

Jemtlands veteranbilkklubb

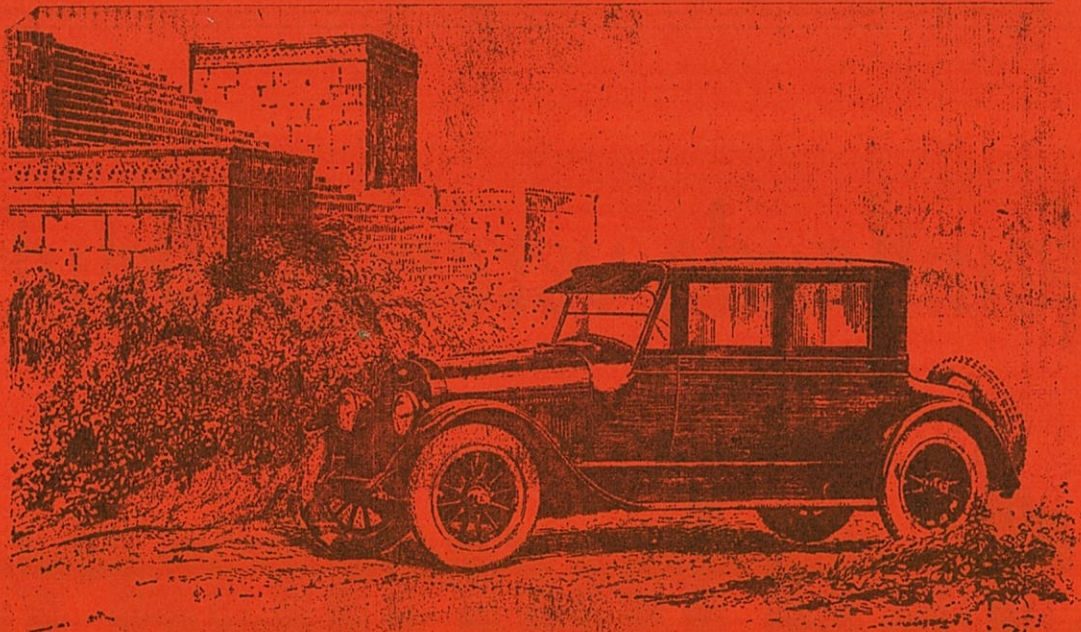
Karburatorn

Nr 1

Årg 6

1977





Hösten går mot sitt slut. Vintern står för dörren. Snart är ett år tillända. Äntligen har Du Karburatorn i din hand. Den är något sen, men misströsta ej. Innehållet är desto bättre. Samtidigt får Du också Annonssbladet. I detta innehållsrika blad, hoppas jag, att Du också hittar vad Du sökt efter.

Den gångna sommaren har varit tämligen lugn. Några av oss har varit på rallyn och loppmarknader. Tyvärr blev det ej av något rally i Storsjömetropolen. Loppmarknaden blev dock lyckad. Bedsjörallyt kunde ha blivit av om initiativet därifrån hade kommit oss i styrelsen till del något tidigare. Nu kontaktade Bedsjö Hembygdsförening oss, när rallyt i Ånge redan var bestämt.

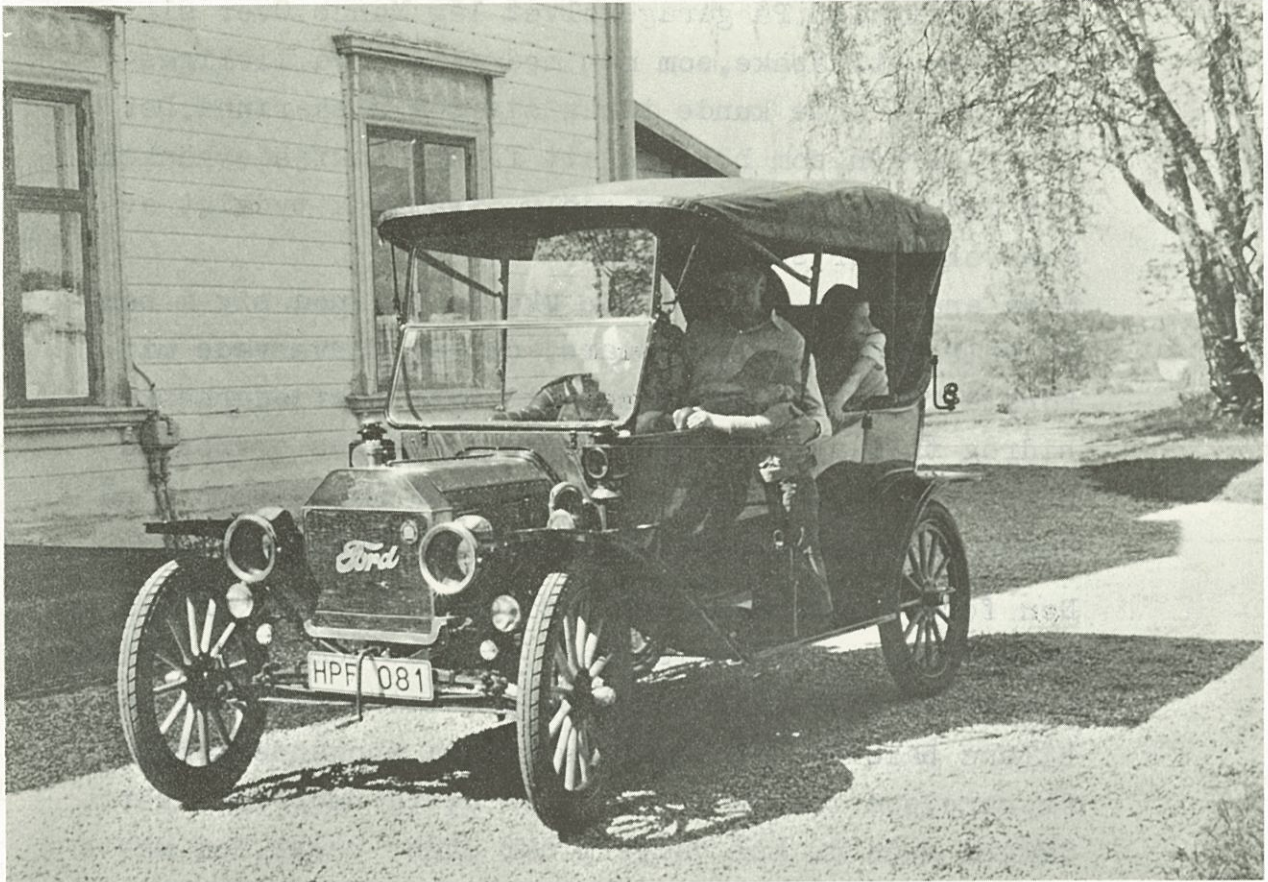
I augusti gjordes en liten tur ut till Andersön, men eftersom så få bilar var registrerade, blev ej tillslutningen så stor. Två klubbmedlemmar - Örjan Bergqvist och Per Åke Tegstedt - har dock gjort en desto längre tur. När vi övriga åkte till Södertäljemarknaden, tog de veteranbilen - Chevrolet 1936 och T-Ford 1924 - och körde till England. Resan gick lyckligt och gossarna är nu hemma igen.

Under sommaren har dock tre saker hänt av betydelse för oss gammelbilister. Trafiksäkerhetsverket har utfärdat en bestämmelse, om hur fordon, som tidigare varit registrerade i Sverige, men som nu saknar papper, skall kunna besiktigas och registreras. För oss innebär det lättnader.

Det andra gäller importen av begagnade bilar, som är äldre än fem år. Björn Eric Lindh, riksförbundet, skriver, att det nog kan betraktas som helt säkert/om vi inte får nyval/, att man från 1 januari 1978 ändrar på bestämmelserna. Nu betalar man 2:30 per kilo tjänstevikt plus diverse extra pengar, om bilen väger över 1.600 kilo. Sedan tillkommer moms och bl.a. vägningsavgift. I fortsättningen planerar man att ta ut en avgift, som motsvarar 10% av bilens värde och sedan moms förstås. Det här innebär, att det torde bli billigare att importera en bil för oss vanliga knegare. De tunga bilarna blir billigare, medan det för en sportbil inte blir så mycket billigare än det är idag. Vänta således med eventuell import till nästa år.

Den tredje glada nyheten gäller varsel- och halvljuset. Som Du kan se på annan plats i denna tidning, så har Trafiksäkerhetsverket gått med på att låta fordon, vars generatorer inte laddar tillräckligt, slippa ha halvljus på dagtid. Istället skall man ha parkeringsljus eller om sånt inte finns, ingenting alls.

Det här innebär, att Du inte behöver bygga om din gammelbil. Trafiksäkerhetsverket har överlåtit till MHRF att utfärda intyg, som Du skall ha med Dig i bilen. Exakt hur det skall se ut, skall riksförbundets styrelse besluta om. Det kommer att bli straffbart och kosta en massa pengar att köra utan halvljus. Det blir således ingen generell dispens. Vad har hänt när? Det får Du veta i nästa nummer. Till dess GOD JUL/REDAZ



Att ha en hobby

Av Arne Blix.

Det var så här det började. Min "skrotkompis" Manne flyttade till Bräcke i början av 1960-talet och kom att bo i samma hus som jag.

Flyttlasset innehöll bl.a. en T-Ford av årgång 1920. En sådan där, som man kunde få för 25 kronor i början av 1930-talet och ändå känna sig lurad. Många körde ut sina T-Fordar på vårisen och lät dem bli en "Glurp".

En dag hade jag anledning att träffa Manne och frågade hans fru Asta var han fanns. "Han ligger under älskarinnan. Där har han varit både dag och natt under hela semestern". Stackars människa tänkte jag och tänkte då närmast på hans fru, även om hon inte såg precis ledsen ut. Då det var ett angeläget bankärende, började jag gå mot sängkammardörren, men blev hindrad av Asta, som skrek:

"Dom håller till i garaget".

Mycket riktigt. På garagegolvet låg Manne. Över sig hade han ett åbåke, som man med sin allra livligaste fantasi inte kunde tänka sig som älskarinna. Det var T-Forden, som höll på att få nya bakfjäderhänken. Att det inte gjorde sig själv, framgick tydligt av den vokabulär som användes.

Föga anade jag då, att man skulle befinna sig i samma belägenhet tre år senare, då jag förvärvade min första T-Ford. Momentet med att byta bakfjäderhänken bidrog till att öka 3-åriga sonen Magnus ordförråd högst väsentligt. Han lekte med sina Dinky-Toys i närheten och skulle naturligtvis "säga som pappa".

Den första T-Forden, som jag fann i en lada intill Köjagården i Edsåsdalen hade så sent som 1950 varit T.o.R. Paris, vilket också stod målat i vit färg på bilens baksida. Det var visst några muckande frösöflygare, som firade friheten på detta underbara sätt. Säkert hade de kul varje minut under resan, som måste ha blivit rätt billig vad bränslet anbelangar. De hade en enliters bensindunk, som användes vid start och skiftade sedan över till fotogen, som fanns i den ordinarie tanken. Om Du vet namnet på någon av deltagarna i denna resa, hoppas jag, att Du hör av Dig. Jag har inte lyckats få reda på någon av dem, trots ihärdiga försök. Kanske håller de sig undan, eftersom det var genant att åka T-Ford på 1950-talet. Men tiderna har ju förändrats.

Visst borde jag ha nöjt mig med en T-Ford. Det var ju i alla fall en mer än de flesta har. Men har man blivit stucken av veteranbilsflugan, får man ett ha-begär, som är otroligt. Manne och jag kammade igenom södra Norrlands inland och fjälltrakter under flera år. Vad vi letade efter, behöver jag inte tala om. Till sist hade vi en hel loge full med gamla bildelar. Vi satsade framförallt på T-Forddelar, ty det behärskade vi.

Men stackars Manne kom en gång över ett kylarlock till en Chevrolet 1926, även kallad "Den blå skönheten" och naturligtvis måste han snoka rätt på det som fattades. Det tog honom tio år, men nu har han också en bil, som världens finaste bilmuseum - Harrah's i Reno, USA -

skulle vara stolt över att äga. Det är inte klokt, vad den är fint restaurerad.

Under en av våra skrotfärder stötte vi på en lastbil, som hade stått i sitt garage under 40 år. Det var en 1-tons T-Ford av årgång 1920 - således Sveriges äldsta i sitt slag.

Folkhumorn hade döpt den till "Snigeln", eftersom den inte gick fortare än 15 km/tim. Den hade dock bidragit till, att vi fick en av världens bästa löpare. Bilen fanns "hemma i Albacken" och Gunder Hägg hade många gånger sprungit ikapp med "Snigeln".

Vi fick köpa bilen efter många års bearbetning och fick den körklar i god tid för att kunna delta i Monte Carlofilmen, som spelades in i Åre. Manne och jag föreställde två franska bönder, som per lastbil kom till ett hotell i Alperna, där rallybilisterna just var ifärd med att fira, att de lyckligt hade nått ett etappmål. Det var fantastiskt roligt att vara med i filmen. Dessutom fick vi en tusenlapp var för en dags medverkan. Den tid vi syns i filmen kan uppskattas till två sekunder.

Snigeln och Mannes blå skönhet kommer i TV nästa år, då vi sommaren 1977 fick tillfälle att delta i ytterligare en filminspelning.

Pärulan bland mina bilar är en s.k. "Mässingford" av årgång 1914. Den fanns på en gästgivaregård i Långå i Härjedalen. I samband med en liten olycka, då kylaren blev sönderslagen, plockades bilen isär och användes sedan i driften av gästgivaregården. Karossen sattes på en släde. Motorn fick tjänstgöra som sugapparat till en mjölkkningsmaskin. Hela bilen så när som på kylaren, som hade sålts till skrot, fanns kvar på gården. Jag kan inte förlåta mig själv, att inte detta tillfälle filmades, då den gamla bilen bit för bit letades fram ur olika bodar.

1914 års T-Ford var den sista riktigt antika modellen som Ford tillverkade. 1915 hade man visserligen kvar mässingkylaren och karbidstrålkastarna, men karossen har s.k. torped, dvs. en mjuk övergång

från vindrutestolparna till motorhuven. Dessutom påbjöd Ford, att "alla fick ha den färg de ville bara den var svart", vilket gjorde, att folk började köpa Chevrolet vid mitten av 1920-talet. Den var obetydligt dyrare än T-Forden och hade dessutom en "riktig" växellåda.

En fråga, som man ofta får från vänner och bekanta är: "Har Du något nytt gammalt på gång?"

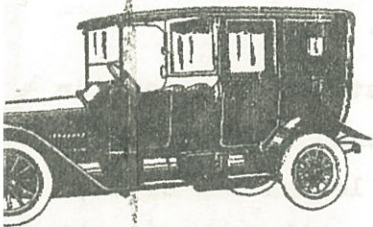
Visst har man lugnat sig med åren, men just nu håller jag på med en gammal Opel från 1910-12. Den var utan bakaxel, men en sådan fick jag, tack vare en vän i Skåne, tag på i Köpenhamn.

Det är inte mycket man gör varje vecka, men desto längre kan man suga på karamellen. Det kommer att ta minst tio år, innan Opeln blir körklar, men det är inte alls synd om mig, ty jag har börjat helt frivilligt. Det som förvånar en mest är, att veteranbilar kom att bli min hobby. De bilkyrkogårdar man såg på 1950-talet väckte en sådan avsky mot allt vad gamla bilar hette, att man fattar inte, att det gick att ändra åsikt. Nu ångrar man, att man inte satte igång och samlade redan under kriget, då många gjorde sig av med de däckslösa bilarna, som bara stod i vägen. Men man får vara nöjd med det man har och tacksam över, att ha en hobby, som kommer att hålla en sysselsatt så länge man lever.

Originalfakturan till mässingforden kan studeras på nästa sida. Medan vi plockade rätt på bilen, hämtade farbror Östberg denna faktura från Gjestvangs i Stockholm.

Det ligger massor av bilhistoria bakom detta papper. Tänk vilket företag att fara ner till Stockholm - gå i skola, lära sig bilens funktion, ta körkort och sedan köra hem bilen på de vägar, som fanns då.

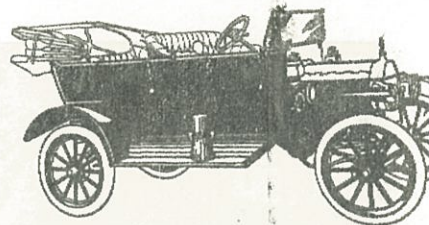
Dessutom fick dom ta emot skäll från alla hästägare dom träffade på. Då gällde det att vara stark i anden och ha en ängels tålmod, yttrade en gammal bilägare, när han beskrev en resa genom Hälsingland, då han var tvungen att dra bilen efter häst genom några byar, som hade bilförbud.



Gjestvangs

H. & F. A.-B.
STOCKHOLM

Riks Telefon 2828, 8128 :: Allm. Tel. 5984 :: Telegramadress: GJESTVANG



BENZ-HUDSON-FORD
GAGGENAU-LASTVAGNAR

AUTOMOBILUTSTÄLLNING
Kontor och Lager: STRANDVÄGEN 7 C

BENZ-HUDSON-FORD
GAGGENAU-LASTVAGNAR

Herr

S. J. Östberg,

STOCKHOLM 5. den 30/5 1914.

Långåskans.

Debet

An En Ford-automobil A 2828

3500: --

K r o n o r

3500: --

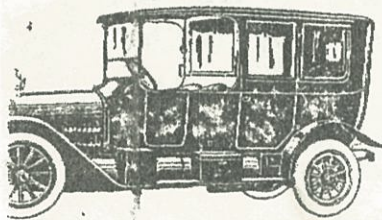
S. E. & O.

Quitteras:

Stockholm den 22/5 1914

E. G. Gjestvangs Handels- & Fabriks-Aktiebolag

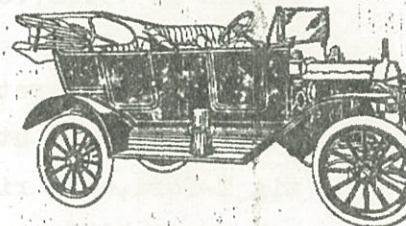
gn



Gjestvangs

H. & F. A.-B.
STOCKHOLM

Riks Telefon 2828, 8128 :: Allm. Tel. 5984 :: Telegramadress: GJESTVANG



BENZ-HUDSON-FORD
GAGGENAU-LASTVAGNAR

AUTOMOBILUTSTÄLLNING
Kontor och Lager: STRANDVÄGEN 7 C

BENZ-HUDSON-FORD
GAGGENAU-LASTVAGNAR

Herr

S. J. Östberg,

STOCKHOLM 5. den 30/5 1914.

Långåskans.

Debet

Maj 27

An 1 st. Däck 30 x 5, Chevron, Englebort

60: --

1 " " 30 x 3½ " "

86: 50

1 " Innerslang 30 x 3 " "

17: 50

1 " " 30 x 8½ " "

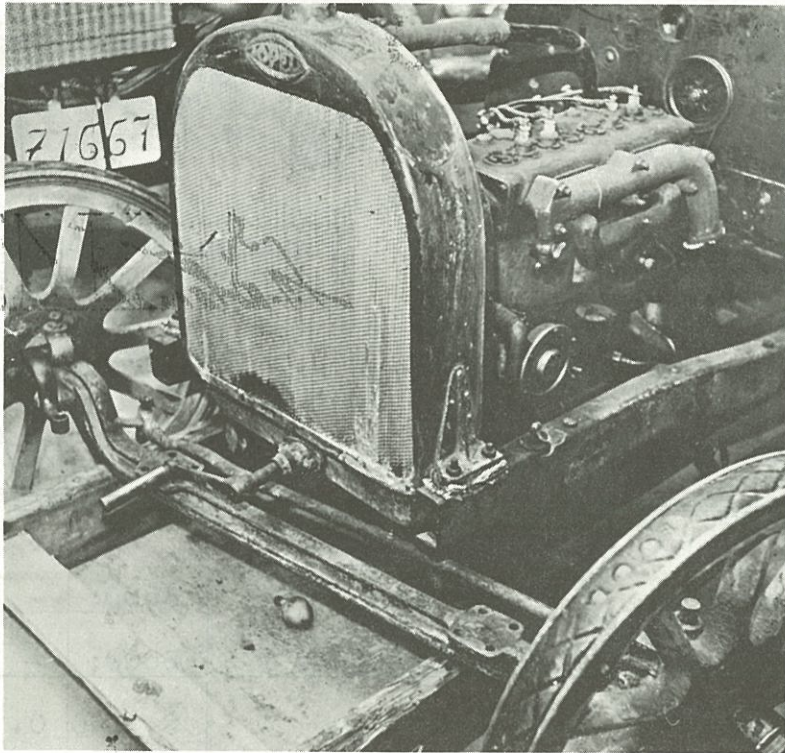
28: --

K r o n o r

186: --

S. E. & O.

Netto nr. kontant



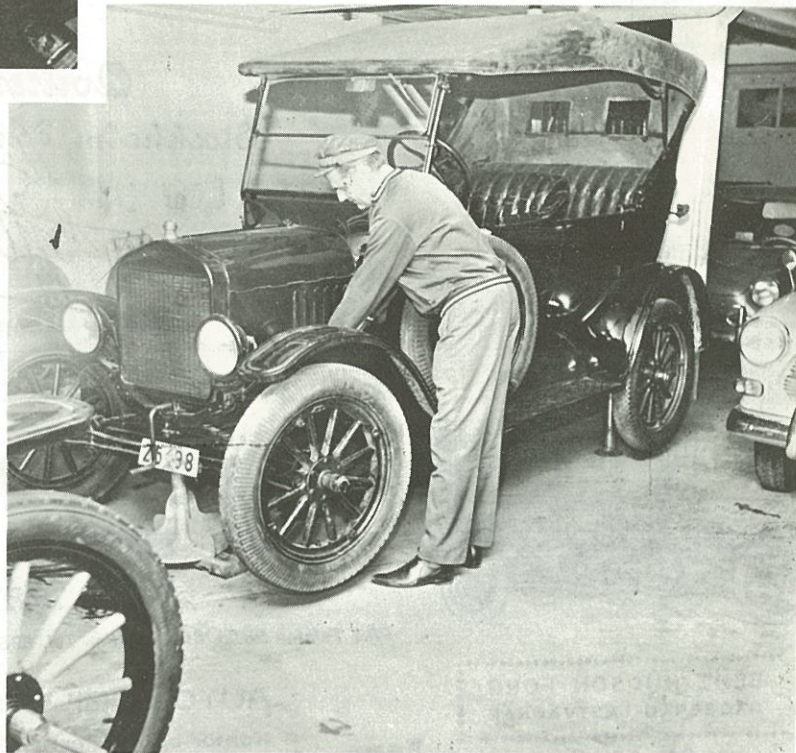
Opel 1910 - 1912.

Man måste vara veteranbilsbiten för att tycka, att denna bild är härlig. Man ser inte all lorten och oljan, utan tänker på hur bilen kommer att se ut, när man jobbat med den några år. Det finns gott om mässingdetaljer på en sådan här motor.

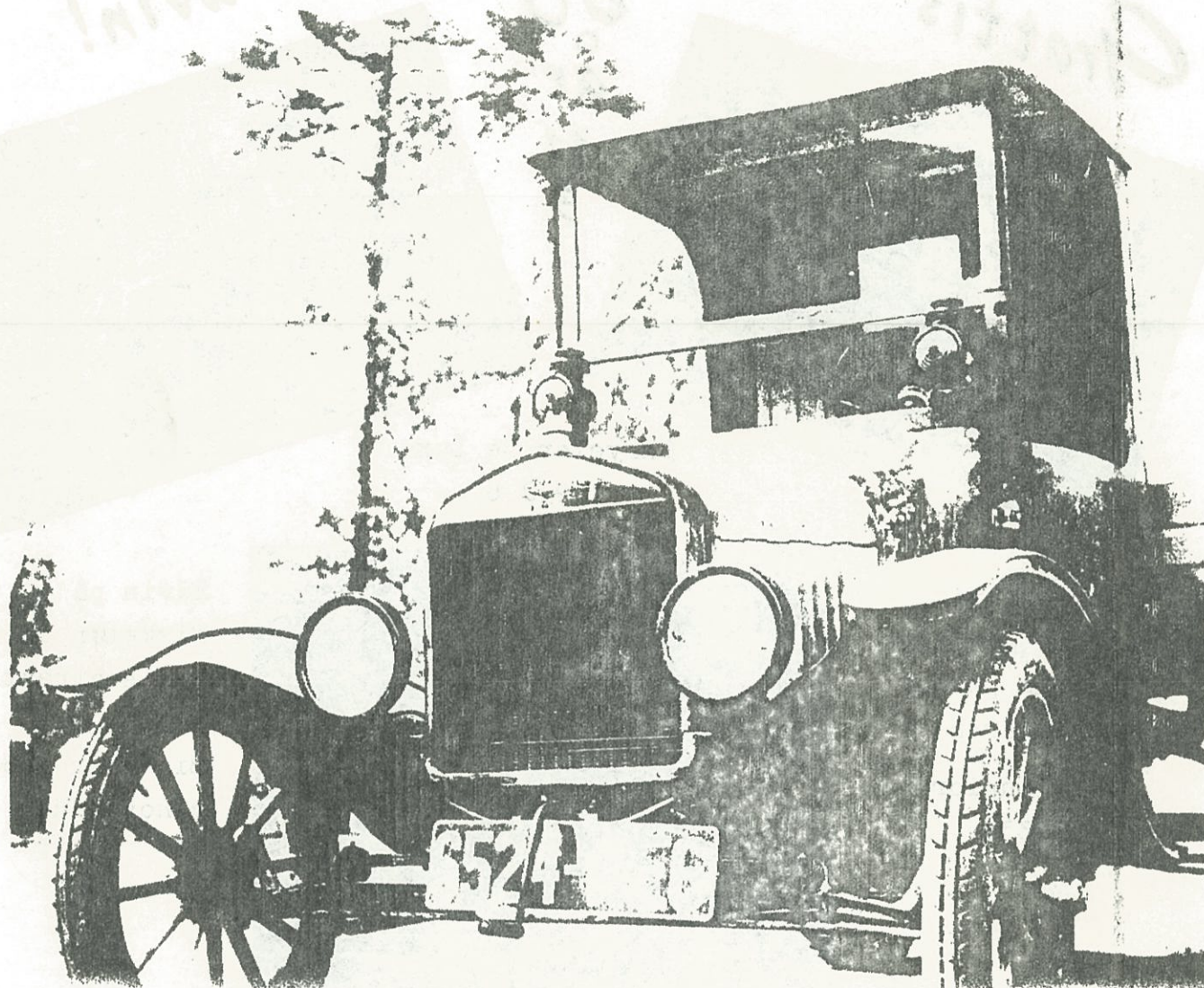
"Postlådan" framför brandskottet är en oljelåda med ett paternosterverk, som fördelar olja till olika ställen i motorn. Dom kunde förr också.

Det här är Köjaforden från 1923, då Ford tillverkade 2.055.309 bilar. Därefter avtog efterfrågan för att helt upphöra 1927. Sedan kom A-Forden, men man hann dock sprida ut 15.007.033 T-Fordar under åren 1908 - 1927.

Det här exemplaret är oregistrerat och ser ut som en riktig T-Ford, utan riktningsvisare och annat bjäfs, som man inte befattade sig med på 1920-talet.



Jämtlands nu äldsta bil är från Härjedalen. Tack vare att bilen alltid har stått inomhus, behövde jag inte byta klädsel och sufflett, vilket gör att bilen inte ser nytillverkad ut. Under ett rally i Östersund förra sommaren, gällde det att hinna i mål inom viss tid. Då var jag tvungen att pressa upp henne i 70 knutar. Dumt! T-Ford 1914.



Snigeln försågs med denna registrerings skylt, när hon var filmstjärna. Hon fick en make up i omvänd riktning. Make down skulle man kunna säga, då det gällde att se riktigt skamfilad ut.

Några franska filmkillar höll på att skratta sig fördärvad, när vi kom med Snigeln upp till Tott Hotell, men var dom första att gratulera oss till att hon var den enda bil bland alla fullbloden, som i snömodden däruppe kunde parkera precis, där dom ville vi skulle stå.

Jag frågade vad dom hade haft så roligt åt. I ordsvallet, som följde uppfattade jag "prévete" och det franska ordet för hjul. Prevete är ett ord, som vi använder oss av i Jämtland. När vi går på dass, går vi väldigt ofta på prevete och säger det också som den naturligaste sak i världen. Därmed stod det klart, att dom där fransmännen tyckte, att vår "Snigel" såg ut som ett dass på hjul. Jag har alltid trott, att fransmän har haft sinne för skönhetsvården, men håll med om, att jämtska

Grattis



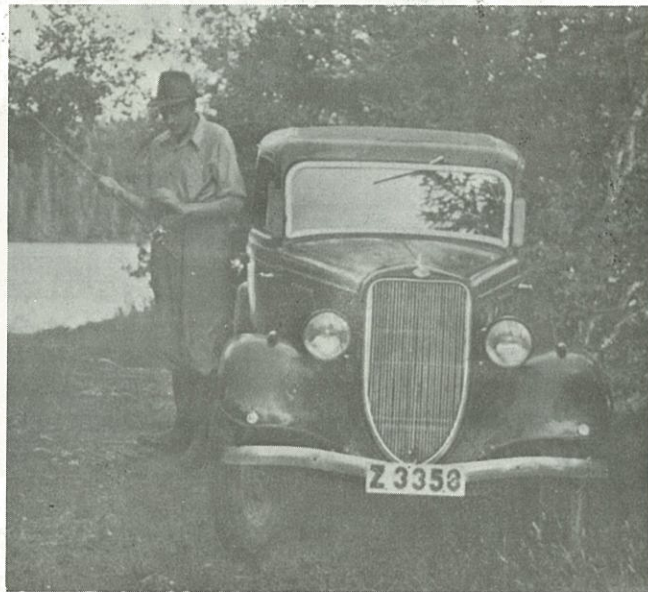
60
år
11
3

Edvin!



Chrysler De Luxe
1926

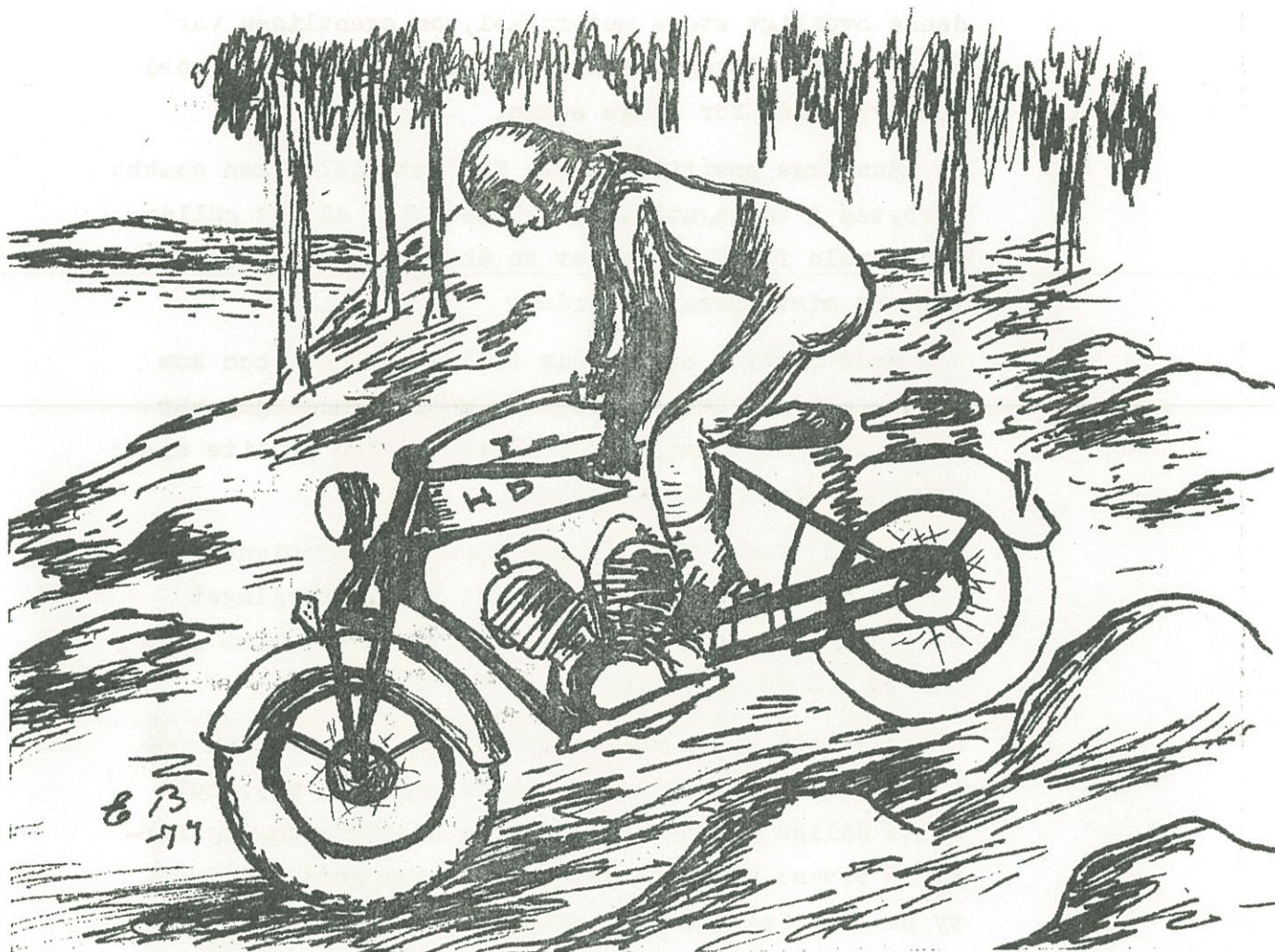
Här ser vi
några av
Edvins pärlor
genom åren
Ford Junior
1933



Edvin på
fisketur 1954
i Rissatrakten,
Norge.
Bilen är under
renovering.



Edvin med Volkswagen 1950 på fisketur vid Basiön. Kälarne-Håsiö.



Min sista färd på min första motorcykel Av Edvin Backman

Det var i slutet av 1930-talet. Jag hade nyss tagit mitt körkort. Men jag hade ingenting att åka på tills den dag min farbror kom hem från ett arbete i Närrike.

Med sig i bagaget hade han en Harley Davidsson 1200 cc 1918 års modell. Jag blev heltänd på den och frågade om den var till salu. Jo, det var den, om jag ville betala den mycket höga summan av kronor femtio. Min sparkassa innehöll bara fyrtio kronor, så det blev att utnyttja den lånemarknad, som stod till buds. Efter några dagar var motorcykeln min.

Trots sina 20 år på vägen var maskinen i mycket gott skick. Den gick fort. Ja, mycket fort efter dåtidens begrepp. Körde man över 50 km i timmen, så räknades det som buskörning och det kunde resultera i åtal. Men det var bara hälften av vad den kunde prestera.

Det var en skön känsla att åka omkring i byarna med denna ovanligt stora motorcykel, som egentligen var avsedd som sidovagnsmaskin. Sidovagnen var sönderkörd och avkopplad för länge sedan.

En människas positiva känsla för materielen kan snabbt förbytas i en negativ, så ock med mig, då det gällde min känsla för H-D-n, efter en åktur, som kunde ha blivit min sista resa på jorden.

Jag hade varit i ett ärende till en grannby och kom åkande mot min hemgård. Det var motlut, innan jag var uppe på gårdsplanen. Därför måste jag dra på lite extra gas för att klara backen.

Men ve och fasa! När jag var uppe på gårdsplanen och skulle dra av gasen, så gick det inte. Gasreglaget hade hängt upp sig i bottenläget. Vägen var slut samtidigt som motorcykelns hastighet ökade.

Det blev att sikta mellan två uthus och korsa en potatisåker, så att blasten rök om benen på mej. Trots detta dåliga väglag, ökade cykeln hastigheten. Jag försökte bromsa, men utan resultat. Nu var goda råd dyra, ty nu hade jag bara ett stenigt och guppigt gärde framför mig. På ena sidan sluttade det ned mot en sjö och på andra sidan växte grov och tät skog.

Min färd fortsatte med full fart in på gårdet. Där begynte motorcykeln och jag en lustiger dans. Den djupt fjädrande sadeln gjorde, att jag var mer högt uppe i luften än nere i sadeln. Hela tiden höll jag dock krampaktigt fast i styret.

Någon lust till ett ofrivilligt bad hade jag inte, så jag försökte i stället att svänga runt på det steniga och ojämna fältet. Helt plötsligt saktade cykeln ned sig till halv fart och gick på bara en cylinder. Troligen hade jag under mina akrobatiska övningar lyckats sparka av ena tändkabeln.

Än räckte dock farten för ytterligare några ordentliga luftfärder, innan jag på en slät fläck fick chansen att sparka av den andra tändkabeln. Det blev tvärnit! Jag for som en handske i en vid båge ett antal metrar och hamnade en meter från en mäktig fura, som jag troligen hade rammat, om jag ej hade lyckats stoppa ekipaget.

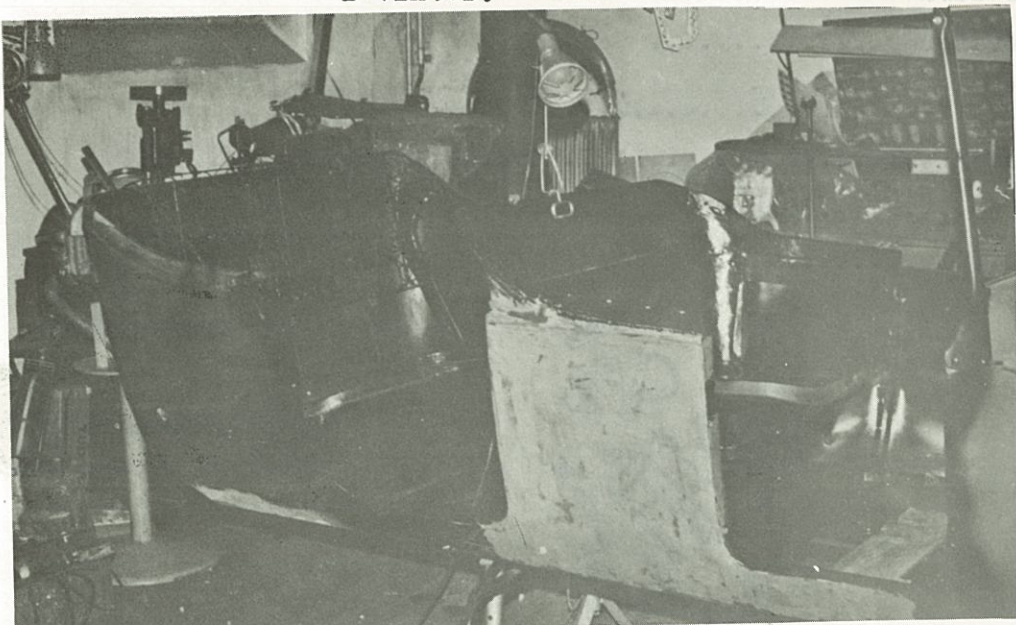
Nu låg jag där mörbultad, blåslagen och chockad.
Vad hade egentligen hänt? Allt hade ju gått så
snabbt. Min mor kom och undrade, vad jag i fridens
namn hade för mig.

"Jag trodde det var åskan, som gick, men jag tyckte liksom,
att det mullrade lite för länge", var hennes kommentar.

Det var nu slutåkt för min del med denna nyckfulla ma-
skin. Min far sade, att det var en helvetesmaskin, och jag
tror nu, att han hade rätt.

Några veckor senare fick jag ett erbjudande att köpa en
A-Ford av årgång 1930 med motorcykeln i utbyte. Den affä-
ren blev av och det blir en historia i nästa nummer av
Karbulatorn.

Mitt senaste för-
värv är en T-Ford
av årgång 1923.
Den hittade jag
uppe i Åretrakten
och den har kommit
att sysselsätta
mig på heltid det
senaste året.
Jag hoppas, att
T-Forden skall
vara klar till
sommaren. Just nu
återstår endast
klädslin, som jag
skall försöka göra
i vinter.



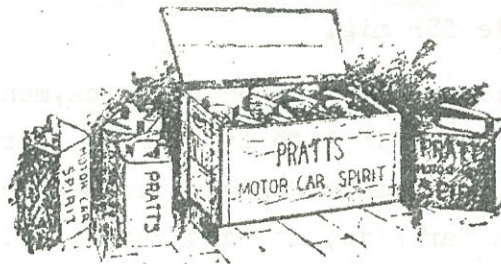
PRATT'S MOTOR CAR SPIRIT

Specially refined and highly deodorised for use in Motor Cars.

LEAVES NO DEPOSIT IN CYLINDERS.

Annons år 1900

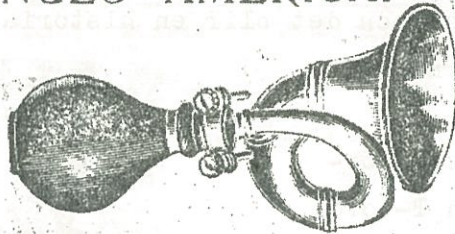
IN
TWO-GALLON
CANS.



IN
TWO-GALLON
CANS.

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

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

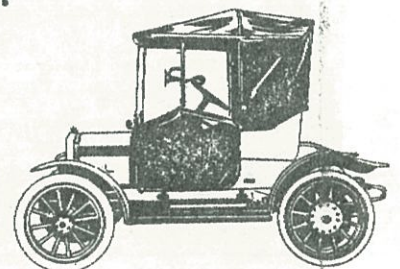
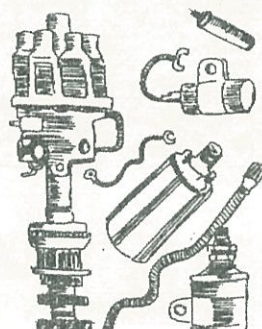
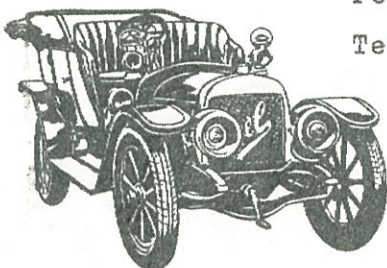


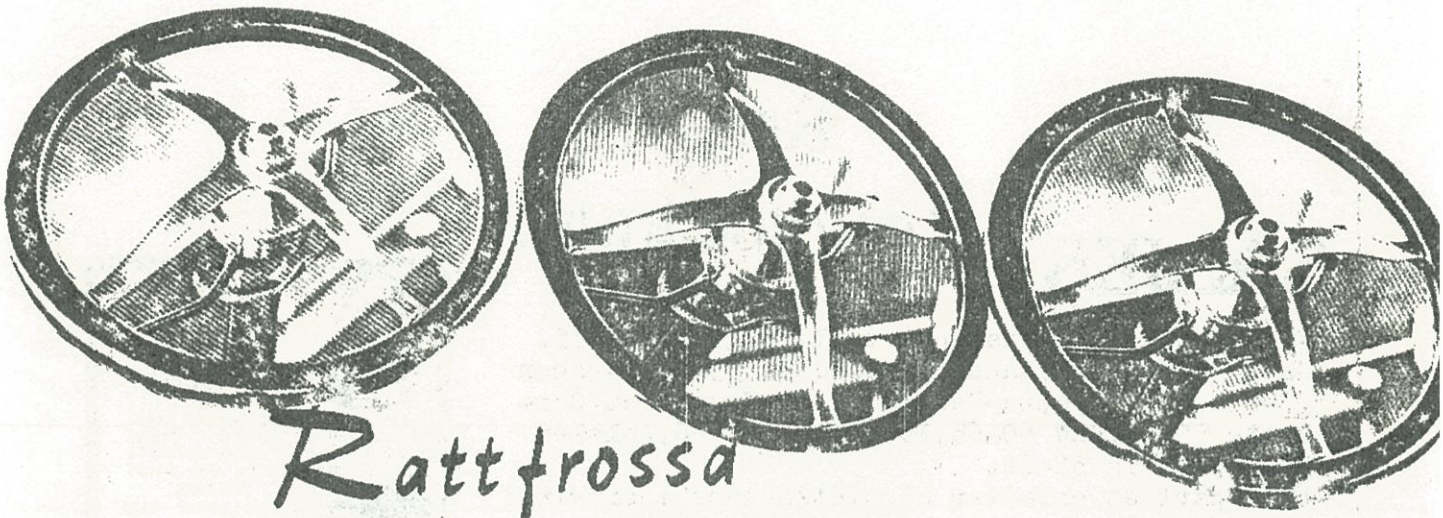
Vi har i lager FÖRDELARLOCK, BRYTARSPETSAR, ROTORER, KONDENSATORER, STARTMOTOR- och GENERATORER till c:a 90 % av alla gammelmobilmodeller 1927-60, utrustade med Auto-Lite, Delco-Remy, Bosch, DKW/IFA, Ducellier, SEV, RB, Ford, Fiat/Marelli eller Lucas el-system.

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

Sänd mot postförskott

....st. Fördelarlocksats Brytarspetsar
....st. Rotorst. Kondensator
....sts Startmotorkolsts. Generatorkol
Bilmärke.....Typ.....Årsmöd.....
Fördelarnr.....Startmotornr.....
Generatornr.....
Namn.....
Gatuadr.....
Postnr.....Orsadr.....
Tel.....





Rattfrossa

Av Christer Elgendal

Har man fått "T-Fordsjukan" så sent som på 1970-talet, då är det inte säkert, att det går att hitta en komplett eller något så när komplett T-Ford.

Nej, dom flesta får då liksom jag försöka samla ihop lösa delar till en T-Ford. Det kan vara väl så knepigt många gånger och ta något år, innan den är komplett från minsta till största delen.

Det har gått många år sedan tjugo- och trettiotalsbilarna blev nedplockade och skrotade ute i bygderna. Vilket bilmärke och årsmodell delarna hör till har i de flesta fall fallit i glömska. Därför kallas varenda rostig järnbit för T-Forddel idag. Identifieringen av delarna är ibland ett ganska svårt, men intressant arbete och man stöter ibland på vissa problem, när det inte anges i böcker hur vissa delar ändrades från år till år..

Ett problem bland många är hur ratten såg ut på T-Ford under olika år, vilket material, vilka mått m.m. Jag har med hjälp av många olika böcker och **goda** vänner lyckats göra en sammanställning av T-Fordens olika rattar.

1908 - 1910	14 tums ring i körsbärsträ, omålad. Rattkors i mässing.
1911	15 tums ring i körsbärsträ, omålad. Rattkors i mässing.
1912 - 1913	15 tums ring i körsbärsträ, svartlack. Rattkors i mässing.
1914 - 1919	15 tums ring i körsbärsträ, svartlack. Rattkors i gjutjärn, svart.
1920 - 1925	16 tums ring i hårdgummi. Rattkors i pressad stålplåt, svart.
1926 - 1927	17 tums ring i hårdgummi. Rattkors i pressad stålplåt, svart.

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. Däribland 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
Motor lock cap, duplex 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 Stuc Set
Chrome plated
8) short (2) long \$2.50

Hood Hinge Retainer
chromed brass \$2.75
Stainless steel \$8.75

Running Board Step
plate. Polished alumi-
num, 6 1/2 x 8 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
and unbreakable insulator
instrs. \$13.95

Special Conduit Clamp
\$1.50

Fuel Gauge
Airline Kit V-8
Ford, other
cars. Copper
tubing, fittings,
red fluid \$5.75

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 re-
storers. 1929-31 left \$14.95;
1929-31 right, \$13.95; and
1932 left, \$15.95; 1932 right \$13.95;
1933-36 steel in process.

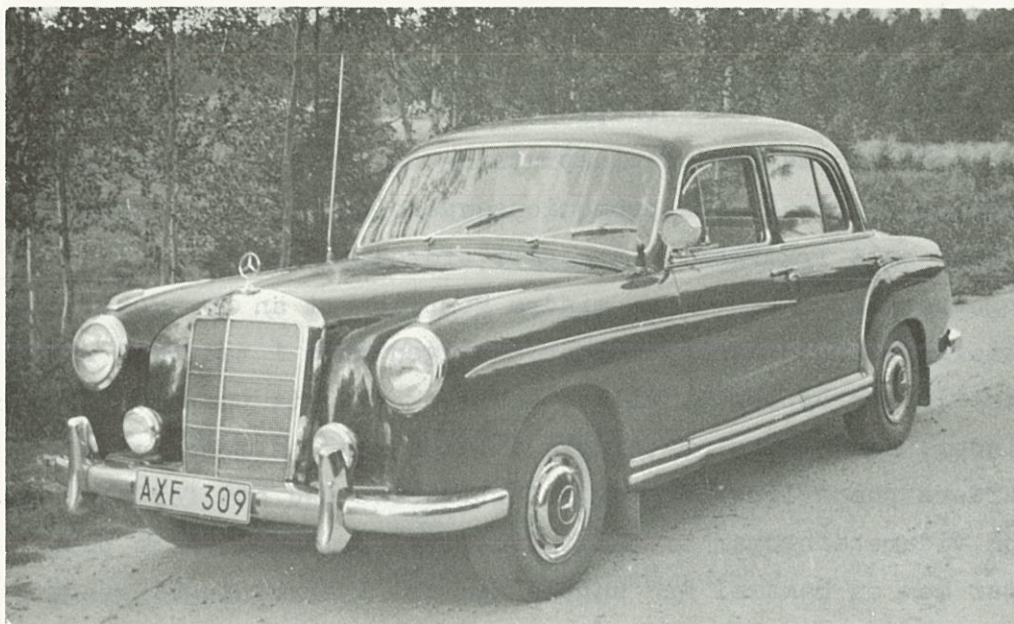
BUMPER CLAMP -
chrome plated, \$5.50; forged
to original curved contour.
End Bolt, forged black, \$1.00
End Bolt, forged, chrome \$1.50

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, 39c; Clip for Taillamp ext.
wires, 79c; Taillight extension wire, \$1.50;
Drum Taillight Socket, tested, ready to
insert, \$9.95.

A & L Parts Specialties
Canton, Connecticut 06019

MERCEDES BENZ 220 SE 1958-1959,

en sällsynt stjärna. 



Mercedes Benz 220 SE som tillverkades från oktober 1958 till augusti 1959.

Bensininsprutning på dagens bilmotorer är ingen ovanlighet snarare tvärtom, men för 20 år sedan utrustades bilmotorerna endast undantagsvis med bensininsprutning och då företrädesvis i sportvagnar i den högre prisklassen.

Experiment med insprutningssystem gjordes faktiskt redan under slutet av 1800-talet. Bosch började sina experiment med bränsleinsprutning 1912. Dessa försök gällde dieselmotorer, men den teknologi som utvecklades för dieselmotorer var väsentlig när det gällde att skapa nästa generation av bränsleinsprutningssystem, som togs fram för flygmotorer. En av pionjärerna på detta område var Mercedes Benz som i slutet av 30-talet använde bensininsprutning på sina flygmotorer. Detta insprutningssystem vidareutvecklades och kom att utgöra basen i det system som kom att användas i Mercedes Benz racervagnar på 50-talet.

1954 installerades ett bensininsprutningssystem som standard för första gången hos Mercedes Benz och då i den exklusiva sportvagnen 300 SL. Trots att systemet var helt tillfredsställande för denna modell fanns det nackdelar med systemet: effektförluster p.g.a. att mycken kraft gick åt att driva insprutningspumpen, en relativt hög ljudnivå och

komplikerad service. Till detta kom att systemet var oerhört dyrt. Den lyxiga coupé- och cabrioletmodellen 300 Sc, som byggdes mellan sept. 1955 och april 1958 i endast 200 exemplar försågs också med bensininsprutning. Även Mercedes Benz typ 300 d (W189) som började tillverkas från augusti 1957 utrustades med en insprutningsmotor. Hittills hade endast några av de mest exklusiva modellerna i Mercedes-programmet försetts med bensininsprutning, men f.o.m. hösten 1958 kunde 220 S erhållas med bränsleinsprutning mot extra tillägg. Modellen fick beteckningen 220 SE, och promotionsavdelningen hos Philipson talade om "ett nytt trumfkort i personbilsförsäljningen".

Insprutningssystemet i 220 SE är mindre komplicerat än de system som användes tidigare. Insprutningen sker nämligen inte i takt med insugningsventilernas öppnande, vilket skulle kräva ett pumpelement för varje cylinder, utan bränslematningen ombesörjs av en pump med två kolvar. Vardera pumpcylindern står i förbindelse med ett fördelningsstycke, som vidarebefordrar bränslet till tre spridare. Varje pumpkolv arbetar mot en kamaxel med dubbla kammar. Insprutningsaggregatet är av märket Bosch, och eftersom bränslet tillförs i små portioner med jämna intervaller kallas systemet intermittent eller pulserande insprutning i motsats till kontinuerlig insprutning.

Fördelarna med insprutningsmotorn jämfört med förgasarmotorn hos 220 S var: 1. Lägre bensinförbrukning bl. a. eftersom accelerationspump saknades, 2. Mindre risk för att motorn skulle knacka, 3. Större elasticitet hos motorn, 4. Ingen risk för isbildning, 5. Säkrare start vid extrema väderleksförhållanden.



Just detta exemplar på bilden är den 7:e 220 SE av den äldre limousinmodellen som kom till Sverige 1958-1959 och den 335:e tillverkade i en serie på 1974 vagnar. Motornumret är så lågt som -00009.

Att 220 SE 1958-1959 är en sällsynt modell framgår av nedanstående tabell, där tillverknings-siffrorna för övriga modeller i 220-serien visas.

Typ	220 a	219	220 S	220 SE
Tillverknings-period	juli 1954- april 1956	mars 1956- juli 1959	mars 1956- aug. 1959	okt. 1958- aug. 1959
Antal tillverkade vagnar	25.937	27.845	55.279	1.974

Anm.: Tillverknings-siffrorna avser limousiner, ej coupé- och cabriolet-modellerna. För 220 a modellen ingår dock även siffrorna för cabriolet-modellen. -Den nya 220-karossen med antydan till fenor började tillverkas från augusti 1959.

Som framgår av tabellen har knappt 2.000 exemplar byggts av 220 SE med den äldre karossen under det knappa år tillverkningen pågick. Det innebär att den är en av de minst tillverkade modellerna hos Daimler-Benz; många coupé- och cabrioletmodeller inbegripna. (Som jämförelse kan nämnas att den efterföljande 220 SEb gjordes i över 66.000 exemplar mellan 1959 och 1965).

Till Sverige importerades genom Philipson 219 limousiner 220 SE; dessutom några få coupéer och cabrioletvagnar. Av dessa 219 vagnar var 162 vanlig vänsterstyrd,

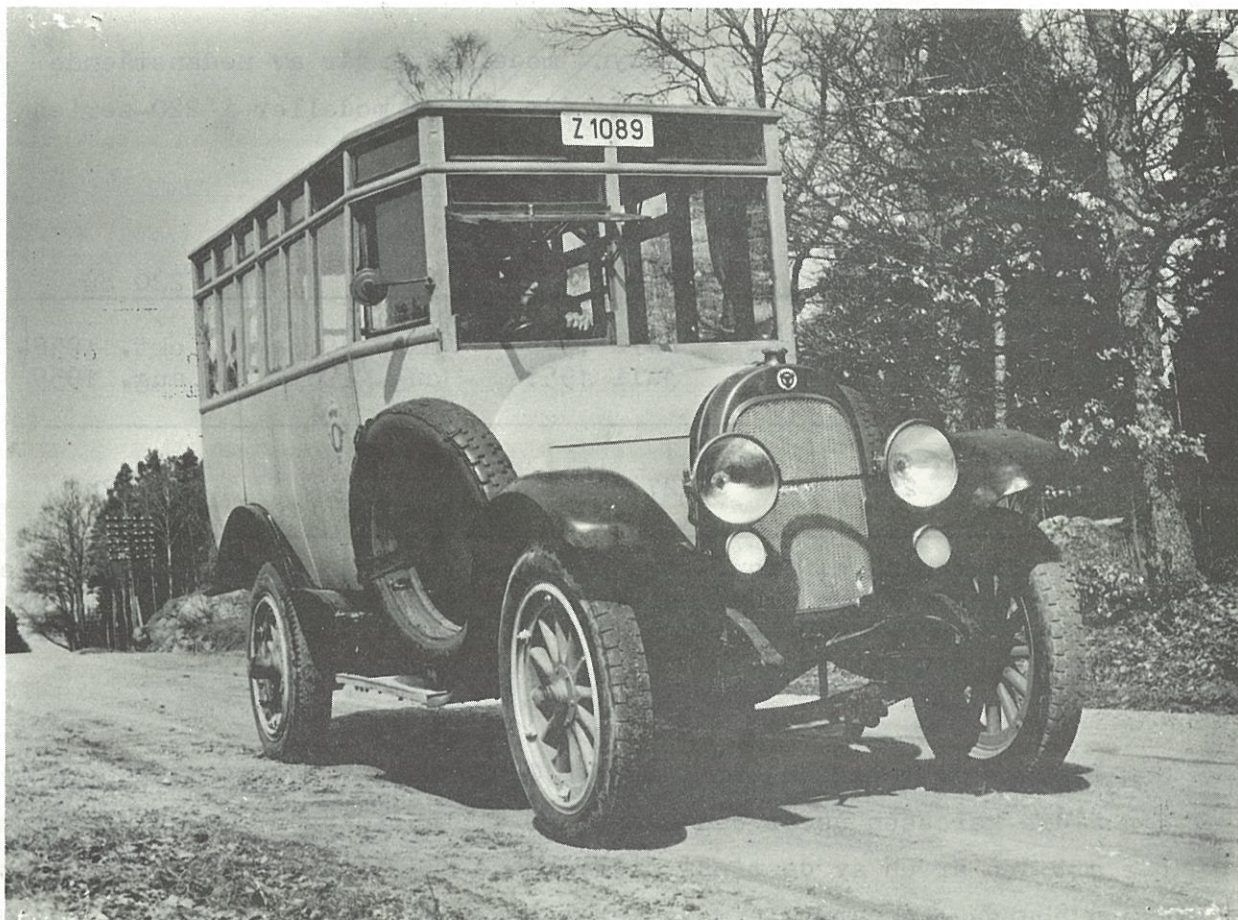
- 41 vänsterstyrd med soltak,
- 14 vänsterstyrd med halvautom. koppling,
- 1 vanlig högerstyrd,
- 1 högerstyrd med halvautom. koppling.

Hur många exemplar det finns kvar av dessa 219 limousiner finns det ingen uppgift om, men en gissning skulle vara att c:a 20 vagnar finns bevarade. Ett register över de i Sverige befintliga 220 SE 1958-1959 håller f.n. på att upprättas.

Anm.: Artikeln bygger på bl.a. följande litteratur:
 Auto motor und sport 24/11 1976.
 Fart nr 3 1963.
 Frostick, Michael: The mighty Mercedes, London 1975.
 History of Mercedes Benz motor vehicles and engines, (utg. av Daimler-Benz fabriken). Stuttgart - Bad Cannstatt 1972/73.
 Oswald, Werner: Deutsche Autos 1945-1975, Stuttgart 1976.
 Road and Track november 1976.
 Teknik för alla 3/10 1958.
 Tips från Sales Promotionavdelningen (Philipson), 8/9 1958.
 Ullyett, Kenneth: Mercedes Benz Companion, New York 1967.



Stig Nilsson



Postbuss modell Ä

Det här fordonet tilldrog sig stor uppmärksamhet i Östersund dels på pingstaftonen dels den 8-9 oktober, då det var utställt utanför Handelsbankens hus vid stortorget i samband med frimärkets dag och föreningens jubileumsutställning.

Det är den första motordrivna postbussen, som postverket hade i sin tjänst. Den tillhörde diligensområdena i Lycksele och Östersund, när den var i bruk. Förr hade den beteckningen Z 1089.

I sommar har den varit på turné runtom i landet för att göra propaganda för turismen i Sverige. Turistrådet och postverket vill locka turister att åka postbuss i Norrland.

Den gula diligensen är tillverkad 1923 och körs fortfarande på sin originalmotor. Men för säkerhetsskull fraktas den på en specialvagn mellan utställningsorterna.

Diligensförare Dan Stenvall från Storuman följer utställningsbussen, klädd i uniform av gammal modell. Passagerarna i bussen, som kunde ta 12 personer, var verkligen föremål för omtanke från postverkets sida på den tiden. Med bussen följde nämligen halm-skor, som man kunde ta på för att slippa frysa om fötterna.

Nytt om MOTORBÖCKER

Från oss kan Du köpa praktiskt taget alla böcker om automobilhistoria, inklusive nytryck av instruktionsböcker, servicehandledningar och säljkataloger. Alla populära böcker finns normalt i lager för omgående leverans. Komplet katalog över motorböcker, utgiven av Classic Motorbooks i USA, kostar tre kronor + porto 1.40. Skicka beloppet i frimärken så kommer katalogen omgående. Och alla böckerna i katalogen kan Du beställa genom oss. Du är alltid välkommen att ringa, men tyvärr kan Du nå oss endast under kvällstid eller under veckohelgerna.

DEUTSCHE AUTOS 1920-45 /W Oswald/ Tyskland 1977

En helt magnifik kataloghandbok om tyska bilar 1920-45. Boken innehåller en kort introduktion om varje märke och modellserie samt foto och detaljerad teknisk information om varje modell. Uppgifter om pris, produktionstid, produktionstal mm. Mängder med värdefull information som ofta saknas även i specialböcker om Opel, Mercedes-Benz, BMW etc. För en stor mängd tyska bilmärken - Adler, DKW, Ford, Hanomag, Hansa, Wanderer för att nämna några - är boken den enda källan med samlad information om tyska 20-30-talsbilar. Omfattande dokumentation också om modeller från hopsättningsfabriker i Tyskland (Ford, GM, Fiat, Citroën) samt om Austro-Daimler, Gräf & Stift, Steyr och Tatra. En helt oumbärlig bok för alla som är intresserade av tyska förkrigsbilar. 800 illustrationer. 544 sidor. Inbunden. Skyddsomslag i färg. Tysk text. 140.00

DEUTSCHE AUTOS 1945-75 /W Oswald/ - Motsvarande kataloghandbok om efterkrigsbilar. 611 foton, 464 sid. Inb. 120.00

AHNEN UNSERER AUTOS /Gränz-Kirchberg/ DDR 1977

Det finns inte särskilt mycket litteratur om tyska förkrigsbilar. Denna bok utgör ett värdefullt komplement till Deutsche Autos 1920-45. Boken är utgiven i Östtyskland och handlar om de bilfabriker som hade sin verksamhet i denna del av Tyskland före kriget. De modeller som gjorts i DDR efter kriget har man haft det goda omdömet att utelämna (det finns en särskild bok om dessa). Boken ger intressant dokumentation om AGA, Audi, Brennabor, BMW, DKW, Horch, NAG, Wanderer m fl tyska märken. En värdefull dokumentation, väl illustrerad med såväl samtida foton som foton i färg av restaurerade bilar i DDR. 288 foton. 264 sidor. Inbunden. Tysk text. 65.00

THE POSTWAR TOURING CAR /G Robson/ England 1977

Läser Ni "Thoroughbred & Classic Cars"? Då har ni redan sett en hel del av innehållet i den här boken. Men det är trevligt att få det samlat och systematiskt i en volym. Robson skriver på ett underhållande sätt om efterkrigsårens sportvagnar och andra sportiga modeller. Väl illustrerad med en mängd fina foton. Innehållet ägnas huvudsakligen engelska bilmodeller men även svenska, tyska och franska bilmodeller finns med i text och bild. 115 ill. 130 sidor. Inb. 49.00

PININFARINA: MASTER COACHBUILDER /M Frostick/ England 1977

Vi har sett de flesta bilderna förr i bl a lyxiga japanska bildalbum men nu finns de för första gången samlade i en bok på engelska. För texten svarar välkände Michael Frostick och Pininfarina junior har personligen hjälpt till och kollat alla detaljer. Boken visar bilar med Pininfarina karosser från 1930-talets början och fram till 1955. En planerad andra del kommer att omfatta modeller efter 1955. En bok som hör hemma inte bara i den kräsne bilkonöversörens bokhylla utan som är ett naturligt komplement även till märkesböcker om framförallt Ferrari, Lancia och Alfa Romeo. Tryck på konsttryckpapper och elegant inbunden. 350 foton. 192 sidor. 78.00

MERCEDES-BENZ PRODUCTION MODELS 1946-75 /R Nitske/ USA 1977

Amerikanskt fotoalbum och historik om Mercedes-Benz personvagnar efter 1946. Foton av alla modeller, tekn data, produktionsstatistik mm. 168 illustrationer. 176 sidor. Stort format /265 x 210 mm/. Inbunden. 78.00

DODGE CARS 1924-38. 122 ill. 66 sidor. Stort format. 22.00

PORSCHE CARS 1960-64. 217 ill. 100 sidor. Stort format. 30.00

NASH METROPOLITAN 1954-61. Rikt ill. 66 sidor. Stort format. 22.00

CITROEN TRACTION AVANT 1934-57. Rikt ill. 100 sidor. Stort format. 30.00

Engelska album med nytryck av artiklar, annonser, tester mm ur framförallt samtida engelsk motorpress. Mängder med värdefulla data och foton som det annars är svårt att komma över.

MORGAN SPORTS - FROM THREE WHEELS TO FOUR - "AUTOCAR"

Morgans historia såsom den avspeglats genom åren i "Autocar" och "Motor Cycle". Värdefulla tester och artiklar om olika modeller från de första trehjuliga 1910 till dagens Morgan. Rikt illustrerad, även nya foton i färg. 80 sid. Stort format. 16.00

THE ROVER STORY - A CENTURY OF SUCCESS /G Robson/ England 1977

Robson har forskat rejält i fabriksens arkiv. Han har haft Leylands stöd i sin ambition att skriva den kompletta Rover-historien. En mycket ingående skildring av de män och beslut som format Rover-modellerna genom åren. Robson är en välkänd bilhistoriker och motorjournalist och han berättar på ett intressant sätt om utvecklingen från den första bilen 1904 (och produkterna dessförinnan!) fram till 1977 års Rover 3500. Mest om efterkrigsåren. 95 foton. 176 sidor. Inb. 63.00

AUSTIN HEALEY: THE STORY OF THE BIG HEALEYS /G Healey/ England 1977

Vem kan veta mer om Austin Healey än Geoffrey Healey? Han var med i det team som under faderns, Donald Healey, ledning utvecklade Austin Healey 100 och dess efterföljare 100 S, 100 M, 100 Six och 3000. Författaren har kunnat hämta material ur familjens eget omfattande arkiv och boken innehåller mycket av aldrig tidigare publicerade fakta och foton. Tekn. data på alla modeller. 1952-67. 150 foton i svart-vitt, 8 i färg. 256 sidor. Inb. 85.00

U S A

AMERICAN CAR SPOTTER'S GUIDE 1920-1939 / T Burness/ - 2607 illustrationer. 290 sidor. Stort format. 49,00
AMERICAN CAR SPOTTER'S GUIDE 1940-1965 / T Burness/ - 2115 illustrationer. 216 sidor. Stort format. 39,00
 Fantastiska bildkavalkader om USA-bilar. Bilder av de flesta märken och modeller. Oumbärliga när man vill veta hur olika årsmodeller sett ut. Två av våra allra populäraste böcker!!

AMERICAN CARS OF THE 1930s - USA-bilar 1930-39. 300 foton. 78 sidor. Stort, liggande format. Inbunden. 32,00
AMERICAN CARS OF THE 1940s - USA-bilar 1940-49. 250 foton. 72 sidor. Stort, liggande format. Inbunden. 32,00
AMERICAN CARS OF THE 1950s - USA-bilar 1950-59. 330 foton. 80 sidor. Stort, liggande format. Inbunden. 32,00
AMERICAN CARS OF THE 1960s - USA-bilar 1960-69. Rikt ill. 80 sidor. Stort, liggande format. Inbunden. 45,00

En serie mycket värdefulla fotoalbum som visar USA-bilarna år från år. Foton och korta data om alla märken och årsmodeller. Format 250 x 190 mm.

SPECIAL INTEREST AMERICAN CARS 1930-60

38 USA-bilar under 40 år - ett utmärkt historik- och fotoalbum om de allra flesta USA-bilar, även sådana om vilka det i övrigt finns lite litteratur. 404 foton. 192 sidor. Stort format. Rekommenderas oförbehållsamt. 20,00

▽ ENCYCLOPEDIA OF AMERICAN CARS 1930-42 / J Moloney/ USA 1977

Alla märken och modeller av USA-bilar 1930-42 i alfabetisk ordning. Illustrerad mer än 2000 foton av olika modeller. Omfattar även Oakland, Pontiac, Nash, Studebaker, Essex och alla dessa andra USA-bilar för den här tidsperioden som det finns så lite litteratur om. 384 sidor. Stort format och elegant inbunden. 95,00

E N G L A N D

COMPLETE CATALOG OF BRITISH CARS / Culshaw-Horrobin/

Mycket omfattande kataloghandbok om alla engelska bilmodeller fram till 1973. Historik och tekniska data för cirka 3700 bilmodeller från 700 fabriker. Mycket väl illustrerad med cirka 1000 foton. 512 sidor. Stort format /285 x 220mm/. Inb. 55,00

BRITISH LIGHT CARS 1930-39 / B Hudson/

Dels beskrivning av epokens fina engelska bilmodeller, dels handbok i restaurering av dessa. Steg-för-steg instruktioner om restaurering, tips om reservdelsleverantörer, listor över märkesklubbar och specialister gör boken ovärderlig för den som restaurerar en engelsk förkrigsbil. Foto och detaljerade data på modeller från Alvis, Aston Martin, Austin, Ford, HRG, MG, Morgan, Morris, Riley, Rover, Singer m fl lätta engelska bilmodeller. 200 ill. 336 sid. Inbunden. 70,00

POSTWAR BRITISH THOROUGHBREDS: THEIR PURCHASE AND RESTORATION / B Hudson/

Beskrivning av de intressantaste engelska bilarna 1947-59 samt råd och tips om hur man restaurerar dessa. Adresser till märkesklubbar, reservdelsfirmor, specialverkstäder etc. Bl a följande märken ingår i bokens katalogdel med foton och data mm: AC, Allard, Jaguar, Jensen, Jowett, Lagonda, Lanchester, Lea-Francis, MG, Morgan, Riley, Rover, Sunbeam, Triumph, Wolseley. 182 sidor. 117 illustrationer. Inbunden. Skyddsomslag i färg. 55,00

BRITISH CARS OF THE EARLY THIRTIES (1930-34) - 230 foton. 80 sidor. Inb. 32,00
BRITISH CARS OF THE LATE THIRTIES (1935-39) - 280 foton. 80 sidor. Inb. 32,00
BRITISH CARS OF THE EARLY FORTIES (1940-46) - 150 foton. 64 sidor. Inb. 32,00
BRITISH CARS OF THE LATE FORTIES (1945-49) - 160 foton. 64 sidor. Inb. 32,00
BRITISH CARS OF THE EARLY FIFTIES (1950-54) - 200 foton. 64 sidor. Inb. 32,00
BRITISH CARS OF THE LATE FIFTIES (1955-59) - 211 foton. 64 sidor. Inb. 32,00

En serie mycket väl illustrerade fotoalbum som visar engelska bilmodeller år från år. Foto och korta data om olika märken och årsmodeller. Stort, liggande format (250 x 190 mm).

R E S T A U R E R I N G

AUTO RESTORATION TIPS AND TECHNIQUES

Äntligen en bok som på ett fräscht och modernt sätt beskriver hur man restaurerar en bil. I rikt illustrerade kapitel tar man upp problemen just så som renoveraren upplever dem och ger värdefulla råd och tips om hur man skall tackla dem. Lika värdefull för den som restaurerar en USA-bil från 1920-talet som för den som jobbar med en femtio- eller sextio-talsmodell. Rekommenderas för såväl den "professionelle" restaureraren som för den som just tänker påbörja sin första renovering - alla finner material av värde i denna bok. Vål ill. 256 sidor. Stort format. 28,00

▽ Boken ännu ej inkommen. På grund av hamnstrejk i USA kan bestämd leveranstid ej utlovas.

Från AUTOMOBILHISTORISKA BIBLIOTEKET Box 6051 102 31 STOCKHOLM
 beställes följande böcker

.....
 att levereras mot postförskott + porto

NAMN

GATUADRESS

POSTNUMMER POSTADRESS

Mervärdeskatt ingår i
 alla priser

Porto tillkommer alltid

Reservation för prisändringar
 och slutförsäljning

Fullt returrätt - pengarna åter



HÖRT

Annonsskladet 1977 är äntligen klart. Vi hoppas, att alla blir belåtna med de delar, som utbjuds. Priserna lär sannolikt ha gått upp alltsedan förra året, men det har ju även allt annat också.

Ryktet berättar, att vår klubbmedlem Ingvar Carlsson på Frösön i höst drabbats av verklig otur. Den här gången var det ej Miljö Pelle utan sophämtningsbilen, som var framme.

Ingvar hade städat garaget och lyft ut sina skärmar, så att de ej var i vägen. Skärmarna var nyss inköpta till hans Nash 1929. Innan Ingvar visste ordet av var de borta. Sopbilen hade kommit. Det var sophämtningsdag. Med följde även skärmarna. Så tala om otur. Den här gången gick det ej att åka till brandgropen. Skärmarna hade gått igenom kvarnen, så av de vackra skärmarna fanns intet. Så om Du har några Nashskärmar, som passar till 1929 års modell, så tag kontakt med Ingvar. Han bor på Frösön och har telefon nummer 063/123947.

Något av stiltje har rått i sommar, men några jobbar hårt med sin bil. Ingvar, som vi nyss berättat om är en av dessa.

Alf Norlander är en annan, som vi tidigare berättat om. Han lägger just nu sista handen på sin Chevrolet 1928, som han köpte av Arne i Lorås.

Karl Erik Jonsson från Skavbränna söker febrilt delar till sin pärla Dodge Senior Six, men han har hittat även en Ford Eiffel, så hans fritid är räddad för åtskilliga år framåt. Om någon har en Dodgemotor, så blir Karl Erik glad.

Chevroletägare har också vår "postis" Roland Stenberg blivit. Han har köpt en Chevrolet 1931 och jobbar nu febrilt med denna vagn.

Peter Frändén i Kälarne är sysselsatt med sin Austin och Pelle Norman i Hammarstrand jobbar med sin Armstrong Siddley.

Arne Blix i Stavre arbetar på sin Opel 1912 och meddelar oss, att han äntligen har lyckats rädda Gregoiren kvar i Jämtland. Grattis får vi säga!

KOM MED I TVÅTUMFYRAKLUBBEN!!!!!!

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

Närmare upplysningar genom
David Møllergård
Spadstigen 3
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/119065
Helst brevsvår.



Det gör vi även till Edvin och Sven Jernberg. Sven har blivit far och fått sitt gånge äntligen klart, så nu kommer Sven och Yngve att renovera. Lycka till!

Ytterligare en Chrysler har införskaffats i klubben genom vår klubbmedlem Elving, som har Old Company i Östersund.

ÖPPET HUS var det på Länsmuséet den 20 november. Mycket folk - 2.500 personer kom, såg och glämt på klubbens utställning, som rönt stor uppmärksamhet.

Stig Nilsson från Strömsund hade gjort en fin Mercedes utställning. Per Åke demonstrerade och putsade navkapslar tillsammans med sin hustru och Edvin hade liksom för två år sedan gjort en utställning med gamla bildelar. Det gällde att tippa 10 rätt och det var rätt så klurigt.

Bäst lyckades Sten Edström, som har Lugnviks Bildemontering. Han har lärt sig en del under åren! Grattis får vi säga till Sten, som får en bilbok som pris för prestationen. Sten var förresten med som jämtbälgare och spred vackert ljud för de, som besåg klubbens utställning. Mer om Öppet Hus kommer i nästa nummer av Karburatorn.

Dispens från föreskrift enligt vägtrafikkungörelsen
Bo Jonsson 1977-05-31

Statens trafiksäkerhetsverk medger att fordon äldre än 25 år med en generatorkapacitet som väsentligt understiger den effekt som förbrukas vid körning med den föreskrivna belysningen tänd får framföras utan hinder av föreskriften i 90 § vägtrafikkungörelsen,

Är fordonet utrustat med parkeringsljus skall dock detta vara tänt.

Det åligger förbundet att bevaka att detta medgivande endast kan komma att utnyttjas för fordon där ovan angivet tekniskt skäl föreligger. Ägare av sådant fordon skall tillställas styrkt kopia av denna skrivelse med av förbundet påtecknat intygande att fordonet med angivet registreringsnummer omfattas av medgivandet. Denna handling skall sedan medföras vid färd för att kunna uppvisas vid fordonskontroll.

STATENS TRAFIKSÄKERHETSVERK

Som ni själva kan se av bifogade skrivelse från Trafiksäkerhetsverket har man gått med på att låta fordon vars generatorer inte laddar tillräckligt slippa ha halvljus på dagtid. Istället skall man använda parkeringsljus, eller om sånt inte finns, ingenting alls.

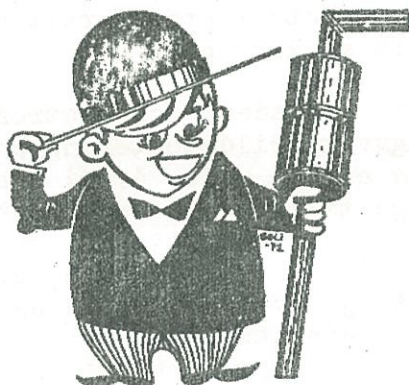
Det innebär som ni förstår att vi slipper att bygga om tusentals fordon - det är många bilar som inte klarar av att ladda upp sina batterier om man kontinuerligt kör med halvljus. Det är många sköna slantar vi slipper lägga ut, men det viktigaste är naturligtvis att vi kan få behålla våra fordon i originalskick.

Trafiksäkerhetsverket har överlåtit ansvaret för det hela på Riksförbundet. Det åligger oss att efter ansökan intyga att ett visst fordon inte kan uppfylla bestämmelserna, utan skall utgöra ett undantag.

Exakt hur det skall gå till skall vi besluta på nästa styrelsemöte. Till dess är det bra om ni informerar era medlemmar om att man från nästa år kan slippa ha halvljuset tänt på gammalbil på dagtid om man har ett intyg med sig i bilen. Men påpeka att det är straffbart och kostar böter att köra utan halvljus om man inte har fått tillståndet från Riksförbundet - det är ingen generell dispens, utan gäller bara fordon som har ett skriftligt tillstånd utfärdat just för det egna fordonet.

Som ni säkert inser är det här ett klart fall framåt - det är såvitt vi känner till första gången Trafiksäkerhetsverket överlåter ansvaret på en "intresseorganisation" och vi tror att det kan ha avgörande betydelse för vår hobbys framtid.

Björn-Eric Lindh



Ljuddämpare AB
S. NORIN & Co.

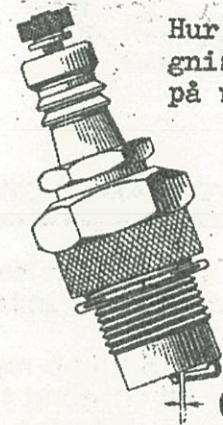
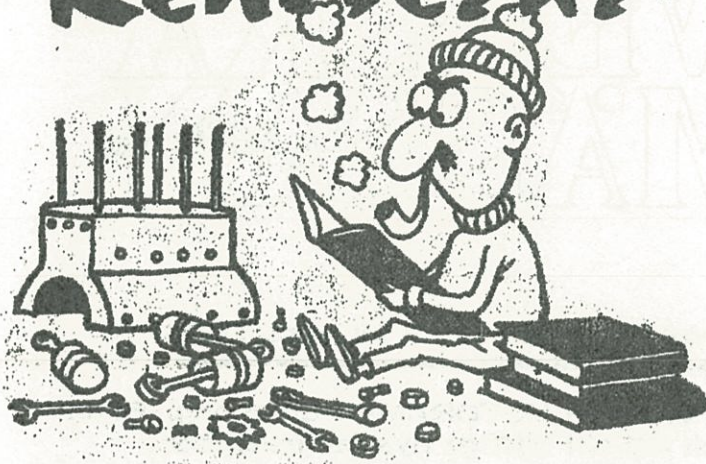
Butik: Köpmangatan 20

Lager: Bankgatan 16

Tel. 060/12 44 55 - 17 09 17

LIUDDÄMPARE • AVGASRÖR • KLAMMER
PACKNINGAR m. m. till de flesta bilar

Renovera - TIPS



Hur stort skall gnistgapet vara på min A-Ford?

Förra numret handlade till stor del om A-Ford. Jag tänker haka på med ett A-Ford tips i varje nummer av tidningen så långt jag kan. Sedan kanske någon annan av läsarna delger oss något tips från sin renovering. Det behöver ej vara Ford!

Startmotor A-Ford

Om Du ej skulle få tag på A-Ford startkol i original, så går det alldeles utmärkt att på någon bilelektrisk firma köpa kol, som heter LUCAS No 255659. OBS! Satsen innehåller 2 st kol. Det åtgår 2 satser. Christer Elgendahl.

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.

Tillverka vindanteramen själv. Det är enklare än du tror, och resultatet är billigt. Dimensionerna kan variera för olika bilmärken. E.B.

Skruvar i borsas och fastlödes innan rännan fastlödes.

Jämsör i lämplig dim.
Skär med rondell ett 8 m spår längs röret.
Smed kapa det sedan i de ändar som bildar hörn

Profitor 8 x 20 mm.
Delas vid skeddade längan.
Lägges sedan i spåret på röret och hårdlödes.



SVENSKA MÄSSAN Stiftelse

MOTORAMA I Göteborg. Motorshow den 11 - 19 mars 1978

Ca 100 fordon kommer att visas på MOTORAMA I Göteborg. Från fantastiska gamla bilar och MC till häftiga nya fartmaskiner.

Vill Din klubb medverka på MOTORAMA?

Har Ni tillgång till något intressant fordon inom MOTORAMA:s tema, som Ni vill visa.

Kontakta i så fall Svenska Mässan snarast!
Utrymmet är begränsat.



Medlem av Union des Foires Internationales (UFI)

Postadr. Svenska Mässan Stiftelse
Box 5222
S-402 24 Göteborg, Sweden

Telefon 031/20 00 00
Telex 20 600
Telegram Maessan

Bank
Skandinaviska
Enskilda Banken

Bankgiro 510-3007
Postgiro 1 24 84-2

Kul- lager

TIMKEN BEARING SERVICE

REGISTERED TRADEMARK

AB NIMCO

Baltzarsgatan 21 - Box 4148, 203 12 Malmö 4
Tel. 040 - 706 70

NIMCO - STOCKHOLM

Elektravägen 5 Box 42083, 126 12 Stockholm 42
Tel. 08 - 19 33 10

Du missar väl inte vårt klubbmöte i december. Klubbmästarna har lovat något extra den kvällen. Fredagen den 2 december klockan 19.30 i gamla klubblokalen, Genvägen 60 träffas vi nu, när Länsmuséet tagit den andra lokalen i bruk på grund av ombyggnad av Länsmuséet.

Välkomna!

Klubbmästarna.

SÄLJES

Till

A-Ford 1930: Stötfångarjärn
Vindruteram, renoverbar.
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 innehåller även mycket bilder.
Om ett tillräckligt stort antal beställes, kommer boken att nyframställas. 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 tillräckligt många anmälningar för att tryckningen skall bli av.
Missä inte detta tillfälle.

DS!

Härmed beställer jag

_____ exemplar av ovanstående verkstadshandbok.

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 övrigt 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

Minerva: Motor, huv, kylare, 1/4 ram, tank, m.m.

Folke Boogh
Box 6
830 42 ASPÅS
Tel. 0640/12141

Chevrolet Independence Sedan De Luxe 1931.

Bilen är avreg. och har stått 12 år garagerad. Däck och ljuddämpare är slut, men den nyrenoverade motorn har inte gått 100 mil ännu. I övrigt har bilen rullat 10.000 mil totalt med den gamla motorn. Koppling i växellåda är renoverade. Karossen är i bra skick, men sofforna är slitna.

Priset 15.000 anses av MHR-registrerad Chevroletspecialist som mycket skäligt.

Lars Sjöstedt
La Fiskareg. 16
222 22 LUND
Tel. 046/121553/139313

Mercedes Benz 220 S 1959: Med diverse reservdelar som fram- och bakskärmar. Några nya delar.

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



KARBURATORN

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

v.Ordf.: Pelle Norman
Kånkback, HAMMARSTRAND

Sekr.: Folke Boogh
Fack 6, 830 42 ASPÅS

v.Sekr.: Christer Elgendahl
Optand 2873, 831 00 ÖSTERSUND

Kassör: Sven Jernberg
Ösa, 830 43 ÅS

v.Kassör: Arne Blix
Stavre 2341, 840 50 GÄLLÖ

Revisorer: Örjan Bergqvist
Arvesund, MATTMAR

Tommy Molin
Fack 5029, 840 40 SVENSTAVIK

Klubbmästare: Carl-Olov Kingstad
Yngve Bosson
Sven Jernberg
Hans Erik Eliasson

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT- OCH BILDREDAKTÖR

Sven Schylberg
Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 20 45, 831 02 Östersund

ANNONSREDAKTÖR

Folke Boogh

Lokalredaktör i Östra Jämtland - Norra Jämtland

Arne Blix
Stavre 2341
840 50 GÄLLÖ

Folke Hemmingsson
Strömsvägen 47
833 00 Strömsund

Manuskript och annonsmanus sändes antingen till redaktörerna
eller till klubbens adress ovan. Allt emottages tacksamt!

Klubblokal: Genvägen 60, 1 tr ned. Gamla Klubblokalen.

Klubben sammanträder första fredagen i varje månad kl 19.30.
Medlemsavgift: 45:-/år. Insättes på Pgs 88 52 11 - 3.

Jemtlands Veteranbil Klubb
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND.

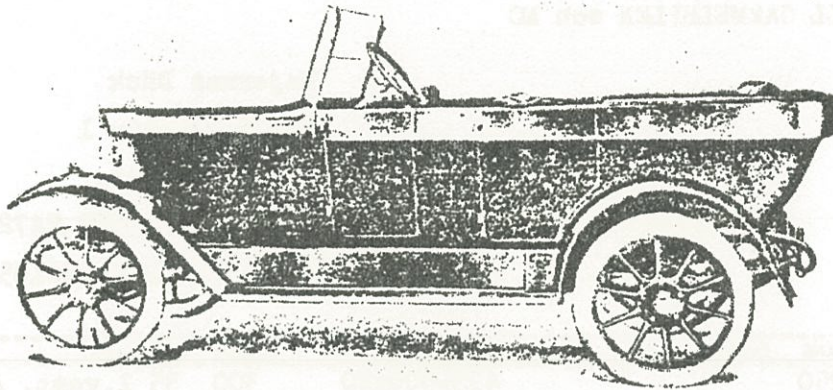
Klubborgan: Karburatorn * * * * *

Försäkringskommitté: Folke Boogh, Fack 6, 830 42 ASPÅS
Arne Blix, Stavre 2341, GÄLLÖ

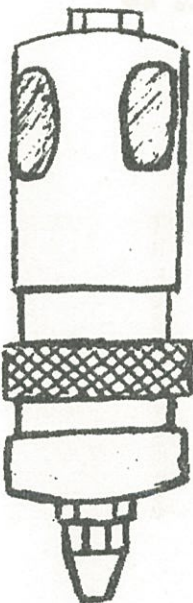
Kontakta dessa män om försäkringar.
Det lönar sig - Glöm ej bort din försäkring!



TV-AUTOMOBILEN



LANDSKRONA



Baklampor i messing med rött och vitt glas. Lampans höjd 120 mm. Inget fabriksmärke synligt. Tillverkad av Eisenan.

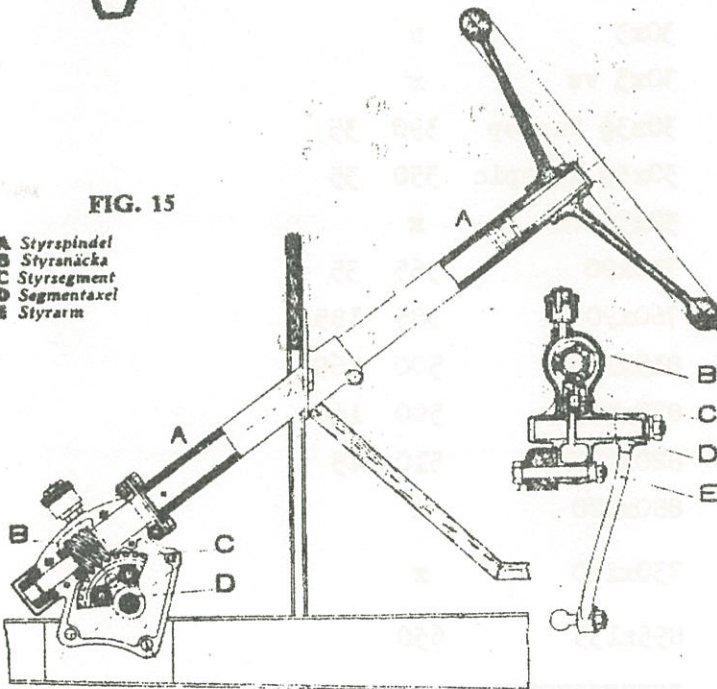


Delar sökes till
Thulin bilen

- Styrsnäcka (enl. skiss).
- Baklampa (avritad).
- Framfjädrar
- Framaxel
- Framre ramända
- Kardanbromsbackar
- Hjul 760x90 KPZ plåteker
- Fläkt med fäste
- Växellådelock
- Karossdelar
- Skärmar

FIG. 15

- A Styrspindel
- B Styrsnäcka
- C Styrsegment
- D Segmentaxel
- E Styrarm



Även delar till
AGA bilen önkas

- Växellåda med pedalställ
- Kardanaxel
- Kylare
- Karossdelar
- Skärmar
- Klocka
- Amperemeter

Egil Karlsson
Birger Jarlagatan 8
414 69 Göteborg

Styrsnäcka till Thulinbilen

Tel. kvällstid 031-426185

Prislista 1 april 1977

DÄCK TILL GAMMELBILEN och MC

Majernas Däck

Baneshagagatan 1

41451 Göteborg

Tel. 031-423501, 247273

Kvällstid 031-426185

	däck	slang		däck	slang
G78x14 vs	250		475-500x20	300	35 l.vent. 40
G78x15 vs	275		600x20	x	
H78x15vs	300		450x21	275	35 l.vent. 40
710x15 vs	405		525x21	350	40
500x16 MC	155		Stright side		
500x16	165	35	31x4	450	50
550x16	195	35	32x4	x	
600x16	215	35	33x4	x	
600x16 vs	x		32x4½	480	50
650x16 vs	x		35x5	700	100
670x16	245	35	Vulstdäck		
700x16 vs	x		26x2	x	
750x16 vs	x		26x2½	245	35
450x17	195	35	26x3	245	35
525-550x17	275	35	28x3	x	
525-550x17 vs	x		30x3	x	
750x17 vs	700		30x3 vs	x	
450x18	275	35	30x3½ Dunlop	390	35
475-500x18	250	35	30x3½ Olympic	350	35
525-550x18	290	35	30x3½ vs	x	
525-550x18vs	x		710x90	365	35
550x18/6	x		760x90	385	185
350-400x19	160	35	815x105	500	160
450x19	175	35	875x105	500	160
475-500x19	275	35	820x120	510	45
475-500x19 vs	x		880x120	x	
550x19	325	35	730x130	x	
550x19 vs	375	35	895x135	650	
600x19	305	35			

vs = vit sida
x = tillfälligt slut

Udda däck 475x19 200, 550x20 250,
31x4 250, 750x16vs 400, 300x20MC 50,
750x17/8 250, 600x20/8 250,

Köpes

Till

Opel Rekord Caravan 1958: Ram,
kaross utan rost.

Dodge Senior Six 1928: Delar,
litteratur om Dodge, tips.
Allt av intresse.
Jag har bilen. Har Du de-
larna?

Ford Eifel 1936-37: 4 st navkapslar,
motorhuvslås, emblem, Eifelmärket
på grillen, körriktningsvisare,
fördelarlock, vänster handtag,
lyktglas.

Karl Erik Jonsson
Skavbränna
830 60 FÖLLINGE
Tel. 0645/610 12

Till

Essex 1919-23, 4 cyl.: Allt i delar
eller tips om sådana.

Roy Börgel
Keillers väg 4
711 02 Vedeväg
0581/26281

Till

Mercedes Benz 220 SE 1958-59: Konsol
i trä till radioutrymmet i instrumet-
brädan, läderklädsel.

Mercedes Benz 250 1967: USA-ljus, läder-
klädsel.

Stig Nilsson
Storgatan 22c
833 00 STRÖMSUND
0670/122 40

Till

Ford Junior 1934: Navkapslar, amperemä-
tare, dörrhandtag, yttre, huvemblem,
motorfästen, baklysen.

Göran Brännström
Hallv. 1
830 05 JÄRPEN
Tel. 0647/10735

Till

Nash 1929/30: Skärmar. Allt av intresse.

Ingvar Carlsson
Sidvallsvägen 19
832 00 FRÖSÖN

Till

Studebaker 53 1930: Navkapslar enligt
skissen här bredvid.
Kamkedja, förgasare av märket
Schebler TX el. Stromberg U 2

Till

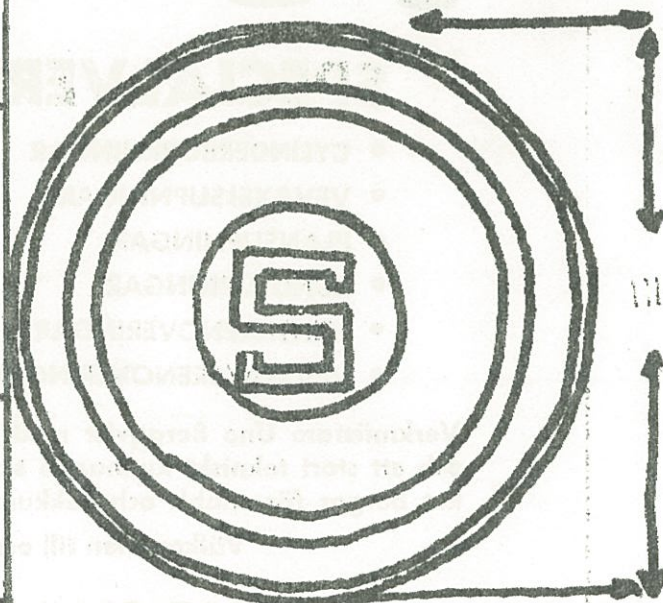
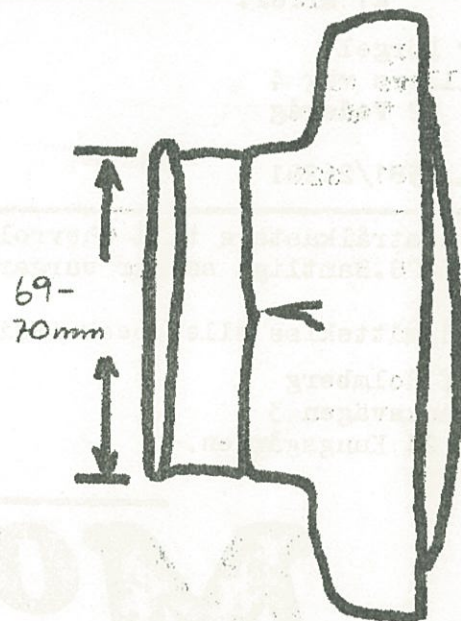
Buick 1923-24: Allt av intresse.
Tacksam för minsta del.

Mats Ragnarsson
Billsta
HACKÅS
Tel. 063/70255

Till

Mercedes: Intresserad av allt av
detta märke.

Mats Åkermo
Hov. HACKÅS. Tel. 063/70106



Roger Fredriksson
Konvaljvägen 12
GUSTAFS
Tel. 0243/40536

Säljes

Till

Chevrolet 1939: Master 85,4 d.

2 fotsteg, ny-
tillverkade en-
ligt original.

Arne Boson
Stuguvägen 8
831 00 ÖSTERSUND
Tel. 063/101606

Ford A: Reservdelskatalog tryckt
juli 1928 på svenska.
41 sidor.

Roy Börgel
Keillers väg 4
711 02 Vedeväg

Tel. 0581/26281

Huvudstrålkastare till Chevrolet
1925-28. Samtliga saknar sargar.

Sänd måttskiss eller beskrivning.

Leif Holmberg
Tebackavägen 3
810 24 Kungsgården.

Till

Vauxhall 1949: Bägge framdörrarna
med lås, fönsterhiss och
handtag.
Bakaxel med kardan och hjul.
Stötfångare. Motor, sämre skic.
Kylare utan emblem.
Växellåda, reservdelsmotor,
kopplings- och bromspedal.

Nash Sedan 2 d. 1926/27

Stötfångare fram och höger bak.
Vindruta, rattstäng.
Framaxel med styrordning, fjäder
och en navkapsel med text Nash.
Reservhjulshållare baktill och
paketbrygga.
2 st stötdämpare.
Bägge framdörrarna med lås, fönst-
hissar, handtag och gångjärn.
Instrumentbräda med div. instr.
Torped, motorhuvssidor, framskärm.
fotstegsfästen, 3 st.
Framsäte och ryggstöd, stag.
Intresserad av byte mot delar ti
Dodge 1928 eller kontant.

Karl Erik Jonsson
Skavbränna 1130
830 60 Föllinge.
Tel. 0645/61012

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

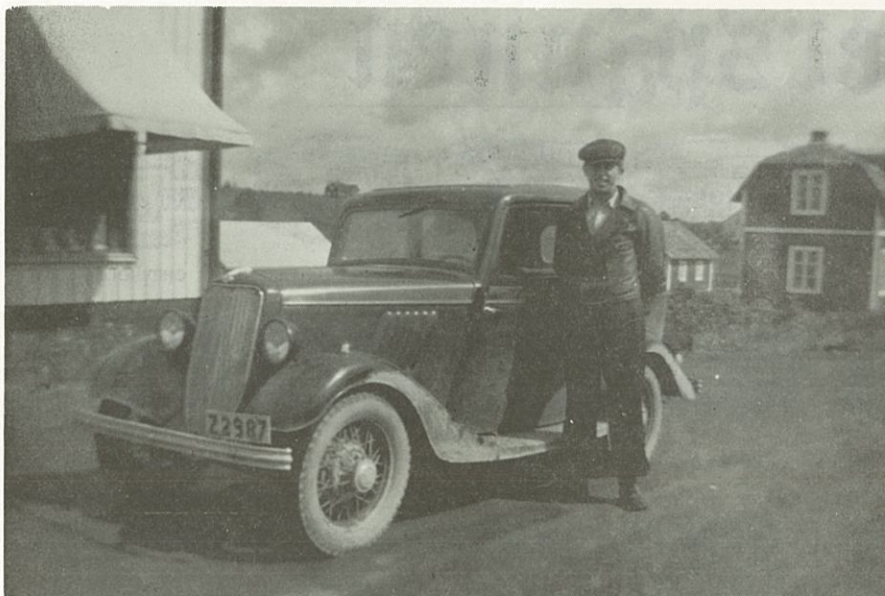
AUTO tjänst ab

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

Från Skavbrännas horisont!

Vår klubbmedlem Karl Erik Jonsson i Skavbränna, Föllinge har sänt oss dessa fotografier på bilar från 1920-och 30-talen, som vi antar har rullat i Föllinge trakten.

Detta misslyckade fotografi, skriver Karl Erik, föreställer en Nash av årgång 1927. Fotot är taget på 1940-talet. Karl Erik säljer delar från denna bil. Kanske är det något för våra klubbmedlemmar Bardosson från Föllinge. Redax tycker inte bilden är så dålig. Fotografen har ju fått med både bil och landskap.



Denna Ford, som vi tycker ser ut som en Ford Junior, rullade omkring i Föllinge i slutet av 1940-talet.

Mannen på bilden är för oss okänd, men kanske kan någon av denna tidnings läsare upplysa Karl Erik eller redaktionen vem han är. Bilen finns kanske kvar. Karl Erik har hittat en Ford Eifel, som han söker delar till. Kanske något från denna bil passar.

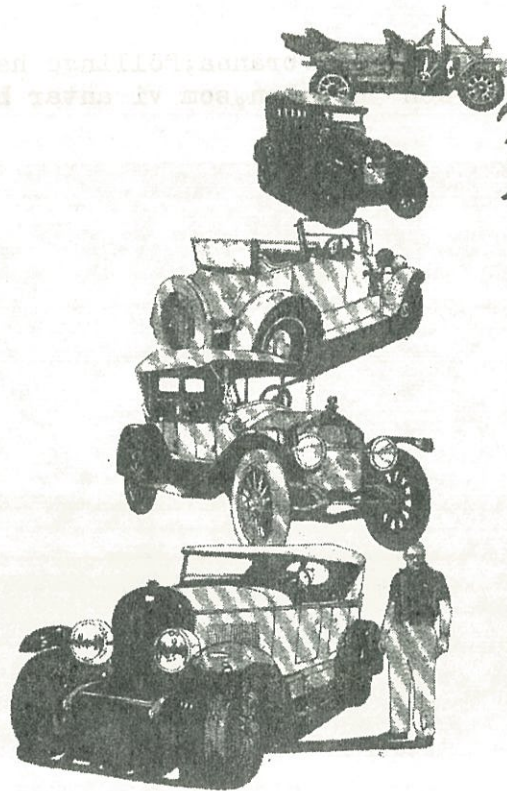
Denna Ford Junior synes vara från början av 1930-talet.

En "Tinn-Lizzie" poseerar ståtligt på detta gamla kort, som är ett vykort, som Karl Eriks mormor fick en gång i tiden från "overthere"

Texten på vykortet lyder: I like the autoride, don't You like the same?"

Kortet är gjort i Canada och bilen kommer från Winnipeg och synes vara en bil från tiden 1915-1920. Miss Christina Andersson i Störåsen fick kortet en gång i tiden





Plubb- tröjor o. Dekaler

kan Du beställa hos vår nye
stjärnförsäljare

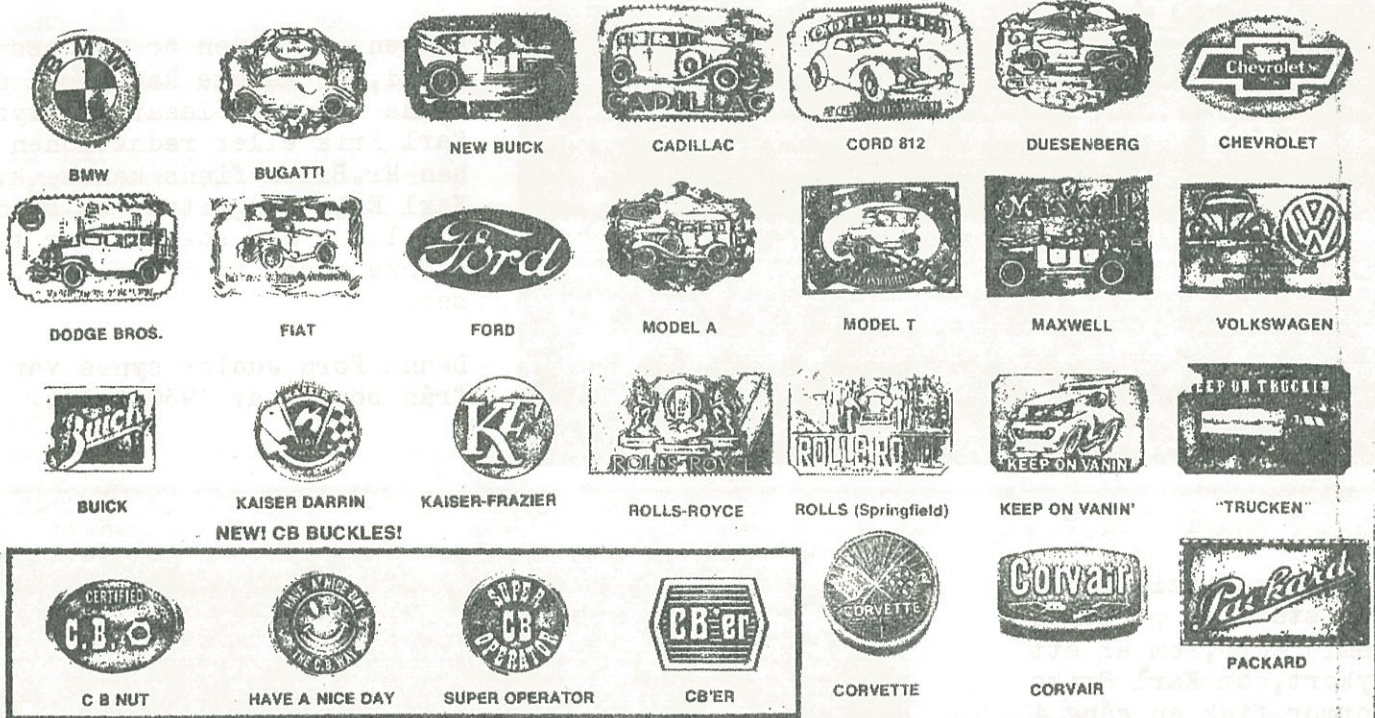
Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 ÖSTERSUND.

Tel. 063/35542

Läderspännen



Still Only \$6.00 Each Postpaid

(Illinois Residents Add 5% Tax)

Top quality leather belts also available at \$6.00 each (Illinois residents add five percent tax), in black, white, light or dark brown to 44 inches. Please specify required size.

Send Check or Money Order To:

Buchinger's K-F Parts
P. O. Box 66114, Dept. D, Chicago, Illinois 60666



Automobildelar säljes

Hans Frigge, Ulvsunda Slottsväg 33, 161 35 Bromma.

Tel bost. 08/26 79 (kl. 21 - 22.30) Tel arb. 08/767 00 60

Annonsen till nästa nummer vill vi ha senast 20 December



Du, som är intresserad
av STUDEBAKER, gå med i Nor-
diska Studebakerregistret.

NORDISKA

Studebaker

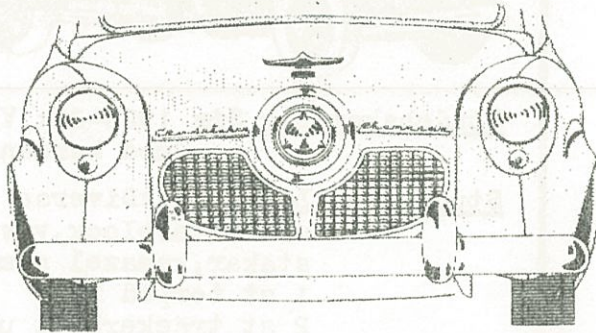
REGISTRET

c/o Svensson
Norrbyvägen 39
141 43 HUDDINGE.

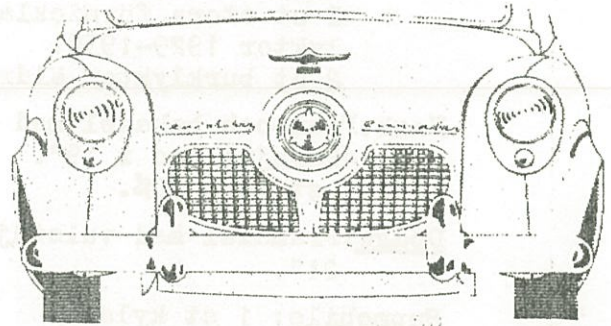
Eller kontakta Sven Schylberg

- 1942

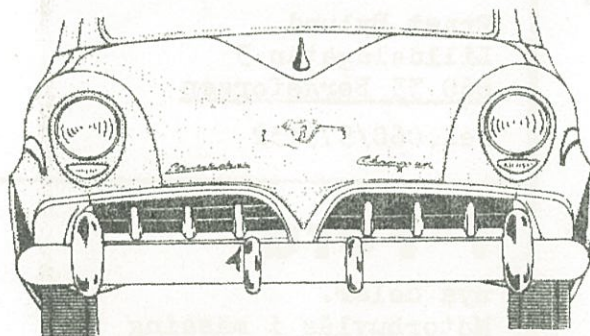
Här nedan ser Du några Studebakers från 50-talet.



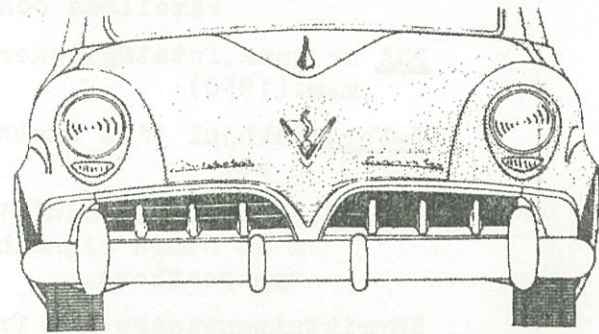
"51" CHAMPION — MODEL 10G



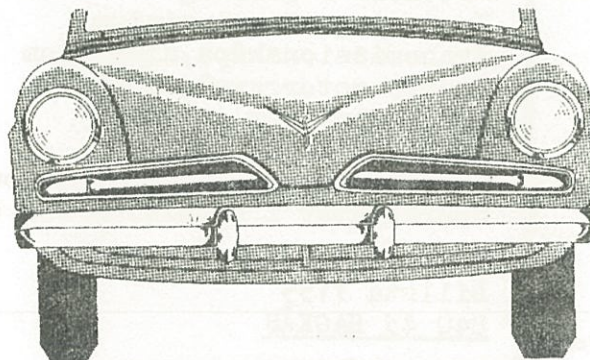
"51" COMMANDER — MODEL H



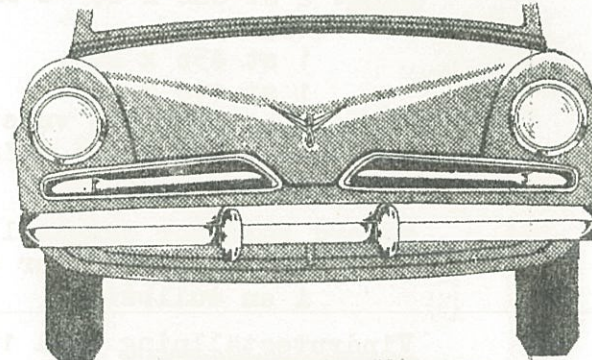
"52" CHAMPION — MODEL 12G



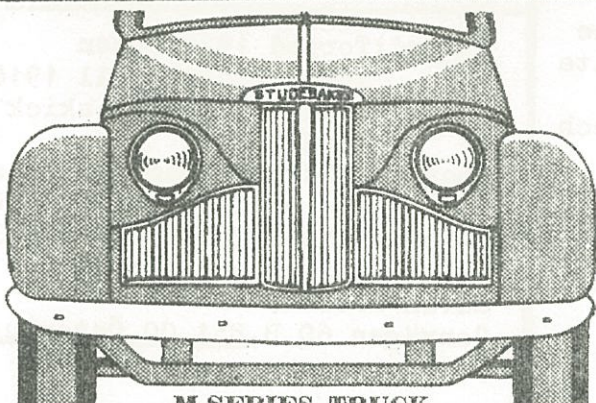
"52" COMMANDER — MODEL 3H



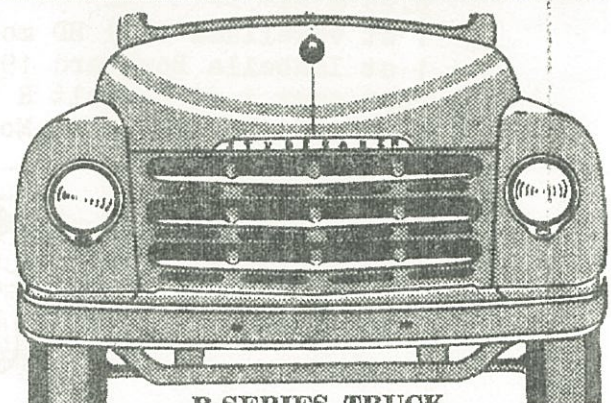
"53" CHAMPION — MODEL 14G



"53" COMMANDER — MODEL 4H



M-SERIES TRUCK



R-SERIES TRUCK

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
lyktor 1929-1930.
2 st burklyktor äldre.

Nash: Fram- och bakaxel med trä-
akerhjul 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.

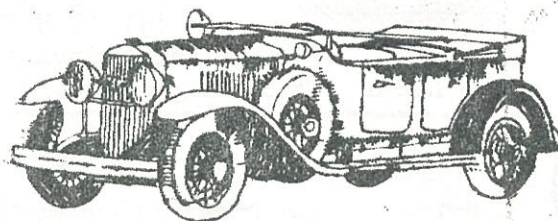
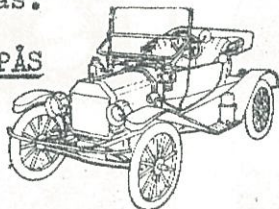
Däck: 2 st 600 x 20" i skick
som nya.
1 st 450 x 20".
1 st 440 x 21".
1 st 90 x 585 vulst.
1 st 815 x 105 vulst
Dunlop limousine.

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 träakerhjul utan nav,
10 ekrar och fälgringar,
prima trä, 600 x 20", märke
okänt, kanske Volvo.

Ernst Bylund
Lilldalsgatan 3
860 33 Bergforsen

Tel. 060/579132

T-Ford

nya delar.
Motorhuvlås i mässing
Fordmärken i mässing
Rattkors i mässing
Insugningsrör, aluminium
Transmissionskåpa, aluminium
Främre motorgavel, aluminium
Generatoruttag
Rullager kåpa
Varningstriangel-fyrhjulsbromsar
Sparkplåtar i aluminium för Chevrolet

Mats Ragnarsson
Billsta 1155
840 43 HACKÅS

Tel. 063/70255

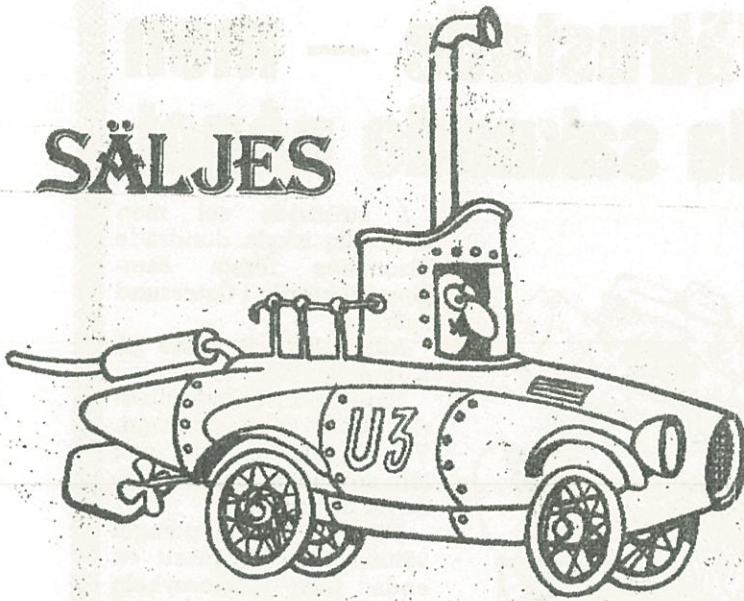
T-Ford: Torped 1926 öppen
Karossplåtar till 1916-17 års
modell. I dåligt skick men bruk-
bara.

Chevrolet?: 2 st framskärmar, oidentifi-
erade, omkr. 1926-30.

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

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

SÄLJES



Hembyggd sportbil med Ockelbocaross.
Rörfram.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

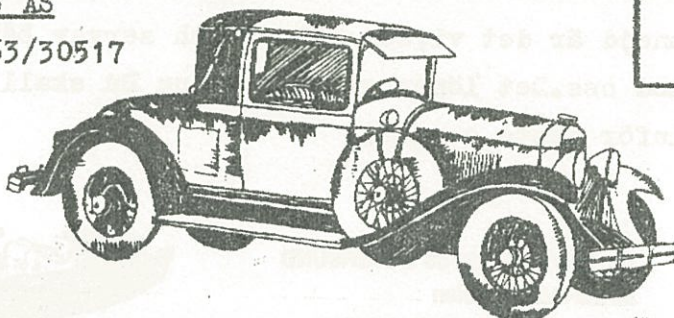
0640/20080 eller arb.063/102741

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 tank
till 1939 års modell,
kylare och diverse små-
delar.

David Mellergård
Spadstigen 3

831 00 Östersund

Tel.063/119065 el.arb.141676

Till

PONTIAC 1938:Chassi,ganska kom-
plett,motor,lyktor,
stötffångare 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

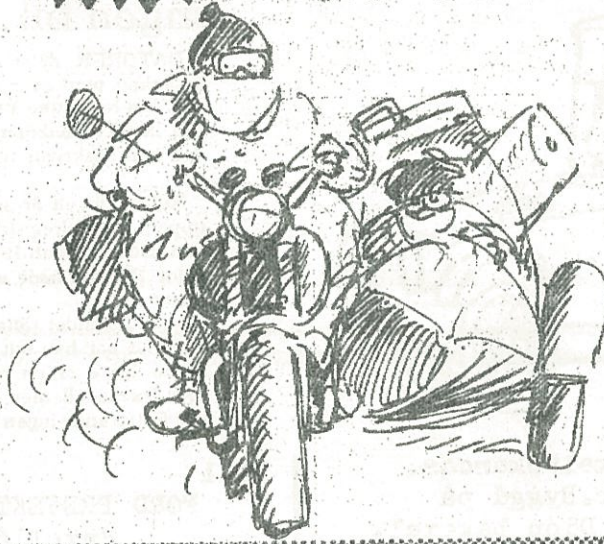
Grytan 2451

830 20 Brunflo.

Tel.063/20701

**HOPP
SAN!**

Välrustade — men de saknade något



I strålände sol men 20-gradig iskyla dundrade säsongens första camping-turister in i Östersund i går.

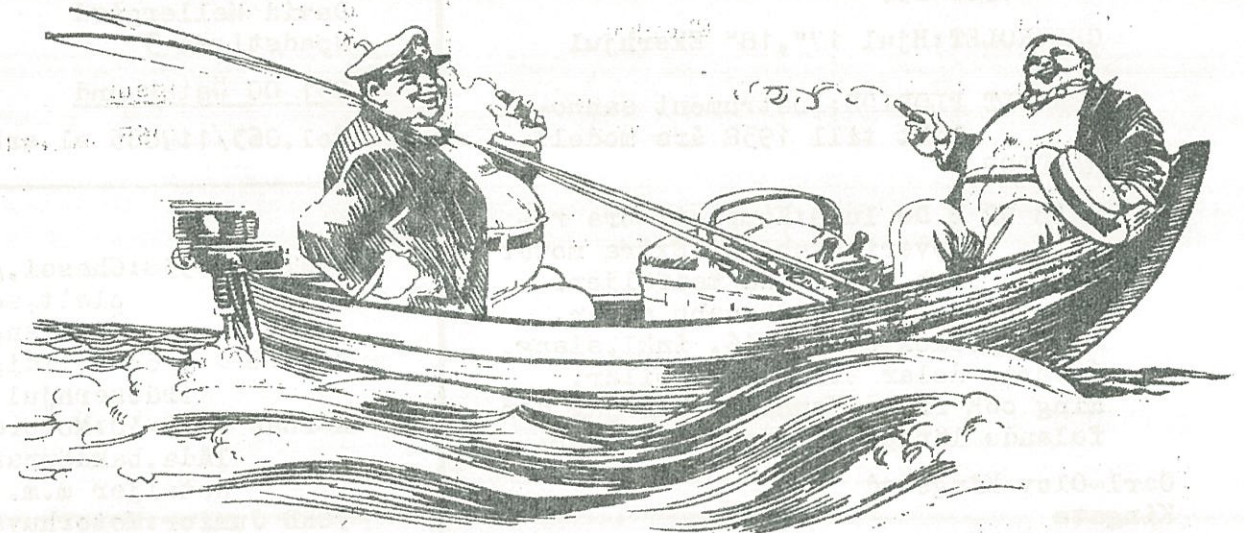
Allt enligt ett vittne på Köpmangatan.

Paret satt i en tvåcylindrig BMW med sidovagn. Väl påpalsade och med tält, sovsäckar och snöspade på bönpallen.

Föreföll överhuvudtaget välutrustade. Frånsett en enda sak: Motorcykeln stod nämligen parkerad utanför Systembolaget ...

Nån form av kylarvätska kanske?

I Svensk Motortidning nr 8, 1922 fanns denna annons:



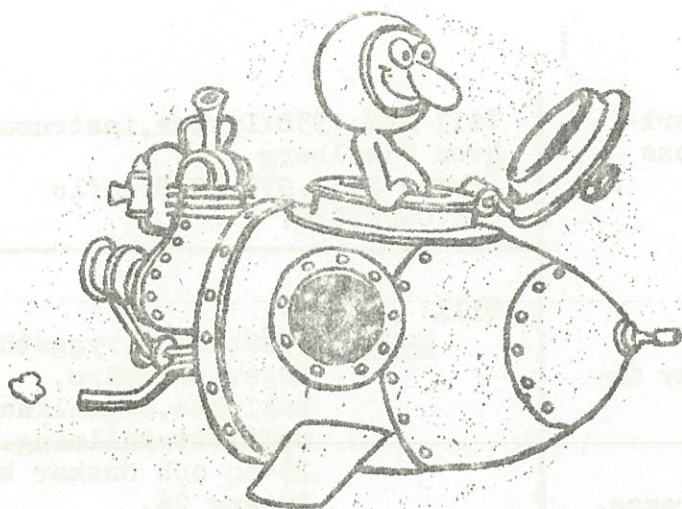
“DET ÄR DÅ FÖR VÄL ATT
PENTA ÄNTLIGEN KOMMIT
MED EN UTOMBORDSMOTOR!”

I Östersund med omnejd är det vi, som säljer och serverar båtar och båtmotorer. Kolla med oss. Det lönar sig. Det är nu Du skall köpa motorn och båten inför nästa sommar.

örian runnzell ab

Storgatan 41, 831 00 ÖSTERSUND
MARINAN, Hamnen
Telefon: 063 - 12 61 20, 12 90 74





KÖPES

Chevrolet 1933: Baklyktor,
Bakskärmar.

Yngve Bosson
Krondiksvägen 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:Parkeringslampon/foto-
gen/ samt ett eljehus till do.
Sufflettställning,vindruta och
mellanaxel.

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

Jag är även köpare på trättgrammofon,
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 parkeringslampon
1 st förgasare "Strom-
berg OS-1" hori-
sontal.
1 st signalknapp,
1 st ljusströmbrytare
dubbel vredkombi
med tändlås,samm-
som för Big Six.
3 st fälgringar 32x4 1/2
3 st navkapslar
1 st motorhuv,ev.bara
sidor,mått 34 x
19 1/2".

Ernst Bylund
Lilldalsgatan 3
860 33 Bergeforsen

Tel.060/579132

Till
T-Ford 1923:Tändningslås,
Parkeringslyktor, f.fotog
Navkapslar,
Extra vindskydd av glas,
Däck 30 x 3 1/2",även dåliga
vulst.
Däck 4.40 x 21" brukbara,
Förgasare till T-Ford.
Motorhuv,höger till Ford

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

Ford T 1925: 2 bakskrävar, karosseridelar eller hel kaross till öppen bil.

John Nilsson
Fack 60
830 21 TANDSBYN
Tel.063/54198

Chevrolet Standard DC 1934:Allt av intresse.

Volvo TR 673 1932:Allt köpes

Volvo PV 651 1929-32:Allt av intresse.

Helge Isaksson
Låda 587
HISSMOFORS, 830 40 KROKOM
Tel.0640/10660

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.

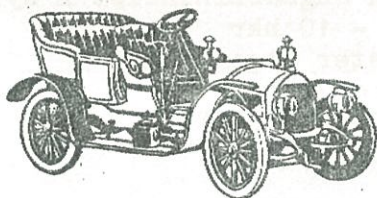
Ovanstående bytes helst till delar
passande Dodge 1923 4 d.öppen.

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 bakskräva,
baklykta,signalknapp,
sufflettställning.Jag har
25-an och önskar byta till
årgång 26.

Till

Stuabaker 1922: Vindruteställning
centrumreglage för tärning
ning 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

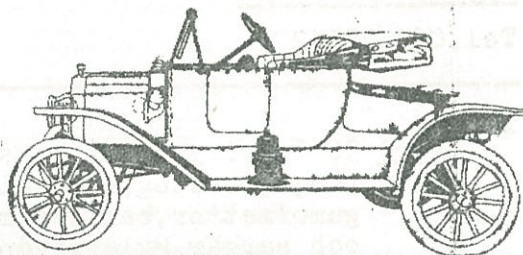
Pontiac 1928:Delar.Allt av intresse.

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
av intresse.Delar till Husqvarne 98cc.
Leif Cronegren,Borensberg.Tel.013/9107

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

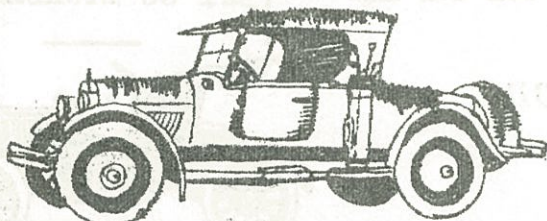
DKV 1938: Lyktor, instrumentbräda

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.



BOTES

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: 4.75x19".

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 bakspelar.
Dålig kaross kan anvisas.

Fiat 500: Motor och växellåda.

Klubbtröjor ~~lämpliga~~ julklappar!
Dekaler

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

Volvo?: 2 st träkerhjul 600 x 19".

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

Overland Whippet 1927: Kaross till täck
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

Mercedes 220 S 1956-59: Framsäten och baksäte. Stötfångare bak.
Nedre kromlisten på sparklådan, 2 st. Kromlist till bakrutan.

Mercedes 250 SE 1967: Amerikaljus
280: Säten med nackstöd.

Opel Rekord 1957: Tändningslås.

Stig Nilsson

Storgatan 22c
833 00 STRÖMSUND
Tel. 0670/122 40

Allt i kuriosa till gammal antikhandel
såsom skyltar, telefoner, telegraf m.m.
Sven Alenäs
Falkenberg.
Tel. 0346/10453 el. 12701.

Till

Hupmobile 1923: 2 st fälgar.

Olov Westergren
Engelbrektsvägen 44
175 35 JÄRFÄLLA
Tel. 0758/380 72 el. 43 100

Till Chevrolet 1927: Motorhuv, Instrumentbelysning, bakljus, torkarblad, m.m.

Lars Åström

Sandstensvägen 90 I
136 51 HANDEN
0750/123 232

SVENSKT NASH REGISTRET



vartannat år/1976, 1978 etc./Två gånger
varje år/april-november/planeras utgiv-

Svenskt Nash register är en sammanslutning av ägare med a utomobiler av fabrikat NASH tillverkad 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, för teckning över rese vdelar och litteratur till salu, tekniska artiklar m.m. Registerföraren ta kontinuerligt emot annonser, som samma ställes och sändes ut till medlemmarna två gånger om året Registerföraren ta även upp alla ändringar till registret samt registeravgiften, som t.v. är 10 kr per medle och år.

Registerförare är
Hans Öhman
Skolgatan 7
921 00 LYCKSELE

VÄLKOMMEN!

med i Jemtlands Veteranbil Klubb.

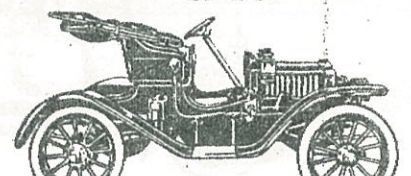
JVBK är en sammanslutning av intresserade, som vill verka för att historiskt intressanta fordon be-

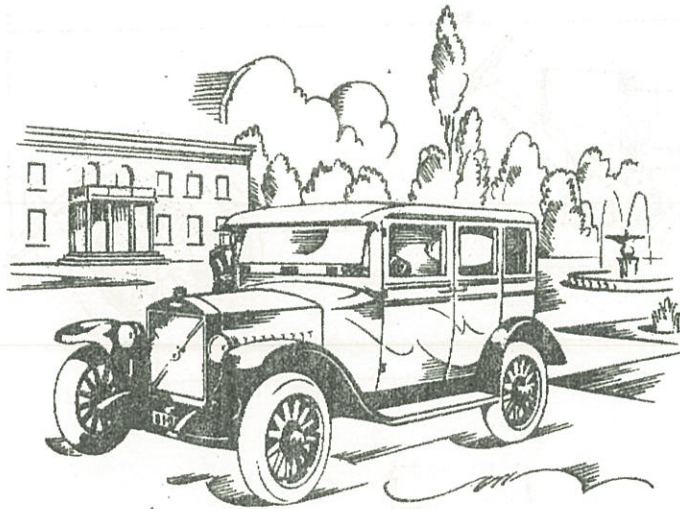
varas, restaureras och behålles inom länet. Klubben arbetar för att skapa ett bilhistoriskt museum i Jämtland. Vår klubbtidning heter Karburatorn och utkommer två ggr per år. JVBK är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet. Vi har ett vackert klubbmärke för gå-bort rocken och ett klubbmärke i plast 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

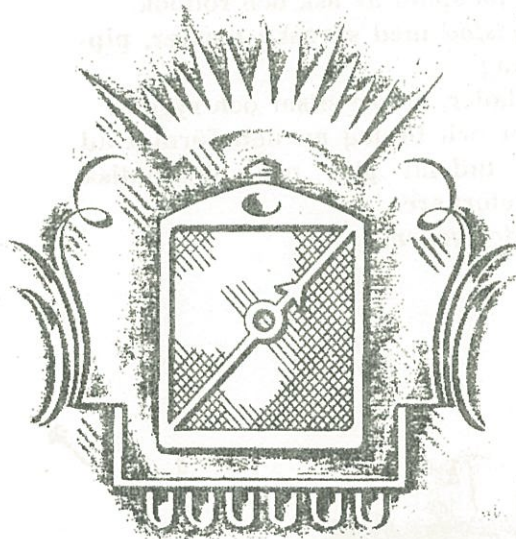




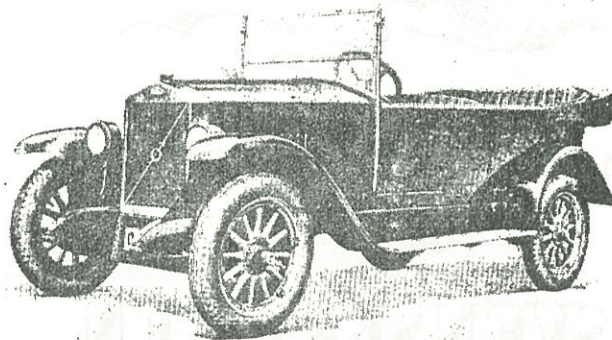
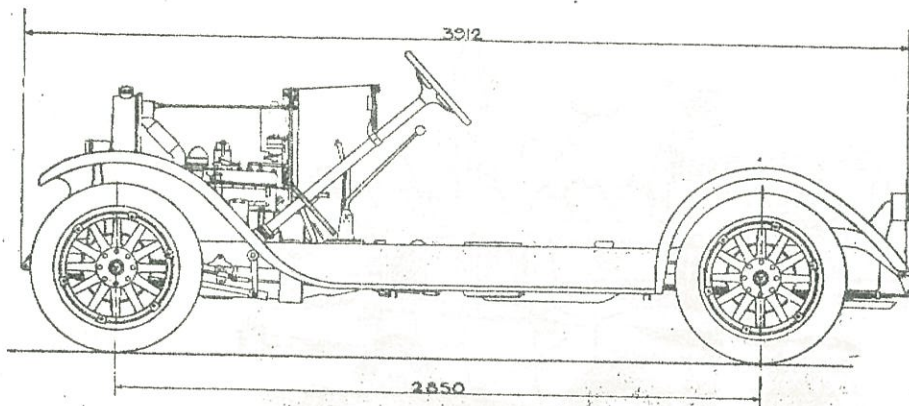
NÅGRA SPECIFIKATIONER

om

DEN SVENSKA BILEN

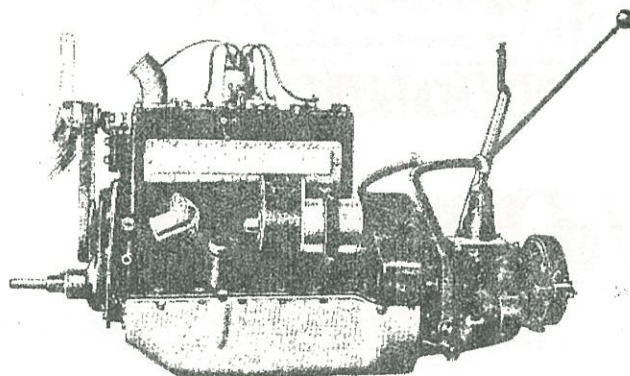


VOLVO



DEN ÖPPNA TYPEN

- Kaross* av plåt på spant av ask och rödbok.
- Dynor och ryggstöd* med svenska resårer, pip-stopning.
- Klädset.* Äkta läder, narv i sitsar och ryggar.
- Vindruta.* Ram och beslag av helt förnicklad metall, tudelat glas och automatisk vindrutetorkare.
- Sufflett och sidostycken.*
- Kofferthållare.*



Motorn sedd från vänster.

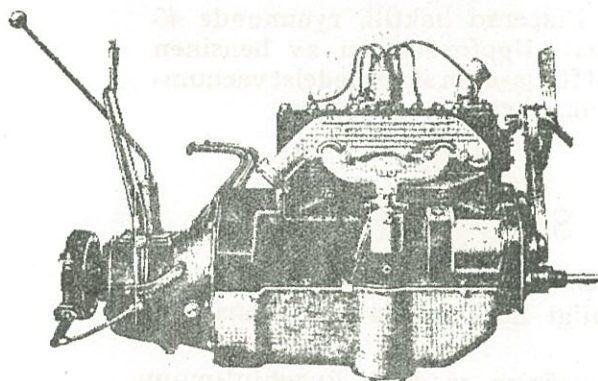
MOTOR

Motor. 4-cylindrig, cylinderdiameter 75 mm., slaglängd 110 mm., cylindervolym 1,94 liter, styrka c:a 28 hkr. vid 2,000 varv. Vid detta varvantal är vagnens hastighet 60 km. på direkt växel. Motorn är icke beräknad för högre hastigheter än 85 km. i timmen. Kannringar system Bennet.

Tändning. Bosch batteritändning med såväl automatisk som för hand reglerbar tändförställning.

Förgasare. »Solex» med utbytbart munstycke och från instrumentbrädan reglerbar choke.

Kylning. Termosiphon (självcirkulation) och fläkt. Kylare av cellsystem. Kylvattensmängden c:a 15 liter.



Motorn sedd från höger.



VÄXELLÅDA

Kulkoppling med tre växlar framåt och en back. Växelspaken är placerad till höger om föraren, mitt i vagnen. Utväxlingsförhållandet är för första växeln 1—3,33, för andra växeln 1—1,82, för tredje växeln 1—1 och för backväxeln 1—4,03.



STYRNING

Styrningen är speciellt konstruerad för ballongringar. Den kan justeras för eventuellt uppkommande dödgång. Kraftig och elegant ratt av rödbok med aluminiumkryss. Vänsterstyrning.

CHASSI

Beträffande mått hänvisas till bilden på motstående sida. Lägsta höjd över marken 220 mm. Spårvidd 1,300 mm. Totalbredd 1,550 mm. Ramens bredd fram 670 mm. Ramens bredd bak 1,000 mm.

- Framaxel.* I-sektion av hejat specialstål. I framhjulen koniska SKF-rullager med ansättning.
- Bakaxel.* »Semi-floating». Kronhjul o. pinjong äro spiralskurna, system Gleason, och lagrade i SKF-kullager. Bakaxelluset är av pressat stål med stor inspektionslucka på baksidan.
- Fjädrar.* Halvelliptiska, extra långa och mjuka. Bakfjädrarne upphängda under bakaxeln.
- Hjul.* Kraftiga, eleganta trähjul i naturfärg. Artillerityp. Avtagbara fälgar. Reservfälg med ring placerad bak.
- Ringar.* Helballongringar »straight side cord» 29×4.75. För överdimension 29×4.95 tillkommer kr. 60:—.
- Koppling.* Enkel lamellkoppling, »torrlamell», justerbar för eventuellt uppkommande slitning.
- Bensintank.* Placerad baktill, rymmande 45 liter. Uppfordringen av bensinen till förgasaren sker medelst vacuum-tank. Avtappningspropp.

SMÖRJNING

De till chassiet hörande rörliga delarna smörjas enligt Zerk-system med konsistensfettspruta.

Motorn smörjes medelst kugghjulspump, driven från kamaxeln. Pumpen pressar oljan med tryck till såväl vevstaks- som ram- och kamaxellager.

Oljan renas genom särskild sil.



ELEKTRISK UTRUSTNING

Belysning. Bosch generator- och belysnings-system, 6 volt.

Två strålkastare med hel- och halvljus, system bilux samt parkeringsljus.

Baklykta.

Instrumentlampa.

Täklampa i den täckta vagnen.

Batteri. »Bulldogg», 6 volt och 85 ampèretimmar.

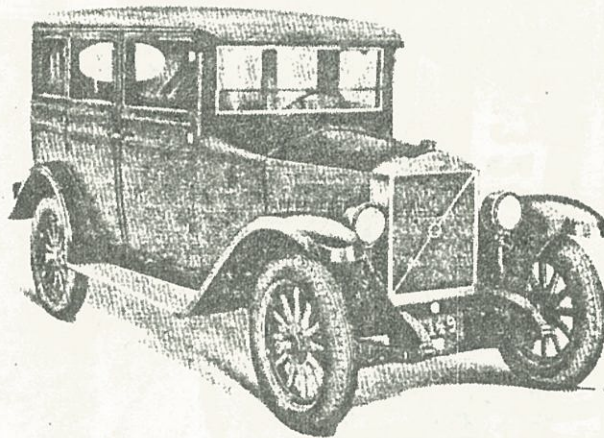
Signalhorn. Bosch med två olika ljudstyrkor. Signalknappen i ratten. Omkastningsknappen för ljudstyrkan på torpedens innersida till vänster vid instrumentbrädan. Beträffande koppling och skarvdosor se schema å motstående sida.

BROMSAR

Av 1928 års modeller finnas vagnar med framhjulsbromsar och vagnar utan framhjulsbromsar. Handbromsen är för båda modellerna lika och verkar medelst band på trumman på kardanaxeln.

För modellen utan framhjulsbromsar verkar fotbromsen på bakhjulen medelst backar, som äro helt inkapslade i svarvade trummor. En särskild mellanaxel har insatts för utjämnning av bromsningen, och blir därigenom bromsningen mjuk och jämn även på gropiga vägar.

På den framhjulsbromsade vagnen sker bromsning på fram- och bakhjul medelst aluminiumbackar, som äro helt inkapslade i svarvade trummor. Vagnarna levereras från fabriken med sådan avvägning mellan fram- och bakhjulsbromsar, att bromsningen sker på bakhjulen en aning förr än på framhjulen, men äro försedda med sådana justeringsanordningar, att var och en kan inställa framhjulsbromsarna att taga samtidigt med bakhjulsbromsarna eller före dessa.



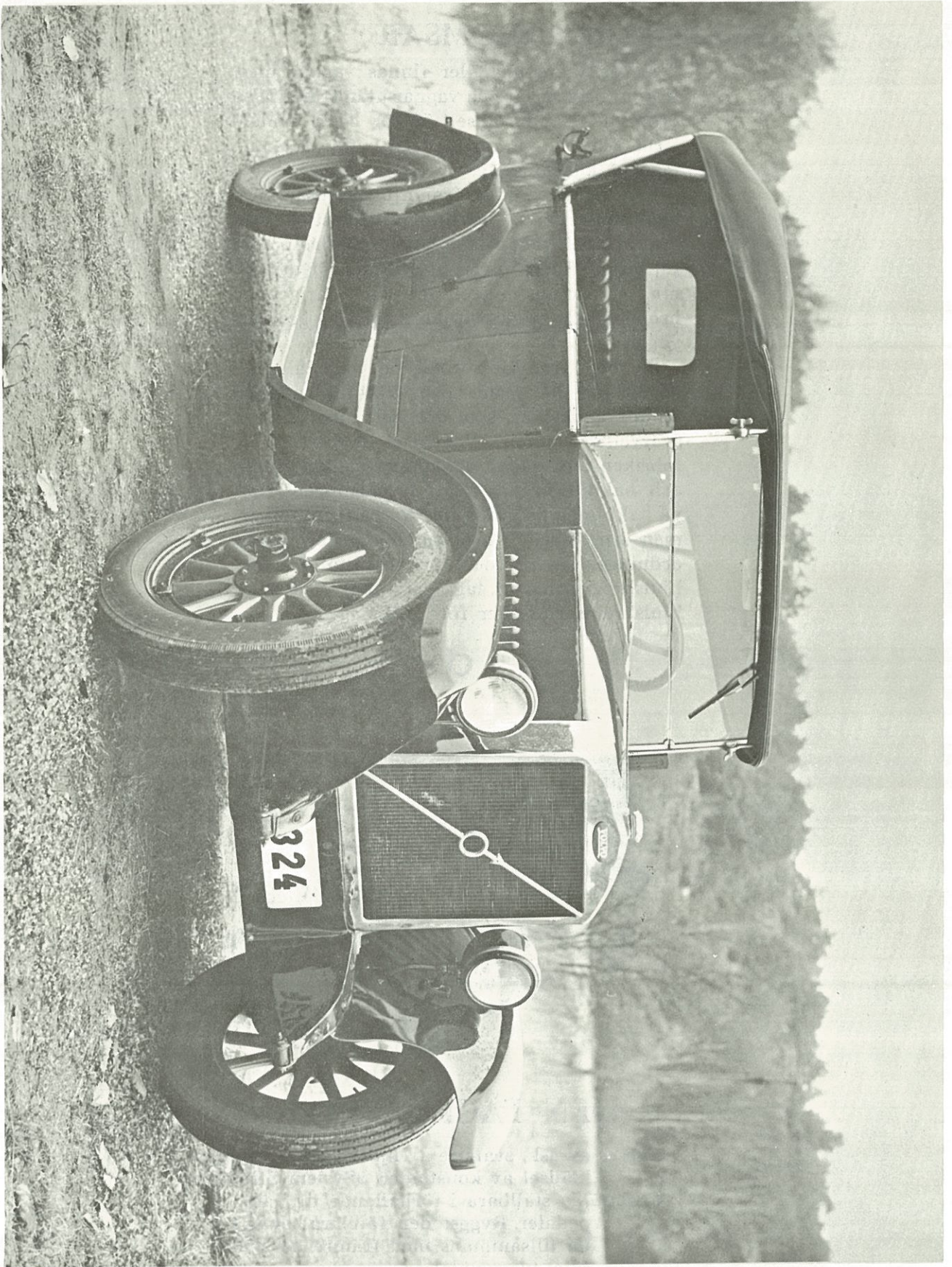
DEN TÄCKTA TYPEN

Kaross av ask, svällare av björk med utvändigt klädsel av konstläder, »System Ström».

Framsäten ställbara i förhållande till ratt och pedaler. Ryggstöden, fällbara bakåt, bildade tillsammans med främre och bakre sätet två sovplatser.

Klädsel. Kläde i olika mönster och färger, standard mörkgrå. För läderklädsel till fönsterhöjd tillkommer kr. 175:—.

Rullgardiner för bakfönster och bakre sidfönster. Särskilda gardiner för dörrfönster och vindruta.



Volvos första bil ca 1927.



VOLVO 1934. Här ser vi klubbens lastbil av märket Volvo och klubbmedlemmarna Per-Åke Tegstedt, Örjan Bergqvist, Sven Erik Gåije, Mats Åkermo, Christer Elgendahl och Göran Söderström. Fotograf var Sven Schylberg.

1927 - 1977

Ja, så har man då blivit 50 år med allt vad det innebär av firande och jubiléer. Om man ser tillbaka till den första tiden, så hade jag 4-cylindrig motor de första åren, men sedan blev jag stor i motorn, 6 cylindrar och jag fick en rymlig kaross, vilket gjorde, att jag ofta fick fungera som droskbil och frakta mycket folk och gods.

Under krigstiden, när jag hade blivit så där en 13-14 år, fick jag ofta fara och släpa på ved och kol, för då måste jag matas med något, som hette gengas och den gjorde man av ved eller kol. Man eldade i en apparat, som sattes antingen fram, bak eller kopplades efter på en vagn. Många tyckte förresten, att jag gick bra under gengastiden. Efter kriget blev det åter fråga om att jag skulle få en 4 cylindrig motor igen ty det var dåligt med bensin och pengar, så därför skulle jag bli billig att köpa.

1947 släpptes jag ut och jag blev väldigt beundrad redan från början. Jag kommer ihåg, att det var lång väntetid, då, när någon ville köpa mig, månader till och med. År fick man vänta på den tiden. Ack ja, det har gått bra för mig sedan dess också. Jag hängde med i nära 20 år med den modellen, så jag kan se tillbaka på mina 50 år med glädje och belåtenhet. Jag vet att många av Er känner mig sedan tidigare. De flesta har nog träffat mig någon gång förut. Vad jag heter? Glömde jag säga det från början - jag heter ju Volvo. Charlie ristade dessa rader!

