ÖNSKAS
"PÖJKE"



Årsmöte den 4 februari, KL 19³⁰

hos vår klubbmedlem Hans Erik Eliasson

Storgatan 63, 831 oo Östersund.

VÄLKOMMEN!

Verksamhetsberättelse för Jemtlands Veteranbil-
klubb år 1976.

Styrelse under året.

Ordförande Sven Schylberg, vice Rudi Edlund, sekr Folke Boogh
vice Christer Elgandal, kassör Sven Jernberg, vice Arne Blix,
revisorer Örjan Bergqvist och Tommy Melin, suppl K O Kingstad
och Edwin Backman. Valberedning Örjan Bergqvist, Mats Åkermo
och Mats Ragnarsson. Klubbmästare K O Kingstad, Sven Jernberg
och Ove Boson. Matrialförvaltare Rudi Edlund.

Verksamhet.

Under året har 11 klubbträffar och 4 styrelsemöten hållits, de
så kallade garageträffarna hos någon medlem har rönt stort in-
tresse.

Vid årets slut var medlemsantalet i närheten av 150 st.

Klubben har varit engagerad i 2 stora rallyn, Bodsjörallyt den
13 juni och Storsjörallyt den 3-4 juli. Ett 25 tal veteranbilar
deltog i de båda rallyna. Ur arrangör och publiksynpunkt blev
de båda tävlingarna mycket lyckade och rönt stor uppmärksamhet
i pressen. Många nya kontakter knöts och vi fick flera nya med-
lemmar.

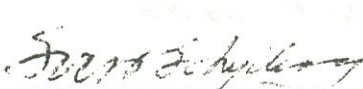
Många av klubbens medlemmar har under året besökt flera lopp-
marknader, varför intresset för en egen "marsne" blivit allt
fastare och den 21 maj 1977 är det dags.

Klubbens tidning Karburatorn har kommit ut med 2 nummer under
året.

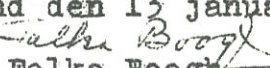
Vår ordförande har under hösten besökt London och tittat på
London - Brighton rallyt, med massor av bilder som följd, att
lysa upp tillvaron med under långa höstkvällar.

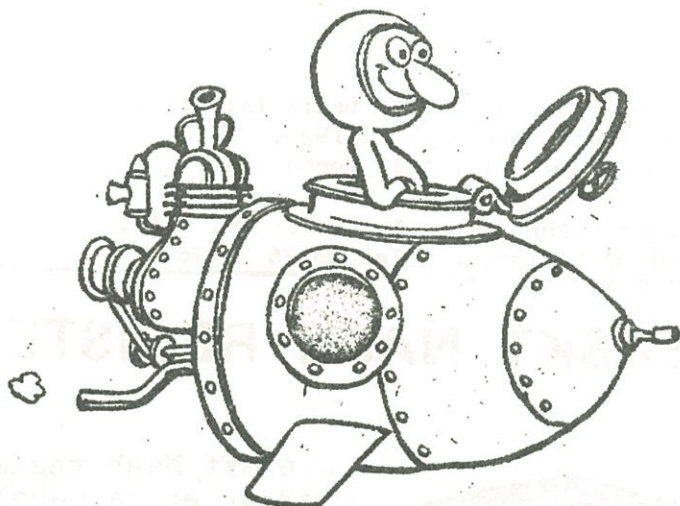
Vi får härmed överlämna verksamhetsberättelsen till årsmötet
och framföra vårt tack för visat förtroende under året 1976.

Östersund den 13 januari 1977


Ordförande


Kassör


Folke Boogh
sekr.



KÖPES

Chevrolet 1933: Baklyktor,
Bakskärmar.

Yngve Bosson
Kronrikesvägen 28
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/102457

Till

Tulsa 1917-22:Delar,tips om delar,
litteratur,bilder,foton,allt
av intresse.

Till

Gray 1922-26:Delar,tips om delar,
litteratur,bilder,foton,allt
av intresse.

Till

Ford A 1931:Skyddsplåtar under mo-
tor,rullgardin för bakrutan
eller fästen för do,fotstegs-
skrapor i aluminium.

Till

Ford T 1920:Parkeringslampor/foto-
gen/ samt ett oljehus till do.
Sufflettställning,vindruta och
mellanaxel.

Cykel höghjulning:Styret,sadel,trampor,
ekrar till framhjul.

Jag är även köpare på trattgrammofon,
hel eller trasig,om priset är rätt!
Gamla signalhorn i mässing samt acety-
lenstrålkastare oavsett skick.

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND

Tel.063/35542

Till

Ford 36 Touring:Höger bakskärm,ratt,
banjo,fotsteg,båda sidorna med
gummimattor,bakljus med glas
och sargar,kylarprydnad samt
kolvar till 85 hkr motorn,0.30.

Göran Forshäll
Åsgatan 1

724 63 VÄSTERÅS

Tel.021/133545

Till

Studebaker Light Six,EM 1923-24
2 st strålkastarglas
9" rutmönstrade,
2 st parkeringslampor,
1 st förgasare "Strom-
berg OS-1" hori-
sontal.
1 st signalknapp,
1 st ljusströmbrytare,
dubbel vredkomb.
med tändlås,samma
som för Big Six.
3 st fälgringar 32x4½"
3 st navkapslar
1 st motorhuv,ev.bara
sidor,mått 34 x
19½".

Ernst Bylund
Lilldalsgatan 3
860 33 Bergeforsen

Tel.060/579132

Till

T-Ford 1923:Tändningslås,
Parkeringslyktor, f.fotoge
Navkapslar,
Extra vindskydd av glas,
Däck 30 x 3½",även dåliga,
vulst.
Däck 4.40 x 21" brukbara,
Förgasare till T-Ford.
Motorhuv,höger till Ford 2

Edvin Backman
Genvägen 60 b
831 00 Östersund

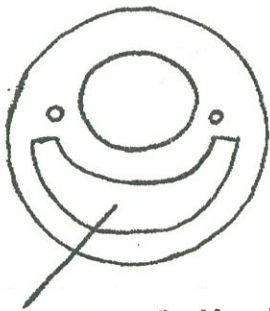
Tel.063/115180

Liten ångmaskin,helst 2 cyl.

Ca 7 - 10 hkr
Christer Elgendahl
Optand 2873
831 00 ÖSTERSUND
Tel.063/35542

KÖPES

aklykta till Dodge 1930 enl. skiss nedan:



glaset sett från
sidan:

Text: "Dodge" eller "Stop"

Dodgen hade samma baklyktor 1929 till och med 1931.

Iven dessa bilar hade samma sorts baklyktor: Chrysler "65", årg. 1931, Chrysler "Small" 1933, Durant 1931, Graham 1928, Plymouth 1928-31, De Soto 1928-31. Till Dodgen söker jag även kylarmanteln, mått (sett framifrån): Höjd ca 86 cm, bredd ca 58 cm. Bredd från sidan ca 7 cm.

Kylaren till dito samt kylarmärket till manteln.

Dodgemärket som skall sitta lite snett i kylaren på höger sida.

Parkeringslyktor, arm och baklyktor.

Även övriga delar till denna bil av intresse.

Till Reo Flying Cloud 1930 köpes ram och kaross. Har tidigare skrivit att det är

1931 års, men nu fått bekräftat att bilen besiktigades 15/12 1930. Även andra delar till denna bil av intresse.

Roger Leandersson, Malmvägen 2B, 3 tr.
191 61 Sollentuna. Tel:08/96 70 26.

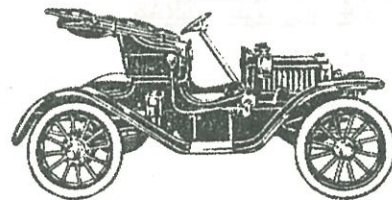
SVENSKT NASH REGISTER



Svenskt Nash register är en sammanslutning av ägare med automobilerna av fabrikat NASH tillverkade åren 1918 - 1939.

Sammanslutningen syftar till att underlätta renovering och underhåll av samt kunskap om NASH bilar genom samarbete med medlemmarna emellan vad avser reservdelar, renoveringsråd, litteratur m.m. Ett nytt register planeras utkomma

vartannat år/1976,1978 etc./Två gånger varje år/april-november/planeras utgivning av supplement till registret, förteckning över reservdelar och litteratur till salu, tekniska artiklar m.m. Registerföraren tar kontinuerligt emot annonser, som sammanställs och sändes ut till medlemmarna två gånger om året. Registerföraren tar även upp alla ändringar till registret samt registeravgiften, som t.v. är 10 kr per medlem och år. Registerförare är Hans Öhman Skolgatan 7 921 00 LYCKSELE



VÄLKOMMEN!

med i Jemtlands Veteranbil Klubb.

JVBK är en sammanslutning av intresserade, som vill verka för att

historiskt intressanta fordon be-

varas, restaureras och behålles inom länet. Klubben arbetar

för att skapa ett bilhistoriskt museum i Jämtland. Vår klubb-

tidning heter Karburatorn och utkommer två ggr per år. JVBK

är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet. Vi har ett

vackert klubbmärke för gå-bort rocken och ett klubbmärke

i plast för bilen. För alla åldrar finns klubbtröjor.

Klubbens adress är Jemtlands Veteranbil Klubb, Box 2045,

831 02 Östersund. Medlemsavgiften är 45:-/år och den kan

Du insätta på postgiro 88 52 11 - 3.

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB



KÖPES

Till

VOLVO PV 51 1937 års modell
Stänkskärmar i mycket
bra skick. I första
hand de främre. Passar
även från modell 52.
Solskydd inre.
Bakspegel inre.
Lucka för startvevshål
Emblem och kromlister
till motorhuv
Nya bromscylindrar

Till

RUGBY 6 cyl. 1926 års modell
Alla delar av intresse, fram-
förallt karosdelar.

Till

HILLMAN Standard Minx 1938 års
modell: Motor, instruktions-
bok. 1 st Fälg

Carl-Olov Kingstad 063/127675
Kingsta, 830 44 NÄLDEN Tel. 0640/20080

Till

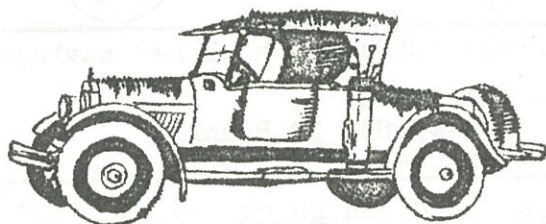
MORRIS CAB 51 och 50
VW äldre än 54
BEDFORD 1934
KARMAN-GHIA: Kromdelar

Sven Jernberg
Ösa 1281
830 43 ÅS

Till

DKV 1938: Lyktor, instrumentbräda
Studebaker Standard Six 1925
Baklykta, dörrhandtag
Stötfångare.
Allt av intresse till
denna vagn.
NASH 1927 modell 320: Kaross, helst
öppen, sportcoupé eller
roadster/cabriolet.

Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo
Tel. 063/50701/20701 el. 143487.



BORTES

Sidovagn till 20-tals mc bortbytes
eller säljes. Önskas sufflettställning
till T-Ford 1923 eller kardan med axel
och stag till dito.

Edvin Backman
Genvägen 60 b

831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/115180

Chevrolet 1930: Motor, isärtagen. Några
delar fattas, navkapsel, stöt-
fångare, bromstrumma bak,
2 bromssköldar med bromssy-
stem, reservhjulshållare.

Chevrolet 1935 ca: 2 st hjul: 4 7/8 x 19".

Ford T: Framfjäder med fjädernävar.
Piratfjäder, något längre än
original.

Ford A: 5 st hjul 21", 10 st hjulmutter

Ford V 8 1936-46: Rep.sats till förgasa-
re.

Ford Anglia 1946: Kylare med mantel,
100% skick,
3 st bavgapslar.
Dålig kaross kan anvisas.

Fiat 500: Motor och växellåda.

Oakland 1925: Framaxel komplett.
Skärmar fram och bak samt öppen
kaross.

Nash 1924: Motor, växellåda, torped, motor-
huv, kylarmantel.

Volvo?: 2 st träckerhjul 600 x 19".

Citroen/tidig?: 1 plåtfälg med 15 cm
messingnavkapsel.

Overland Whippet 1927: Kaross till täckt
bil.

Dodge 1929: Kaross till täckt bil.
Ett originellt värmeelement i bra skick
för inkoppling på avgassystemet.

Tidig öppen kaross, oidentifierad.

Ford B 1932: Nyplanat topplock, nyreno-
verad vattenpump.

Delarna bytes, se min köpesannons, eller
bytes i förslag.

Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 Östersund
Tel. 063/355 42

KÖPES

Till Thulin: Bakre karosskorg i trä, ramframände m. fjäderfästen. En framfjäder, kardansbromsbacker, styrsnäcka, smörjkoppar, sufflettställ och framaxel.

Till AGA: Karossdelar, skärmar, kylare, hjul, växellåda.

Till Ford T 1910: Motorblock med öppna ventiler, framaxel som endast tar spindlar med fasta spindelarmar, vindrutegångjärn typ automatic.

Egil Karlsson, Birger Jarls gatan 8, 414 69 Göteborg, tel: 031/426185 kvällstid.

Förgasare till Fiat 1400 köpes.

Tomas Bäck

Köpmangatan 61, 831 00 Östersund.

Tel. 063/125533

Minerva

Alla delar av intresse som ram, axlar, hjul, kaross m.m.

Folke Boogh

Box 6

830 42 Aspås. Tel. 0640/12141

Opel Olympia 1951: 2 st kompletta baklyktor.

Rolf Nilsson

Norra Strandvägen 17

832 00 Frösön

Tel. 063/100336

Bytes/Köpes

Finnes: Renoveringsbar IFA F 8 1954

De Soto 1954

Willys Six Epa. Fin motor 1932

Chandler karosseridelar 1925

+ framaxel med hjul.

Kapitän 1939: Baklucka

Dodge 1928-29: Dörr, torped, främre ramdel.

40-tals bil: 2 dörrar skinnklädda

Chevrolet lastbil 1931: Bakaxel med hjul+ 2 st växellådor

Okänd 1920-tals bil: 2 dörrar.

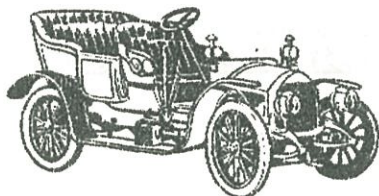
Ovanstående bytes helst till delar passande Dodge 1923 4 d.öppen.

Gunnar Johnsson

Pl. 1471

830 44 Nälden

Tel. 0640/43115



Till DKV 1938: Lyktor, instrumentbräda
Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 Brunflo
Tel. 063/20701

Till

T-Ford 1926: Säten, ryggstöd, höger bakskärm, baklykta, signalknapp, sufflettställning. Jag har 25-an och önskar byta till årgång 26.

Till

Stuebaker 1922: Vindruteställning centrumreglage för tändning och handgas, frams Nore Nilsson, Regnbågsvägen 1, TRANÅS.

Adler 1937-39

Allt av intresse.

Peugeot 202 1947

Allt av intresse.

Folke Hemmingsson

Lägdevägen 36

Strömsund.

Tel. 0642/11617

Chrysler 1930-31: Lyktglas

Kylarmascot 1931

Göran Bruman

Folket Hus gatan 10

Bräcke

Tel. 0693/10322

Till

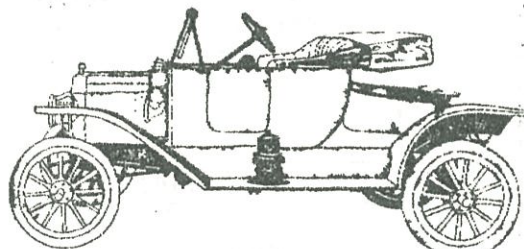
Pontiac 1928: Delar. Allt av intresse.

Volvo 1930: Allt av intresse.

Tore Andersson

Hörnefors

Tel. 0930/20825



Vauxhall 1950: 4 st hjul med navkapslar

Erik Thorfjäll

Grytan 2449, 830 20 Brunflo

Tel. 063/20141

Volvo PV 60 och Buick 1935/36: Allt av intresse. Delar till Husvarne 98cc. Leif Cronegren, Borensberg. Tel. 013/91074



Antalet medlemsklubbar har ökat till 32 med över 10.000 personer tillsammans. Skrivelsen till kommunikationsministern har hamnat i bakvatten. En ny attack görs i februari för att informera om våra problem.

MHR-försäkringen kommer att ändras. Antalet försäkringar har ökat kraftigt under året. Några försäkringsskador har inträffat, de flesta dock obetydliga. En stor fördel med MHR-försäkringen är att om en skada inträffar, så kan man visa på att bilen, som skadats är ett samlarföremål försäkrat enligt separata villkor.

Ny försäkringsbroschyr utkommer i mars. Den gamla indelningen i tre områden (S, N och Ö) slopas och istället införs sju zoner.

Vissa premieändringar blir aktuella. Troligt är att det blir ännu billigare att försäkra de fordon, som tillverkats före andra världskriget. Mer om detta så snart förhandlingarna med Folksam är avslutade.

Tävlingsverksamhet vill många ordna för äldre sport- och racervagnar. Allt som har med gammelbilar att göra i världen regleras av FIVA, för hastighetstävlingar FIA/FIVA. I Sverige sköts det av Bilsportförbundet och AHK. MHR uppmanar: Arrangera ingen form av tävling, uppvisning eller defilerings, innan frågan om tävlingslicenser för "historiska sport- och racerbilar" är löst.

WARNING!

Den 1 juli 1976 trädde en ny lag om motortävlingsförsäkring i kraft, SFS 1976:357. Den gäller också våra gamla fordon, vare sig de är försäkrade på vanligt sätt eller genom en MHR-försäkring.

Arrangör av tävling/träning, övningskörning, uppvisning eller liknande/eller tävlingsområdets ägare är skyldig att teckna motortävlingsförsäkring. Publik och funktionärer omfattas av försäkringsskyddas, däremot ej förare och eventuella passagerare. Om arrangör eller banägare bryter mot av myndighet eller huvudorganisation fastställda säkerhetsföreskrifter, kan självriskan höjas till 5.000 eller 10.000 för varje skada. Kontentan blir, att sannolikt inga skador på fordonet ersätts. Vill Du veta mer om detta, kontakta klubbens sekreterare eller MHR!

Evenemangskalendern distribueras ut till alla 10.000 medlemmar i mars.

MHR kommer ut med en liten röd, som kommer att innehålla en rad handledningar i olika ämnen.

Annonsbladet utkommer i oktober 1977.

Gammelbilen och deklarationen är aktuellt. Skattemyndigheterna har börjat titta på och hitta våra gamla bilar. Via bilregistret kollar man hur många bilar, som finns i ett hushåll. Ställ inte upp i tidningar och skryt med hur mycket din bil är värd. Taxeringsmyndigheterna/taxeringsintendenterna/ läser också tidningarna. Väck inte en björn, som sover och Du är själv inte kapabel att värdera din egen bil. Om skattemyndigheterna hör av sig, ta kontakt med MHR, som har en advokat, själv medlem. Han kan paragraferna, vet hur man skall skriva och vilka argument man skall trycka på. Genom MHR kan Du kanske få hjälp, ifall det skulle bli aktuellt.

Björn-Eric Lindh meddelar, att han planerar att avsätta en hel dag i veckan åt MHR. Varje torsdag finns han på Tekniska Museet, tel. 08-631085 för att arbeta med MHR och svara i telefon.

Från den 1 september 1977 blir det en ny typ av tvåradiga nummerskyltar för motorcyklar, mindre och bekvämare.

Mer om dessa frågor, får Du veta på vårt årsmöte, som blir fredagen den 4 februari 1977.

Årsmötet kommer att hållas på Storgatan 63. Vår klubbmedlem Hans Erik Eliasson inbjuder till en trevlig kväll. Klubben bjuder på förtäring.

Förutom årsmötetsförhandlingar får Du lyssna till Hasses storband.

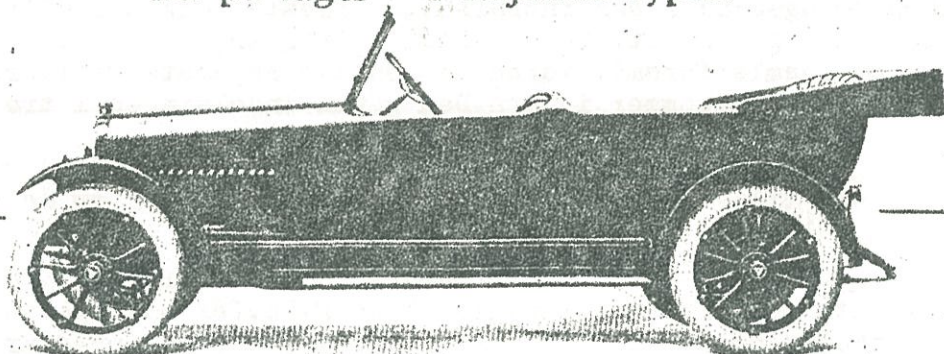
VÄLKOMMEN!

Året var 1917

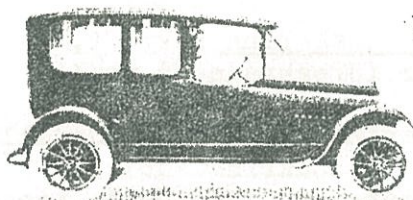


Världsrekordvagnen HUDSON SUPER SIX

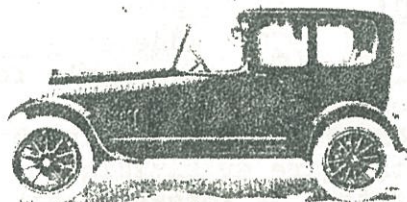
nu på lager i följande typer:



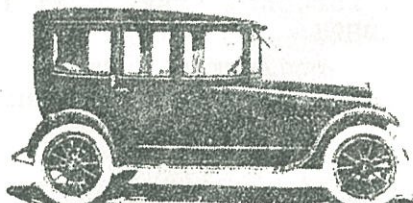
Öppen 6 & 7 sitsig *turlstvagn* med original och svenskbyggda karosserier.



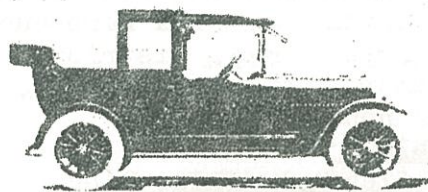
LIMOUSINE
i finaste lyxutstyrel.



LIMOUSINE-KUPÉ
täckt lyxvagn af s. k. fransk modell.



TOURING-SEDAN
6 & 7 sitsig familjebil med pat. universal-karosserier.



LIMOUSINE-LANDAULET
lyxutstyrel, modernaste landaulet-konstruktion.

HUDSON SUPER SIX är försedd med den världspatenterade, VIBRATIONSFRIA motorn, som lämnar 80% mer kraft än hvarje annan standardmotor af samma cylindervolym.

HUDSON SUPER SIX innehar ALLA VÄRLDSREKORD i uthållighet, hastighet, distanskörning acceleration och backtagning för standardvagnar oafsedt storlek och styrka.

**ETT HUNDRATAL HUDSON-vagnar äro försälda i Sverige,
däribland SEX st. till konungahuset.**

Tillskrif oss, ring eller gör ett besök i vår utställning i och för demonstration och profkörning.

Gjestvangs H. & F. A.-B., STOCKHOLM
Strandvägen 7 c.

A. T. 5984. — R. T. 8128.

Telegramadr.: "GJESTVANGS".