

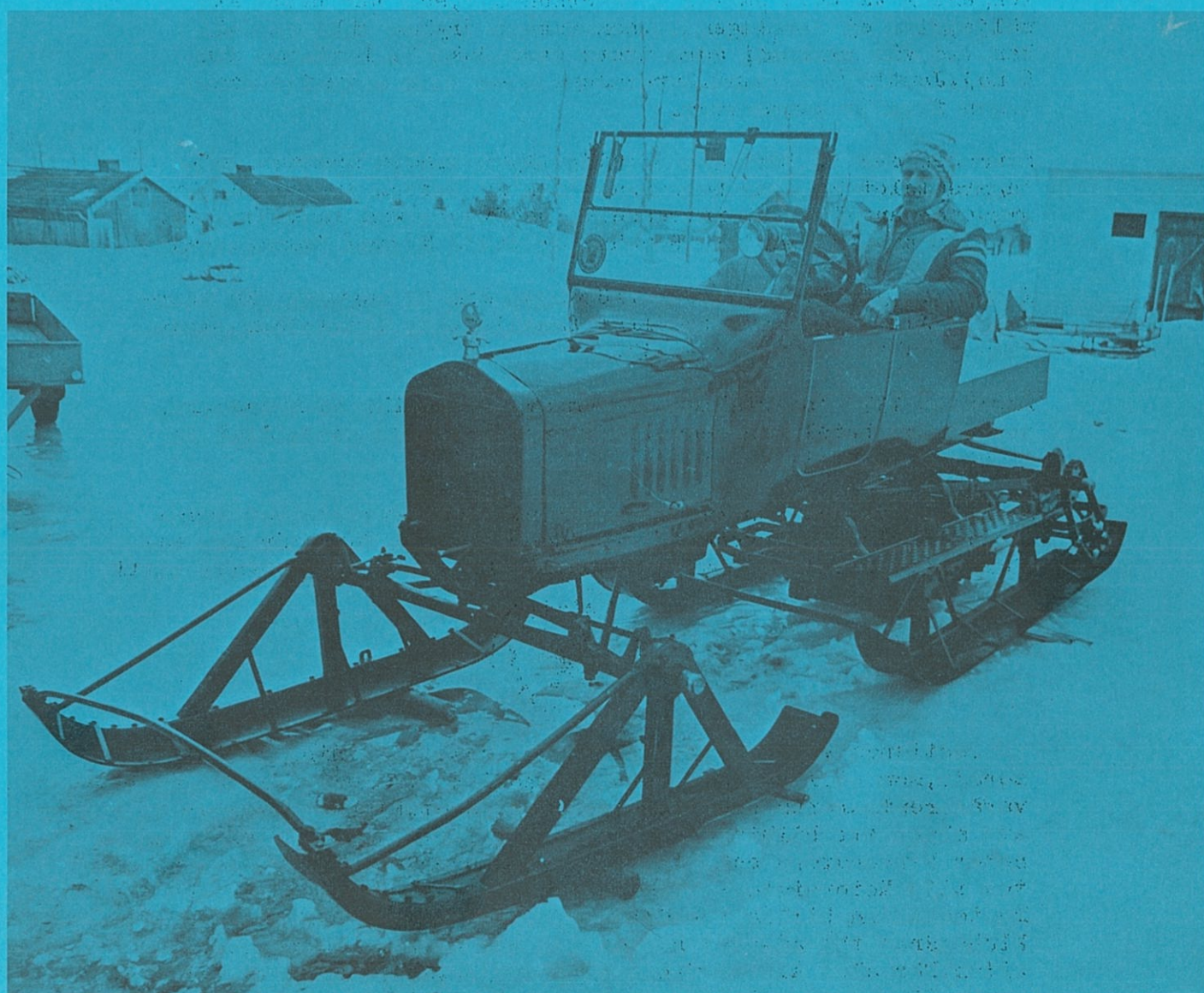
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

Nr 2

Årg 6

1977



Gott nytt år

Säger vi ånyo. Vi hoppas, att Du fått vår medlemsmatrikel, som utsändes i februari månad. Den var daterad Karburatorn Nr 1, Årg. 7 1978. Vi hade hoppats, när vi vädjade efter fordonsuppgifter, att alla skulle sända in uppgifter om sina rariteter, men ännu saknar vi många. Skriv omgående ned ditt fordonsinnehav, så lovar vi att komma med en utförligare matrikel.

Detta nummer ägnar vi till stor del åt Folkes snösläde, men även andra snöfordon har vi forskat lite om. Vet Du om någon snösläde, så är vi tacksam, om Du vill skicka in uppgifter om denna. Sänd gärna även kort. Vi återkommer i senare nummer med mera uppgifter om snöfordon i Sverige.

Nästa nummer kommer vi att ägna åt Nashbilar. Du som har en Nashbil sänd in uppgifter om denna och gärna ett kort, eftersom kommer kommer att göra en historik om märket.

Loppmarknad blir det den 6 maj. Marknaden är flyttad från Tengens i Ås till Jämtli i Östersund. Du, som har något att sälja, glöm ej den dagen. Du, som saknar prylar till din bil kan vid vår marknad, göra årets fynd. Boka in lördagen den 6 maj, Jämtli, Östersund. Marknadsplatsen blir nedanför danslogen framför dansscenen.

Söndagen den 11 juni går Bodsjörallyts tredje upplaga. Deltagarantalet är i år begränsat till 25 veteranbil, så Du bör omgående anmäla ditt intresse. Vi behöver också funktionärer, så alla kan hjälpa till. Banchef är Pelle Norman, Hammarstrand.

I augusti går Storsjörallyt. Lördagen den 12 augusti går starten på Jämtli för ett trevligt familjerally i underbar jämtländsk kulturhistorisk miljö.

Årsmötet 1977 fastställde medlemsavgiften till 60 kronor. Du, som ej har betalt in denna, bör omgående göra detta. Sänd in beloppet på vårt postgiro.

Så hoppas vi, att Du inte glömmer att söka dispens. Med denna tidning följer en evenemangskalender och ett formulär för ansökan om dispens. Läs noga igenom, hur Du skall göra! Lycka till!



Jemtlands Veteranbil Klubb är en sammanslutning av intresserade, som vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, restaureras och behålles inom länet. Klubben arbetar för att skapa ett bilhistoriskt museum i Jämtland. Vår klubbtidning heter Karburatorn och utkommer två gånger per år. JVBK är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet och genom vår klubb kan Du teckna en billig försäkring för din bil. Vi har ett vackert klubbmärke för gå-bort rocken och ett klubbmärke i plast för bilen. För alla åldrar finns klubbtröjor. Avslutningsvis vill vi önska Dig en trevlig vårvinter och lycka till med renoveringen av bilen.

REDAX.

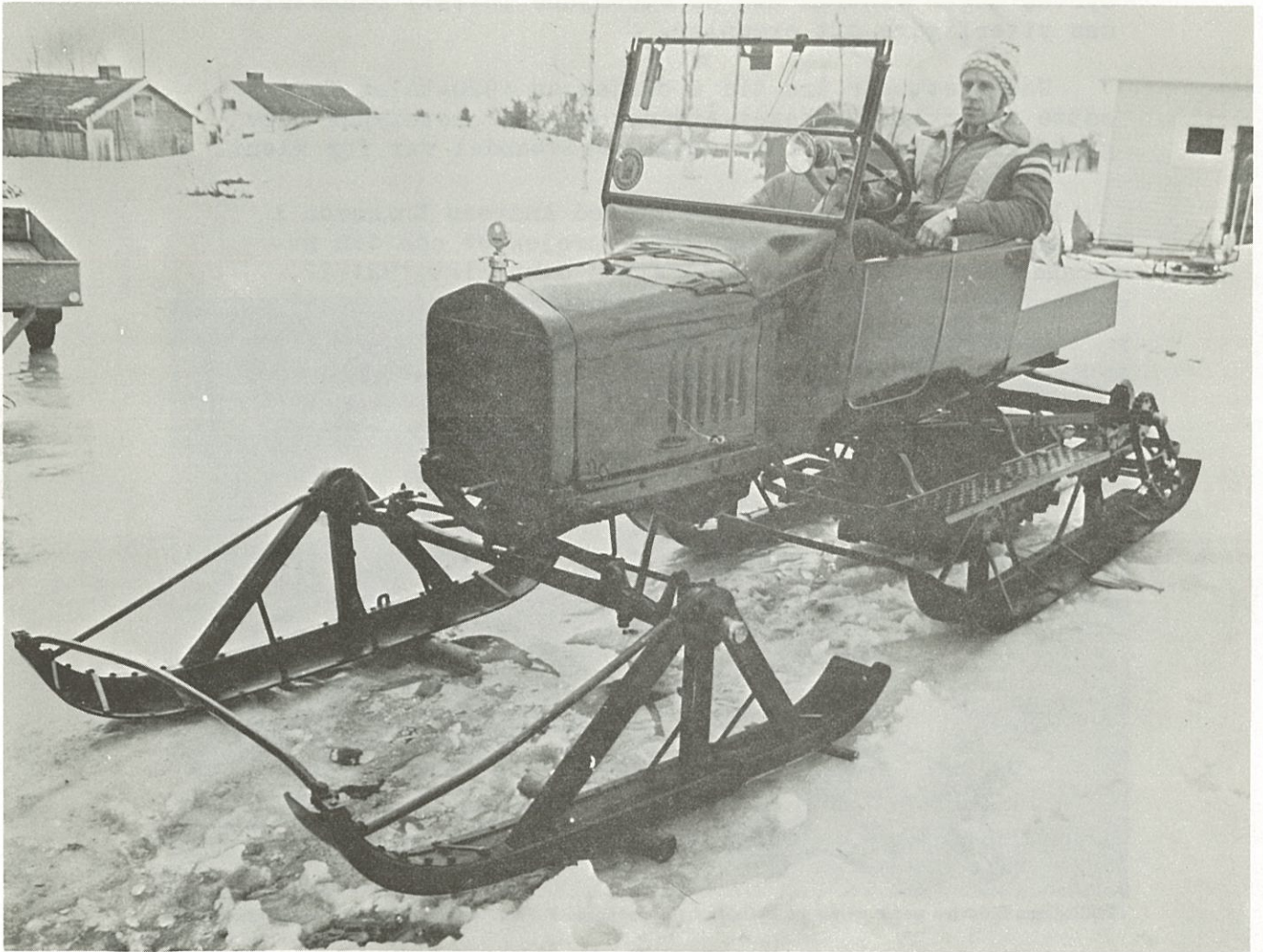
Jemtlands

Veteranbilklubb

I Aspås står

SKOTERNNS GAMMEL

FARFAR



I ett garage i Aspås står veteranbilförarens vinterdröm. Det är en gammal T-Ford på medar. Den kallas motorsläde i patenthandlingarna.

Motorsläden är förmodligen en av de allra första i sitt slag och gammelfarfar till dagens snöskotrar. Samtidigt har den här motorsläden en utvecklingsteknisk intressant bakgrund. Ett projekt, som i kostnader och marknadsföring saknar motsvarigheter inom jämtländsk verkstadsnärning.

Folke Boogh i Aspås, som kartlagt urscooterns historia med hjälp av Ambjörn Mattsson i Strömsund berättar:

Det var två fabrikörer i Strömsund, Johannes och Olof Löfström, som fick idén till motorsläden. Andreas Eriksson i Lit blev deras finansiär. Dom fick också hålla till i hans smedja.

Uppfinnarna Johannes och Olof Löfström från Strömsund gjorde första motorsläden redan 1912, då de med en motorsläde med ett stort kugghjul som drivanordning åkte omkring på isen på Ströms vattudal.

Nästa motorsläde såg dagens ljus 1916. Den var utrustad med en smal matta och ovanpå det hela en Buickram med motor. Den släden blev sedermera såld till Östersund och syntes några vintrar ute på Storsjöns is. 1917 framställdes ytterligare ett exemplar.

Under ett par års tid i början av 1920-talet fortsatte utvecklingsarbetet. Åtminstone två prototyper blev gjorda. Den ena höll inte måttet. Drivbandet var för klent.

Nu fick uppfinnarna kontakt med Andreas Eriksson i Lit, som satsade friskt kapital i projektet och den nuvarande motorsläden kom till stånd sannolikt 1921-22.



Tvillingarna Löfström under en tur på Storsjön i sin ombyggda T-Ford. Var det Jämtlands första snöskoter?

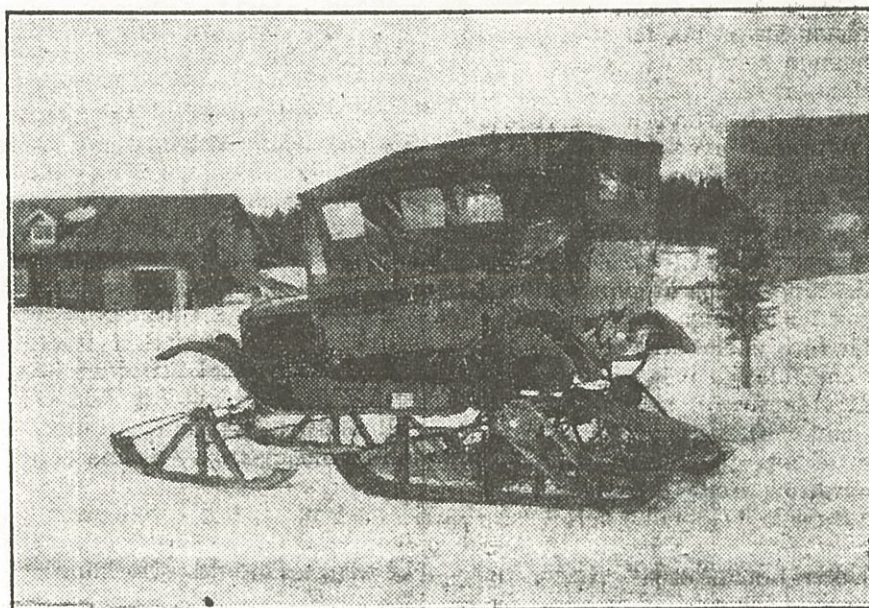
1924 sökte bröderna och deras beskyddare Andreas Eriksson patent på motorsläden. Det blev beviljat i Sverige, Finland, Norge, Kanada och USA. Ett s.k. världspatent rann däremot ut i sanden eller snön, om man så vill.

Materialkostnaden för dessa experiment gick på över 80.000:-kronor enligt kvarvarande kassaböcker, där specialstål och bult från Eskilstuna och Hallstahammar var de största utgifterna.

Bilsläden filmades flera gånger, dels i fjällterräng för att visa slädens framkomlighet, dels ute på Frösön, där några scener togs i Kungsgårdsviken i samband med en flygdag. Även tillverkningen i Boda ute i Lit filmades. 1927 åkte finansiären över till USA för att skapa intresse för projektet och sälja patenträtten.

En jämtländsk automobilsläde.

Bröderna Löfströms uppfinning i ny gestalt.



I april 1921 voro stadsborna i tillfälle att studera en motorsläde, konstruerad av bröderna Löfström. Fackmän uttalade sig då smickrande om idén. Experimenten gävo dock ej full rättvisa åt uppfinningen, ty motorsläden var utrustad med för svag motor.

Under de år som gått har ej uppfinnarna vilat. De ha förbättrat sin idé, så att nu kan uppfinningen monteras på vilken bil som helst. Nu i vinter har den monterats på en Fordbil och med mycket gott resultat och här ovan visa vi en bild av släden. Samtidigt har den filmats av fotograf Sundbäck och denna vittnar om att släden verkligen briljant klarade alla de prov den sattes på. Den tog sig lika bra fram på väg som i lös, djup snö och den anträdde backar, som voro branta som hustak, och detta fast ej väg fanns förut. Planer hysas ock-

så nu på att åka upp till Areskutans topp för att visa uppfinningens värde och att den fyller de kvalifikationer som uppfinnarna utlovat.

Det går mycket enkelt att ommontera bilen från sommarbruk till vinterbruk eller tvärtom. En van montör kan utföra detta på cirka en timme.

Snart nog få östersundarna se uppfinningen på film. Den nu upptagna filmen, som lär vara mycket lyckad, kommer nämligen att visas här innan den skall rullas upp inför huvudstadens publik.

Tilläggs kan, att automobilslädens fart blir densamma som för en bil på hjul, att den låter sig styras och backas som en vanlig bil och att inga stötar, knarkningar eller andra ljud förekomma.

Nu hava vi alltså endast att bida tiden och att sedan konstatera att uppfinningen håller måttet.

Henry Ford ville köpa

Det går många obekräftade rykten om hur affären utveckledes efter det, berättar Folke Boogh. Ett av dom berättar, att Andreas Eriksson 1927 åkte över till USA för att försöka intressera Henry Ford för motorsläden. Andreas Eriksson bjöds en miljon kronor för tillverkningsrätten av amerikanske Henry Ford, men nobbade. Andreas Eriksson tyckte, att det var för litet att dela på tre, så han begärde det dubbla, men det gick ej Ford med på. Andreas Eriksson beslöt då att låta projektet vila ett tag och att de själva skulle starta stortillverkning i Lit. Andreas blev emellertid kvar i USA under flera år och blev där engagerad i tillverkningen av en flygmaskin. Först 1932 kom Eriksson tillbaka till Sverige och då hade bl.a. snöplogen vunnit insteg, så snöscootern ej längre var aktuell.

Japanska och ryska tillverkare lär också ha visat ett visst intresse.

Ett mått på det uppseende motorsläden väckte var franska filmbolaget Pathe Cinemas journalupptagning från en provtur med motorsläden 1925 upp mot Mörvikshummeln i Åre, en äventyrlig och rätt långdragen tur.

Marknadsföringen av motorsläden var efter dåtida mått unikt. De trodde på uppfinningen och visade upp snösläden, så fort det var något extra, vid marknader, skidtävlingar etc. De annonserade i tidningar om uppvisningar och filmen om släden visade lite varstans ute i världen.

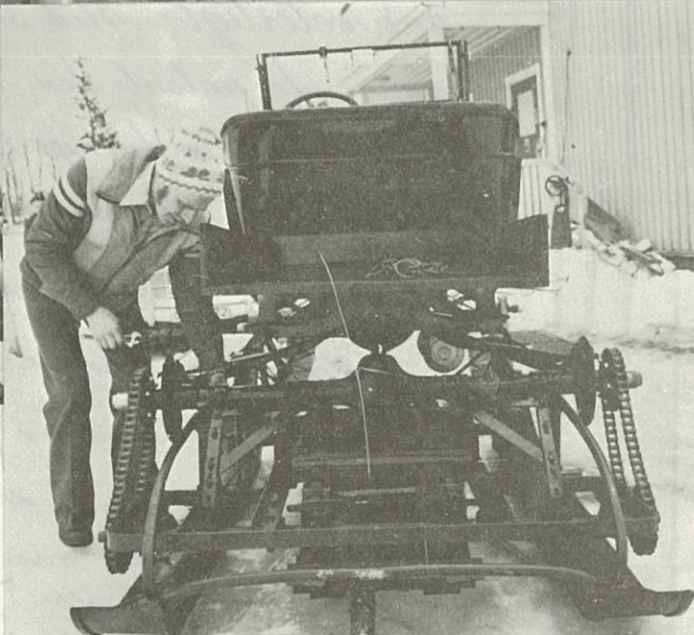
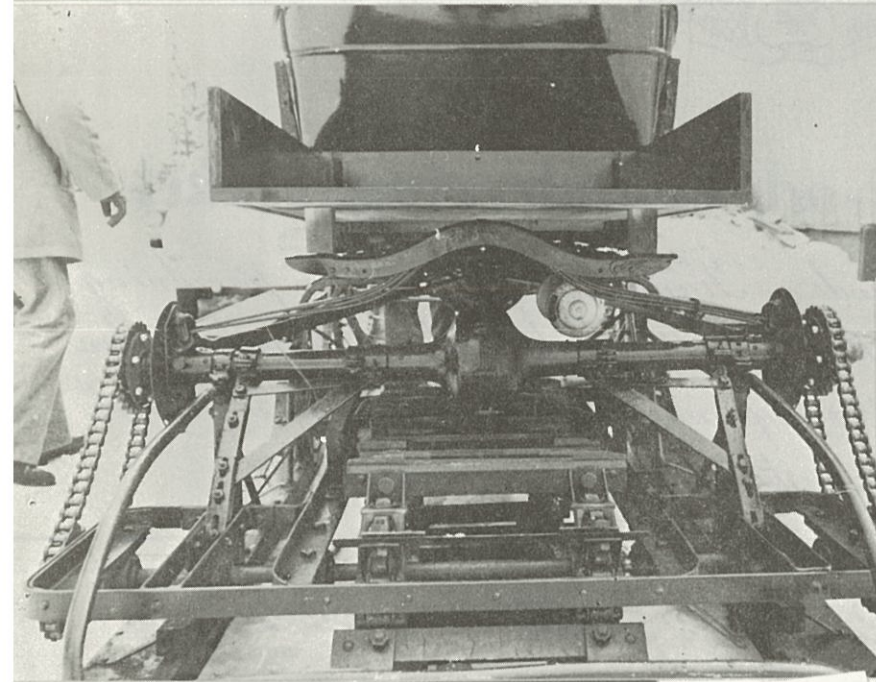
Den eldfarliga 400 fot 35 mm långa filmremsan finns idag på Tekniska Muséet för kopiering.

Vad blev det då av den här stolta jämtländska företagardrömmen?

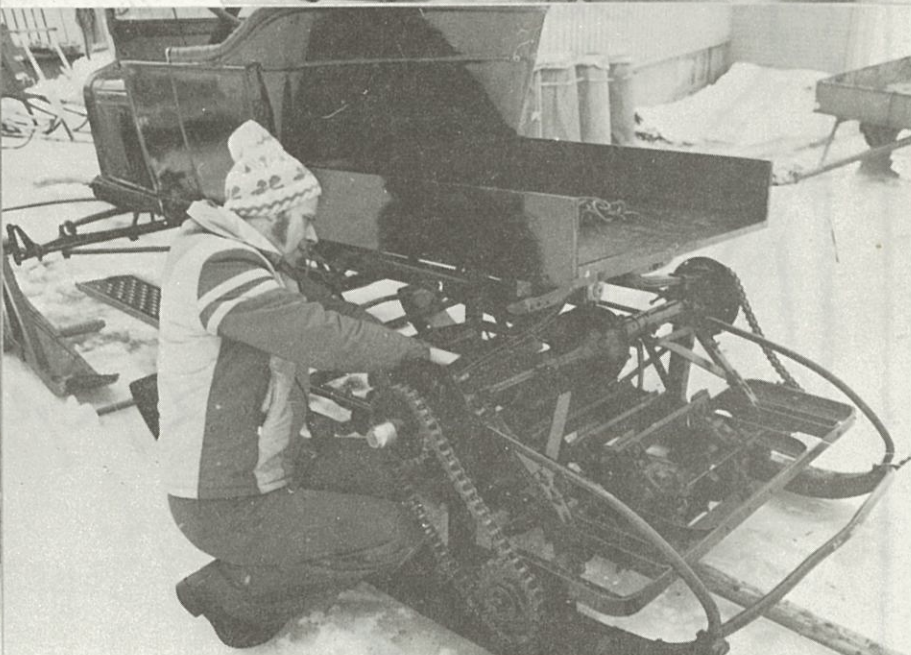
Platt intet, sorgligt nog. Olyckliga omständigheter gjorde att motorsläden inte blev lanserad i stor skala. Motorsläden blev aldrig serietillverkad. Den hamnade på en skräphög i Lit och det var där Folke Boogh hittade den.

De första delarna hittades redan 1967 och sen dess har Folke tålmodigt pusslat ihop bit för bit. Jag kommer ihåg, när vi hittade resterna av den andra motorsläden i Boda. Den låg i ett stenrös och runt omkring gick det oxar lösa. Jag var livrädd!

Turligt nog kom jag över patenthandlingarna. Här fanns blåkopior med fullständiga arbetsbeskrivningar och med dessa har Folke nu renoverat upp den gamla snösläden. Den första provturen gjordes förra våren och den första provturen inspelades för TV, som visade premiärturen våren 1977.



Snö
släde
1977



PATENT



№ 65070.

BESKRIVNING

OFFENTLIGGJORD AV

KUNGL. PATENT- OCH REGISTRERINGSVERKET.

J. LÖFSTRÖM OCH O. LÖFSTRÖM SAMT A. ERIKSSON,

ÖSTERSUND

BODA, LIT.

Å en kälke monterad drivanordning för motorslädar.

(Uppfinnare: J. Löfström och O. Löfström.)

Klass 63:k 22.

Patent i Sverige från den 19 maj 1924.

Föreliggande uppfinning avser en å en kälke monterad drivanordning för motorslädar, vilken kälke är avsedd att svängbart anbringas på en horisontal axel (lämpligen den bakre axeln) i en automobil eller liknande för automobilens framdrivning och är försedd med i en ram lagrade främre och bakre kedjehjul för en ändlös i snötäcket ingripande drivkedja. Enligt uppfinningen uppbäres den nämnda ramen på sådant sätt i kälken, att den part av drivkedjan, som ingriper i snötäcket eller isen, alltid hålles parallell med kälkmedarna, men drivkedjan ändå har frihet att höja och sänka sig i kälken. På grund av detta sätt för drivkedjans montering följer drivkedjan kälkens inställning efter snötäckets ojämnheter. Skulle emellertid under automobilens framdrivning kälken passera ett ställe av vägen, där snötäcket mellan kälkens medar är lägre eller högre än kälkmedarnas nivå, så kan drivkedjan fritt sänka resp. höja sig, varigenom den säkert förblir i ingrepp med snötäcket. Härigenom erhålles en fullt pålitlig drift utan några som helst skadliga påkänningar i drivkedjan vid färd över ojämnt snötäcke.

Å bifogade ritning visa fig. 1 och 2 schematiskt och i plan resp. sidovy en enligt uppfinningen anordnad kälke med drivanordning; kälken visas anbragt i ramen till en motorsläde; fig. 2 visar även det sätt, på vilket kälken fungerar vid färd över en upphöjning å snötäcket.

1 och 2 äro kälkens medar. Å var och en av dessa är fäst en ståndare 3, svängbar kring en i motorslädens ram 5 lagrad drivaxel 6. Denna

drives av motorn (ej visad) medelst en kedjeutväxling, 4, 7 och 8. Drivanordningen kan dock tydligen vara av annat slag, exempelvis den vanliga kardanaxeln med kugghjulsutväxling. Å medarna äro fästa två andra sinsemellan lika belägna ståndare 9, 10 av samma höjd som ståndarna 3. Kring axeln 6 äro lämpligen fjädrande länkar 11, 12 svängbart anordnade och å tappar 13 i ståndarnas 9, 10 övre ändar äro ledbart fästa länkar 15, 16. Länkarna 11, 12, 15 och 16 äro lika långa. Länkarna 11, 12 uppbära en axel 17 lagrad i en ram 18, medan länkarna 15, 16 äro ledbart förenade med en i ramen 18 lagrad axel 19. Axlarna 17, 19 uppbära var sitt par kedjehjul 21 och 22 resp. Såsom visas med prickade linjer i fig. 2, kan en tredje axel 24 vara lagrad i en uppåtriktad del av ramen 18. Axeln 24 uppbär ett par kedjehjul 25, vilka äro mindre än kedjehjulen 21 och 22 och belägna högre än dessa i ramen 18, så att främre parten av kring resp. grupp av kedjehjul 21, 22, 25 gående drivkedjor 26, 27 få ett snett nedåt mot marken riktat läge, såsom framgår av fig. 2. Å kedjorna 26, 27 äro fästa tänder 29, som sträcka sig från kedja till kedja och äro anordnade att gripa i snötäcket. Drivkraft överföres från den av motorn drivna axeln 6 till axeln 17 medelst ett kedjehjul å axeln 6, en kedja 30 och ett kedjehjul 31 å axeln 17. På det att kedjan 30 må kunna spännas, äro de fjädrande länkarna 11, 12 bildade av bladfyddrar, som äro förenade med varandra medelst spår- och skruvbultförbindningar 34^x. För att

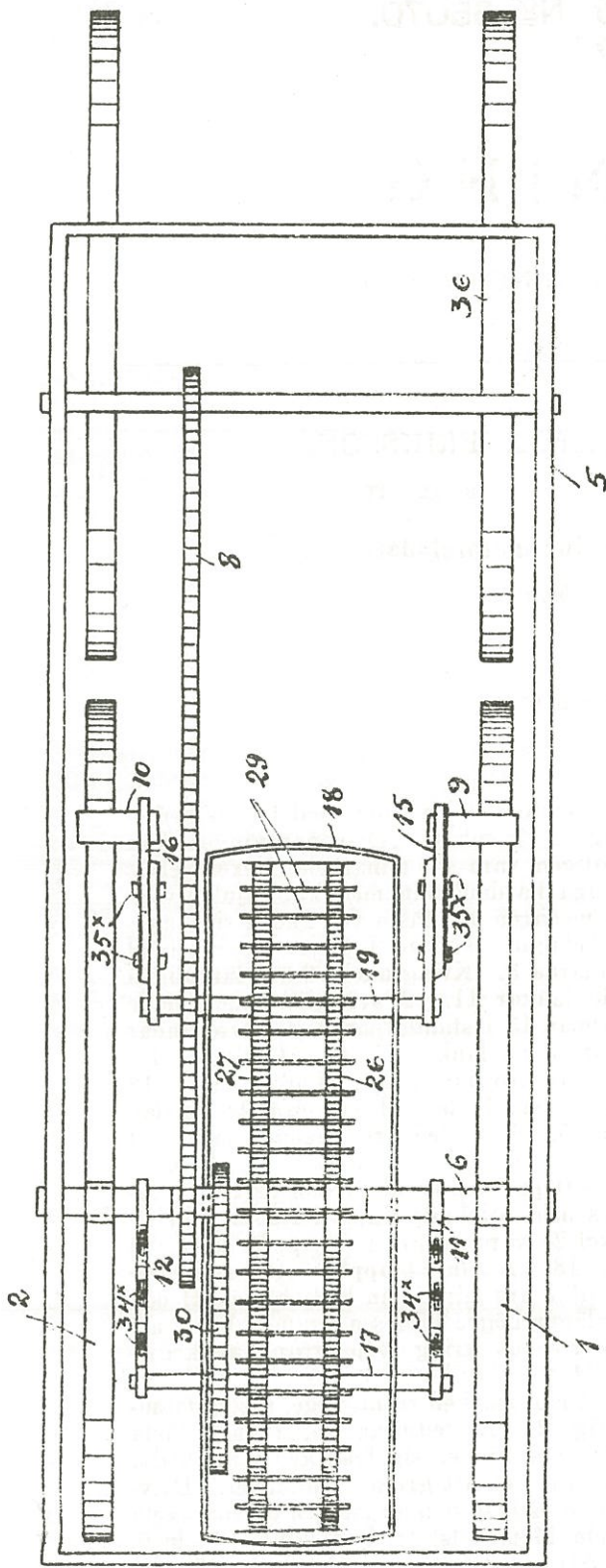


Fig. 1

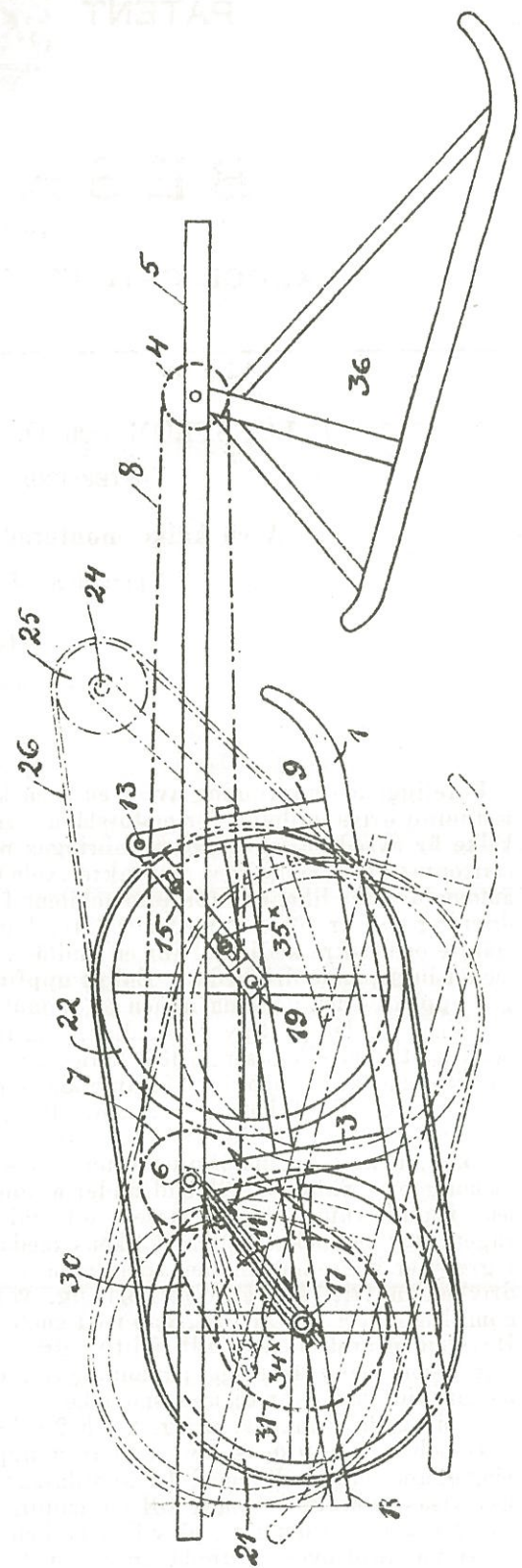


Fig. 2

åt länkarna 15, 16 må kunna givas samma längd som åt länkarna 11, 12, äro länkarna 15, 16 gjorda i två delar, förenade med varandra medelst spår och skruvbultförbindningar 35^x. Drivkedjornas 26, 27 spänning kan åstadkommas exempelvis genom att lagra kedjehjulen 25 i slädar, som äro förskjutbara i styrningar å ramen 18 och inställas medelst skruvar, ingängade i slädarna och anliggande mot ramen 18. Motorslädens främre kälke är betecknad med 36.

Såsom framgår av fig. 1, bilda länkarna 11, 12, 15, 16 en parallellstyrning för ramen 18, varigenom ramen 18 alltid hålles i parallelläge med medarna 1 och 2. Den drivande parten av kedjan 26, 27, 29 är därför alltid parallell med medarna 1, 2. Träffa medarna en upphöjning i snötäcket, svänges kälkens främre del uppåt kring axeln 6, såsom de heldragna linjerna i fig. 2 visa. I följd av den nämnda parallellstyrningen hålles kedjans drivande part härvid parallell med medarna, varför tänderna 29 få ett gott grepp i snötäcket även i det sneda läget hos kälken. Förhållandet blir detsamma vid varje läge hos kälken. Sålunda visar fig. 2 med prickstreckade linjer kälken på väg utför en upphöjning varvid drivkedjan fortfarande är parallell med medarna. Drivkedjan kan dock fritt höja och sänka sig i kälken. Framdrives fordonet på en väg, där det förekommer en fördjupning mellan spåren, kan alltså drivkedjan sänka sig och förbliva i ingrepp med snötäcket. Är snötäcket mellan spåren högre än spåren, kan drivkedjan löpa på detta högre parti. Drivkedjan förblir således under alla förhållanden i gott ingrepp med snötäcket. Genom att giva främre delen av kedjans drivande part ett snett läge nedåt mot marken, såsom visas med prickstreckade linjer i fig. 2, tränga tänderna 29 successivt ned i snötäcket. Härigenom komma tänderna lättare ned i snön, än då drivkedjan endast går runt hjulen 21, 22. Den drivande parten av kedjan är vidare utsatt för sträckning från de drivande kedjehjulen 21, vilket även bidrar till ett jämnt framdrivande av släden utan ryckningar. Drivkedjans stöt mot snötäcket vid en tvär avsats mildras genom de fjädrande länkarna 11.

Kälken kan lätt anordnas för anbringande å automobiler. I stället för hjulen å automobilens drivaxel fästas då exempelvis kedjehjul, som driva axeln 17, varjämte ståndarna 3, och länkarna 11, 12 ledbart anbringas å nämnda drivaxel. Den främre kälken 36 anbringas på framhjulsaxeln. Förändringen från motorsläde till automobil kan även verkställas lätt.

Uppfinningen, som tydligen kan modifieras i flera avseenden, utan att man frångår den idé, som ligger till grund för densamma, kan tillämpas även vid motorslädar, som sakna framkälke och i stället för denna hava annan styrinrättning.

Patentanspråk:

1:o) Å en kälke monterad drivanordning för motorslädar, vilken kälke är avsedd att svängbart anbringas på en horisontal axel i en automobil eller liknande för densammans framdrivning och vilken är försedd med i en ram lagrade främre och bakre kedjehjul och kring dessa lagd ändlös drivkedja, kännetecknad därav, att nämnda ram (18) medelst bakre och främre parallella och lika långa länkar (11, 12 resp. 15, 16) är å samma höjd över kälkens medar (1, 2) ledbart förenad med å dessa anbragta, sig uppåt sträckande ståndare (3 resp. 9, 10) eller liknande, så att den drivande parten av drivkedjan alltid förblir parallell med kälkmedarna under kälkens svängning omkring sin svängningsaxel alltefter vägbanans ojämnheter i längdriktningen, medan ramen (18) med hjul och drivskiva kan oberoende av kälkmedarna höjas och sänkas parallellt med sig själv alltefter vägbanans ojämnheter i tvärriktningen.

2:o) Drivanordning enligt patentanspråket 1:o) och avsedd att drivas medelst kedjeutväxling från kälkens svängningsaxel (automobilens drivaxel), kännetecknad därav, att länkarna (11, 12, 15, 16) äro till längden ställbara för möjliggörande av kedjeutväxlingens inställning.

3:o) Drivanordning enligt patentanspråket 1:o), kännetecknad därav, att de bakre länkarna (11, 12) äro fjädrande.

Stockholm 1928. P. A. Norstedt & Söner

Offentliggjord den 24 april 1928.



KONGERIKET NORGE

PATENT

NR.

44194



STYRET FOR DET INDUSTRIELLE RETSVERN

Gjør vitterlig: Med hjemmel av lov om patenter av 2den juli 1910
med tilleggslov av 9 juli 1923 har Styret gitt

Fabrikanten Johannes Lofström og Olof Lofström
av Fstersund samt gaardbruker Olof Eriksson av
patent paa Boda, det Sverige

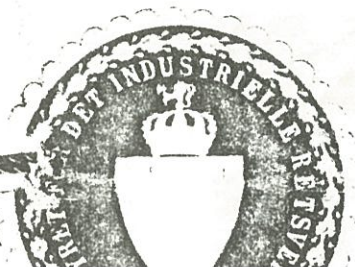
Motorslæde resp. drivanordning for motor-
slæder

overensstemmende med den vedheftede fremstilling.

Patenttiden løper fra 29 august 1924,
da krav om patent inddrømtes til Styret for det Industrielle Retsvern.

Oslo den 4 juli 1927.

R. W. Lofström



NORSK



PATENT

Nr. 44194

KLASSE 63 k

FREMSTILLING

MED TILHØRENDE TEGNING

OFFENTLIGGJORT AV STYRET FOR DET INDUSTRIELLE RETSVERN

4de juli 1927

Motorslæde resp. drivanordning for motorslæder.**Fabrikanter Johannes Løfstrøm og Olof Løfstrøm av Østersund
samt gaardbruker Anders Eriksson av Boda, Lit, Sverige.**

(Fuldmægtig: Ingeniør Ths. Berg i firma Bryns Patentkontor, Oslo).

Patent i Norge fra 29de august 1924.

Opfindelsen vedrører en motorslæde resp. drivanordning for motorslæder paa hvilken er montert en endeløs, omkring driv- og styrehjul løpende drivkjetting, paa saadan maate at den del av kjettingen som griper ind i snedækket eller isen altid holdes parallel med meiene, men drivkjettingen allikevel har anledning til frit at løftes og sænkes i forhold til meiene. Meianordningen kan indgaa som en drivende del i en for oiemedet særskilt bygget motorslæde eller ogsaa tilpasses en forhaandenværende automobil. I begge tilfælder anordnes slæde- resp. meianordningen dreibar omkring en aksel (bilens bakre aksel), saa at den kan indstille sig efter ujevnheter i snedækket. Paa grund av den nævnte monteringsanordning for drivkjettingen følger drivkjettingen meiens indstilling efter snedækkets ujevnheter. Skulde imidlertid under motorslædens fremdrift meiene passere et sted paa veien hvor snedækket mellem meiene er lavere eller høiere end meienes nivåa, saa kan drivkjettingen frit sænke eller løfte sig, saaledes at den forblir sikkert i indgrep med snedækket. Herved tilveiebringes en fuldt paalidelig drift uten nogensomhelst skadelige paakjendinger av drivkjettingen ved kjørsel paa ujevnt snedække.

Paa hosføiede tegninger viser fig. 1 og 2 resp. set fra siden og i plan en meianordning i henhold til opfindelsen. Disse figurer viser ogsaa en forme.

Fig. 3 viser skematisk den maate paa

hvilken drivanordningen fungerer ved passering av en forhoining i snedækket.

Fig. 4 viser i siderids en anordning paa en automobils drivaksel for uttagning av drivkraft til meianordningens drivkjetting.

Den paa tegningene viste drivanordning er forutsat indrettet til paasætning paa en automobils bakaksel. 1 og 2 er meiene paa hvilke er fæstet stændere 3 og 4 som er anordnet saaledes at de kan anbringes dreibart paa bilens drivaksel 6's ytterhylse 5, saaledes som vist. Akksen 6 drives som vanlig av bilens motor (ikke vist) ved hjælp av en kardanaksel 7 og en i kapslen 8 anordnet kobling. Drivanordningen kan imidlertid tydeligvis ogsaa være av anden art. Paa meiene er fæstet to andre ensbeliggende stændere 9, 10 av samme hoide som stænderne 3, 4. Omkring akselhylsen 5 er svingbart ophængt hensigtsmæssig fjærende led 11, 12 og paa tapper 13, 14 i stænderne 9, 10's øvre ende er svingbart fæstet led 15, 16. Leddene 11, 12, 15 og 16 er like lange. Leddene 11, 12 bærer en aksel 17 lagret i en ramme 18, mens leddene 15, 16 er dreibart fæstet til rammen 18 ved hjælp av tapper 19, 20. Akksen 17 bærer et par kjedehjul 21 og paa en anden i rammen 18 lagret aksel er der koaksialt med tappene 19, 20 fæstet som føringshjul tjenende kjedehjul 23, som paa tegningen er vist av samme størrelse som kjedehjulene 21 og har samme beliggenhet i forhold til rammen 18. En tredje aksel 24 er lagret i ram-

men 18 og bærer et par. likeledes som føringshjul tjenende kjedehjul 25. Disse er mindre end kjedehjulene 21 og 22 og anbragt høiere oppe i rammen 18 end disse, saa at den forreste del av de omkring de resp. kjedehjulgrupper 21, 23, 25 lagte drivkjeder 26, 27 faar en skraat nedad mot marken rettet stilling, saaledes som fremgaar av fig. 1. Paa kjedene 26, 27 er fæstet tænder 29 som strækker sig fra kjede til kjede og er indrettet til at gripe over i isen eller snedækket. Drivkraften overføres fra den motordrevne aksel 6 til akslen 17 ved hjælp av kjedehjul 30, 31, fæstet paa de avtagne bilhjuls plads, samt kjeder 32, 33 og kjedehjul 34, 35, de sidstnævnte fæstet paa akslen 17. For at kjedene 32, 33 skal kunne strammes, er de fjærende led 11, 12 fremstillet av bladfyarer som er forbundne med hverandre ved hjælp av spor- og skrueboltforbindelser 34^x. For at leddene 15, 16 skal kunne gives samme længde som leddene 11, 12 erholder efter stramning av kjedene 32, 33, er leddene 15, 16 fremstillet i to deler som er forbundne med hverandre ved hjælp av spor- og skrueboltforbindelser 35^x. Drivkjedene 26's spænding bevirkes ved hjælp av kjedehjulene 25, som for dette oiemed er lagret i sleider 36 som er forskyvbare i foringer paa rammen 18 og indstilles ved hjælp av skruer 37, indgjænget i sleidene 36 og liggende an mot rammen 18.

Som det fremgaar av fig. 1—3 danner lankene 11, 12, 15, 16 en paralelføring for rammen 18, hvilken altid holder rammen 18 i samme relative stilling paralelt til meiene 1 og 2. Kjødene 26, 27, 29's drivende del er derfor altid paralel med meiene 1, 2. Træffer meiene an mot en ophøining i snedækket, svinges meiekjelken opad omkring akslen 6 (fig. 3). Som følge av den nævnte paralelføring holdes kjødens drivende del paralelt med meiene, hvorfor tænderne 29 faar et godt grep i snedækket, ogsaa hvis meiene befinder sig i skraastilling. Dette forhold er det samme i alle drivmeiens stillinger. Drivkjeden kan dog frit løfte og sænke sig i drivkjelken. Hvis kjøretøiet fremdrives paa en vei som har en fordypning mellem sporene, kan altsaa drivkjettingene sænke sig og forbli i indgrep med snedækket. Er snedækket mellem sporene høiere end disse selv, kan drivkjeden løpe paa dette høiere parti. Drivkjeden forblir saaledes under alle forhold i godt indgrep med snedækket. Paa grund av at den forreste del av den drivende del er skraatstillet nedad mot marken, trenger tænderne 29 suksessivt ned i snedækket. Her ved lettes deres indgrep i sneen i væsentlig grad. Kjødens drivende del er endvidere utsat for stræk ved paavirkning av de drivende kjedehjul 21, hvilket ogsaa bidrar til en jevn

lem drivanordningens ramme og meianordningen er anordnet fjærende.

4. Motorslæde eller drivanordning for motorslæder i henhold til paastand 1, karakterisert ved, at styringen for drivkjeden er saaledes indrettet at den forreste del av dens drivende sektion er skraatstillet nedad og bakut, i det øiemed at lette drivkjedetændernes indgrep i snedækket.

fremdrift av slæden uten rykninger. Drivkjedens stot mot snedækket ved tverre avsatser i dette avdæmpes av de fjærende led 11.

Drivanordningen kan let anbringes paa almindelige biler, idet man blot behøver at fjerne hjulene fra drivakslen og fæste kjedehjulene 30, 31 paa deres plads, samt ved at fæste stænderne 3, 4 og lankene 11, 12 til akselhylsen. Formeien 40 anbringes paa forhjulsakslen. Forandringen fra motorslæde til bil kan ogsaa let utføres. Indrettes bilen ved tilvirkningen av samme for slædedrift, forsynes drivakslens hylse med et par kapsler 38, fig. 4, for kjedehjul 39 paa akslen. Kjedehjulene 34, 35 paa akslen 17 faar da tilsvarende stilling, saa at kjedetrasmissionen faar plads inde i rammen 18. Naar bilen f. eks. om sommeren anvendes som en vanlig bil, overdækkes kapslene 38 ved hjælp av lok.

Opfindelsen som klarligen kan modifiseres i flere henseender uten at den ide som ligger til grund for opfindelsen fravikes, kan ogsaa anvendes ved motorslæder som ikke har nogen formei eller forkjede, men isteden herfor er forsynt med en anden styreindretning.

Patentpaastande:

1. Motorslæde respektive drivanordning for motorslæder med i en hævet eller sænket ramme eller lignende lagrede driv- og føringshjul eller lignende og en omkring disse gaaende endeløs drivkjede eller lignende drivorgan, karakterisert ved, at rammen ved hjælp av parallele og like lange ledstykker med uforanderlig avstand mellem ledtappene er forbundet med den eventuelt til paasætning paa en automobils drivaksel tilpassede meianordning, saa at rammen paralelføres utelukkende ved hjælp av ledstykkene og den drivende del av drivkjeden forblir paralel med meiene under disses indstilling omkring sin aksel, samtidig som rammen med hjul og drivkjede hver for sig kan hæves og sænkes av ujevnhetene i snedækket under bibeholdelse av paralellstilling med meiene.

2. Motorslæde resp. drivanordning for motorslæder i henhold til paastand 1, forsynt med kjedeutveksling mellem slædens eller drivanordningens som drivaksel tjenende svingeaksel (bilens drivaksel) og drivkjødens drivhjul, karakterisert ved, at ledstykkene mellem drivanordningens ramme og meianordningen er indstilbare i længden for muligjøreelse av kjedetrasmissionens regulering.

3. Motorslæde resp. meianordning for motorslæder i henhold til paastand 1 og 2, karakterisert ved, at det bakre ledstykke mel-

5. Kombinationen av en drivanordning og bil i henhold til paastand 1, karakterisert ved, at hylsen paa bilens som omdreiningssaksel for meianordningen tjenende drivaksel er forsynt med en eller flere kapsler for kjedehjul for en til drift av meianordningens drivkjede tjenende kjedetrasmission, hvilke kapsler, naar bilen skal anvendes som bil, kan tillukkes ved hjælp av et lok.

Intresset för bilsnöslädar var stort inte bara i Jämtland utan även i andra delar av landet. Även i utlandet experimenterade man fram olika typer. Vi kommer här att **presentera** några av dessa modeller.

I Svensk Motortidning 1921 presenteras en motorsläde, som kallas motorbob. Den hade ingenjörer vid Pentaverken i Skövde tagit fram och roade nu sig med denna farkost. Den hade en Pentamotor om 9,2 hkr. Den var 4 cylindrig, vattenkyld och gjorde 1600 varv per minut. Släden var gjord som en vanlig bobsleigh och styrdes som sådan. Motorn var placerad baktill och var försedd med propeller. Med fem passagerare uppnådde motorsläden god bilhastighet.

I Östersunds Posten den 18 februari 1925 presenteras en liknande konstruktion.

I samma tidning presenteras den 3 februari 1925 en motorsläde, som hade konstruerats av flottningsschefen B. Nylén i Sollefteå. Tillverkare av denna släde var Thulinverken i Landskrona. Prov hade utförts med två slädar med gott resultat. De två slädarna hade gjort en provtur på 442 km från Sollefteå över Junsele och Åsele till Vilhelmina och åter. Fordonen hade trots stor belastning hållit en genomsnittshastighet av 35 km/tim utan svårighet.

I Svensk Motortidning 1922 presenteras flera andra konstruktioner, dels från Norge, dels från Tyskland och Frankrike.

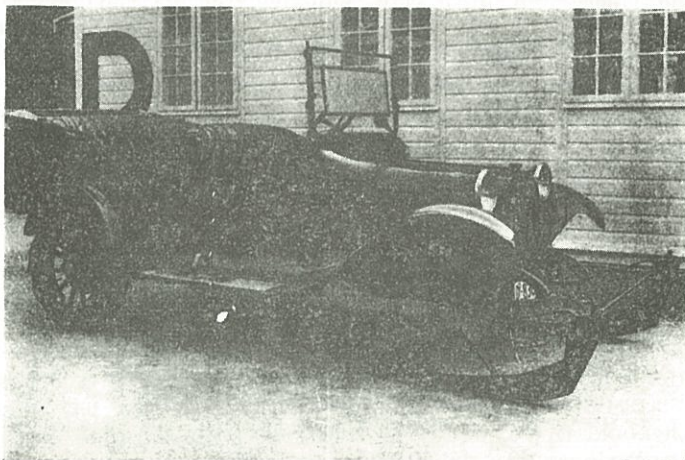
I det här sammanhanget bör vi också komma ihåg Postverkets konstruktioner med medar under postbussarna, som gick uppe i Norrland.

Vi hoppas i ett kommande nummer återkomma med mer bildmaterial om den jämtländska snöslädens tillverkning, men nu en presentation av en norsk snösläde, som Svensk Motortidning berättade om 1922.

AUTOMOBILEN SOM VINTERFORDON

Den norske veterinären Blystad i Kongsvinger har konstruerat en medanordning för automobiler, som innebär något verkligt nytt. Det är icke bara ett par skidor eller medar, som satts under framhjulen, utan en medanordning, särskilt konstruerad för vinterkörning. I samband härmed har bakhjulen försetts med ett slags »glidskydd» av ett nytt system. Dessutom tillkommer i vissa fall en bärmede, som anbringas strax framför bakhjulen. De medar, som antingen monteras under framhjulen eller intaga dessas plats, utgöra en kombination av snöplog och mede. Medens framända är nämligen formad som en spetsig snöplog,

varför den lätt skär igenom snön. Men fortsättningen av meden är så konstruerad, att den skär upp ur snön. På grund av kupig form packas snön. Längre akterut under meden finnes en styrribba. tack



Automobil försedd med Blystads medanordning.

vare vilken vagnen kan gå med ganska god fart i kurvor utan att medarna slira i sidolead. Medens bakända är uppböjd och liknar i hög grad nosen på en skida. Detta för att tillåta backning med vagnen.

Glidskyddet på bakhjulen utgöres av ett slags skovelliknande apparater, anbragta vid hjulens ena eller båda sidor. De ligga något innanför ringens periferi och träda först i verksamhet, då snön ligger djup på vägen. Formen på skovlarna är sådan, att vagnens framåtdrivande underlättas.

Vid mycket lös snö apteras bärmedar framför bakhjulen för att hindra dessa att gräva sig ned.

Att anordningen verkligen är av värde, därom vittna de många goda intygen. Bland annat har Sverre Strand, en av Norges mera kända motormän, talat för anordningen, som för övrigt tillkommit efter en mängd försök under en följd av år. Alldeles säkert är, att man med en dylik anordning på sin bil kan köra på vägar, där det icke finnes några som helst möjligheter för en vanlig bil att ta sig fram.

MOTORNYTT FRÅN NÄR OCH FJÄRRAN

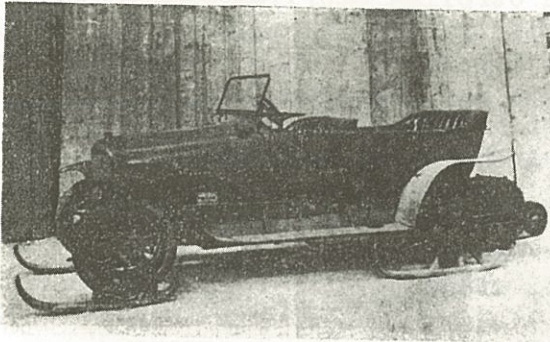


Bild 1. »Aquila»-slädbil.

V i skola i detta nummer sysselsätta oss med ett par konstruktioner, som avse automobilens apterande för vinterkörning i mer eller mindre lös snö. Man skulle kunna tro, att vi nordbor läge i tåten på detta område; så är dock ingalunda fallet. De till synes läst genomarbetade förslagen, vilka vi komma att här nedan beskriva, härstamma från Tyskland och Frankrike.

Det tyska förslaget kallas »Aquila» och är utarbetat av en herr Rantasa. De första proven med konstruktionen gjordes redan under kriget. Uppfinnaren avser med sitt förslag att förvandla en vanlig bil till motorsläde. För den skull sättas framhjulen på medar med långsgående ränder i och för erhållande av säker styrning, och bakhjulen med drivanordning ersätts med en för snökörning lättare lämpad anordning, om vilken våra bilder torde lämna läsaren upplysning.

Anordningen är olika för person- och lastbilar. Vid det förra slaget borttagas bakhjulen, och på naven påsätts tvåarmade hävstänger med vidfästade medar. Genom en kedjeöverföring — se bild 1 — överföres bakaxlarnas rotation till en mellan hävstängernas bakändar gående axel, på vilken sitter en stor, med små skovlar försedd trumma. Denna trumma är det, som driver vagnen — eller släden,

om man så vill. Man kan från förarsitsen genom en hävstångs-anordning reglera trummans läge i vertikalt led efter snötäcket beskaftenhet. Vår tyske sagesman får stå för sin uppgift, att man med denna drivanordning kunde köra släden lika fort som en vanlig bil. Försök vid »Katschberg» och »Tauernpass» lära ha givit goda resultat; man klättrade över 3 meter höga snödrivor och tog stigningar på upp till 19 %, där vanliga bilar strejkade totalt. Släden hade en to-

löpande över två rullar. Lagringen är sådan, att bandet kan följa ojämnheter i vägbanan. — Detta tycks även vara fallet vid personvagnen. Vår korrespondents meddelande är tyvärr litet otydligt, varför vi måste avstå från en närmare beskrivning av de mekaniska detaljerna. — Anordningen för bandets reglering i höjded led liknar personvagnens.

Med den avbildade lastvagnen — tomvikt 2,800 kg., fullvikt 4,800 kg., motor 28 hkr — uppnåddes 24 km./tim. och god stigningsförmåga. Vid båda slagen av bilar kunde man taga upp till 8 % stigning utan att särskilt trycka ned drivanordningarna, vilka sålunda blott av sin egen tyngd lågo an mot marken.

Den franska anordningen är konstruerad av en herr Kégresse, vilken (som framgår av bilderna) i stället för den vanliga drivanordningen via bakhjulen använder två ändlösa band av gummi. Dessa drivas från de bakre rullarna, som intaga bakhjulens vanliga plats. För konstruktionens detaljer och användbarhet hänvisa vi till bilderna, vilka torde tala sitt nog så tydliga språk. Rullarna, på vilka banden löpa, äro som synes, förbundna med varandra med hävarmar på så sätt, att banden i möjligaste mån smidigt kunna följa ojämnheter i terrängen. Anordningen är ej avsedd uteslutande för snökörning utan

kan användas på obanad mark i allmänhet (spec. ökensand). Bandens tryck mot marken är vid en normal bil endast omkring 10 kg./dm.², en mycket låg siffra. Vi vilja tillägga, att anordningen prövats på ett flertal Citroënvagnar i alptrakterna med mycket goda resultat. Den kan lätt anbringas på vilken bil som helst.

Man får väl hoppas, att våra norrlänningar till nästa vinter ha vaknat ur depressionsdvalan och börjat intressera sig för dylika försök att möjliggöra bilkörning på vintern även under

exceptionellt svåra förhållanden. Kan denna artikel bli en stöt i den riktningen, ha vi nått vårt mål.

G. V. N.



Bild 2. »Aquila»-lastslädbil.



Bild 3. Kégresse-Citroën tar hinder i Alperna.

talvikt av 1,400 kg. och en 22 hästars motor. Som bild 2 visar, utgöres drivanordningen vid lastbilar av ett ändlöst band,

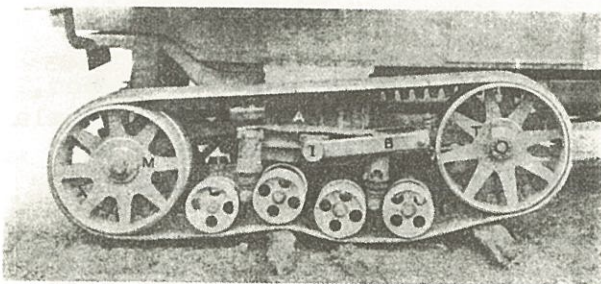


Bild 4. Drivanordning, system Kégresse.

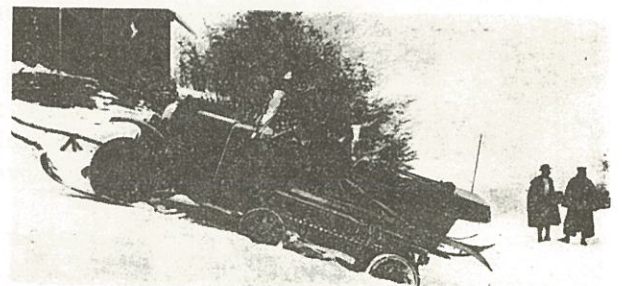


Bild 5. Kégresse-Citroën går uppför en backe.

Min första bil!

Det hade gått tre veckor efter min otroliga oturliga resa med motorcykeln Harley Davidsson. Jag träffade en bekant, som talade om för mig, att det fanns en A-Ford till salu i Hammarstrand. Jag var inte sen att kontakta den personen. Bilen var till salu. Det kom ganska snart till en uppgörelse om affären. Bilen stod i ett uthus i fint förvar. Den var verkligen i bra skick beträffande kaross, klädsel och däck, men motorn var slut. Det talade dock ingen om för mig. Bensinen var slut, så någon provtur kunde inte göras. Oerfaren, som jag var, var jag mest intresserad av att affären kom till stånd.

Det tog inte många minuter förrän vi var överens om priset, som jag tyckte var acceptabelt. Jag skulle betala bilen med min motorcykel och dessutom sjuttiofem kronor vid hämtning av bilen. Ett handslag och affären var gjord.

Dagen efter kom jag liftande per lastbil med min motorcykel för att hämta A-Forden. Ägaren var inte hemma, men hans mor meddelade, att det bara var att hämta vagnen. Affären var ju klar.

Det är väl bäst, att jag stannar och ser efter, så att Du får snurr på bilen, innan jag vänder åter, sa chauffören, jag åkte med. Han hjälpte mig att tappa över bensinen från motorcykeln. Därefter försökte jag veva igång Forden, men den var tjurig. Till sist lyckades vi dock få igång motorn.

Motorljudet liknade mera ljudet från en stenkross än en bil. Vi stannade motorn. Var den möjligen tom på olja? En kontroll visade, att det fanns inte en droppe olja i sumpen. Vi åkte därför och köpte några liter. Sedan startade vi motorn på nytt. Den gick nu betydligt tystare, men bra gick den inte.

Gå in och kräv tillbaka dina pengar, så lastar vi på motorcykeln och åker hem, uppmanade chauffören mig. Du har blivit lurad! Det hade jag inte lust till. Jag hade drömt om den här bilen. Förresten går det ju att renovera en motor. Bilen var snygg och bra i övrigt. Priset var det heller inget att säga något om. Sjuttiofem kronor och helvetesmaskinen. Jag tyckte bilköpet var billigt. Jag backade försiktigt ut Forden ur ladan medan min kompis stod och skakade på huvudet. Den funkar ju bra i växlarna. Den känns gå bra att köra, sa jag, sedan jag hade gjort en provtur runt gårdsplanen.

Det är nog bäst, att jag åker efter Dig, när vi åker hem, ifall det skulle hända något. Jag kan ju boxsera Dig, sa min kompis och stängde ladudörren.

Kanske jag skall fara till Erik Lundqvist och höra med honom, vad det kan vara för fel? Erik Lundqvist var specialist på gamla Fordar. Vi startade och körde sakta genom samhället till Erik Lundqvists lilla bilverkstad. Den var inrymd i en ladugård.

Erik tittade ut och vinkade avvärande. Stanna motorn! Du skall inte köra en meter till med den här bilen, förrän Du har bytt lager i motorn. Erik hade genast hört, vilket fel det var. Det var minst ett vevstakslager, som var skadat. Erik lovade att ta hand om bilen och fixa lagret. Om ett par dagar skulle felet vara avhjälp.

Tre dagar senare anlände jag för att hämta bilen. Erik låg fortfarande under den, när jag anlände. Han stänkade och pustade. Det är klart om en stund var Eriks kommentar.

Erik hade blivit tvungen att ta ner oljeträget två gånger för att laga ett hål på det. Det var därför motorn var torr på olja och ett lager hade skurit.

Tack vare, att Erik hade en sönderfrusen motor, så kunde han ta delar från denna och nu skulle motorn gå igen. Erik fyllde på olja och vatten. Han startade sedan motorn och gjorde därefter några småjusteringar, innan det blev en provtur.

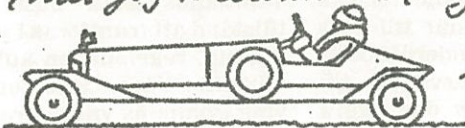
Vi gjorde en ganska lång provtur, medan Erik beskrev det fantastiska arbete han hade utfört. När jag idag tänker efter vilken enkel och provisorisk verkstad han hade och vilka enkla verktyg Erik nyttjade, så kan jag inte annat än beundra och högaktas honom. Bilen gick nu tyst och smidigt. Priset för reparationen var ovanlig. Tio kronor och en back öl, var vad Erik begärde.

Jag skaffade raskt fram en back öl och en tia och gjorde mig skuldfri, innan jag anträdde färden hem. Nu hade jag äntligen fått min första bil. Jag njöt i stora drag, då jag lugnt och stilla åkte fram genom den tät skogen på grusvägen.

Det blev inte någon lång tid jag fick njuta av min bil. Efter ett halvår kom kriget och satte stopp för all biltrafik. Jag fick nu ställa undan min bil. Det blev med den bilen som med de flesta andra, som pallades upp under kriget. Efter en tid blev de utdragna till skogen. Där fick någon skrothandlare ta rätt på dem, ofta gratis.

Edvin.

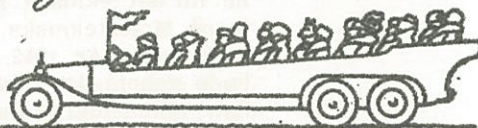
*Hur vill jag ha karosseriet på min önskelista?
Du frågar, redaktör — jag vill då rista
i korta streck vad jag ibland mig tänker,
när jag i drömmar mig någon gång försänker:*



*En sportvagn för mig själv
och ingen annan.*

Den skall gå lätt igång, men svårt att stanna.

*En väldig pjäs för
mina goda vänner,
så att man slipper köra en i sänner.*



*Och en kupé, förtä, för
mig och flammans.*

Det är ett utmärkt sätt att komma samman:

*Och se en bil, som
står på vackra ängar
och, som är inredd båd' med penteri och sängar.*



*En praktig tank, som
tål de värsta förnär*

och lämnar skydd mot mina ilskna björnar.

*En sot karon, som
ibland blid förvinner,*



*att köra blomster i till mina små väninner. *André**

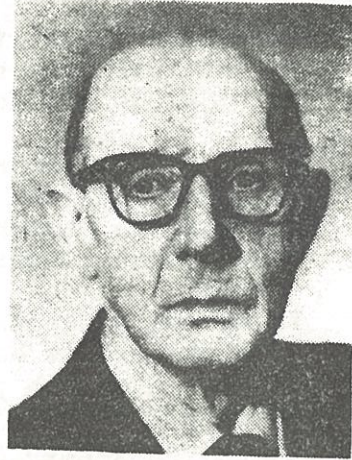
K E Bohman avliden

— F bussägaren **Karl Elving Bohman**, Ytterån, Näs-skott Jämtlands län har avlidit i en ålder av 91 år. Han var född i Haurida. Den bortgångne sörjes närmast av fyra söner med familjer, Ossian bosatt i Stockholm, Ragnar och Martin i Östersund och Lennart Örnköldsvik. Vidare av två bröder, Reinhold, bosatt i Florida, USA, och David bussägare i Hackås, Jämtland samt två systrar i Tranås, Nanny Ohlsson, maka till framlidne trädgårdsm Leo Ohlsson, Thyra Grahn, maka till framlidne snick Henning Grahn, samt syskonbarn.

*

K E Bohman flyttade som tioåring med sina föräldrar från Fallet, Gränna till Snällebo i Säby församling, som fadern arrenderat tillsammans med gården i Unnarps. Till rekrytåren arbetade El-

ving Bohman hos sin far i Snällebo. Elving tillhörde tidigt Templarkårens mässingsextett i Tranås och tanken var, att han skulle söka in vid musikkåren vid Östgöta Trängkår. Det fanns vid tillfället ingen plats ledig som musikvolontär, utan han tog värvning vid regementet och blev sedan kvar där till dess han genomgått underofficersskolan. Han återvände till Snällebo och blev där några år. Som sina yngre bröder hade han intresse och fallenhet för det tekniska. Han kom in på Motortekniska skolan i Stockholm. År 1912, då han hade genomgått skolan, fick han omedelbart anställning som chaufför och resementör vid Gjestvangs Bilaffär i Stockholm. Vägarna förde år 1912 Bohman upp till Sundsvall. Där träffade han Hulda Allberg. Hon blev senare hans hustru. År 1913 besökte han Östersund och blev betagen av landskapets naturskönhet. Han återvände året därpå och blev sedan Jämtland trogen till sin död. Från 1918 hade han egen bil, Vivinus, med vilken han utförde beställningstrafik. Inför utställningen i Östersund 1920 behövde K E Bohman en ny bil att sätta in i trafiken. Vid besök i Tranås på nyåret 1920 köpte han tre fordon, dels en ny Opel personbil, en lastbil av samma märke samt en gammal tysk krigsambulans. Efter

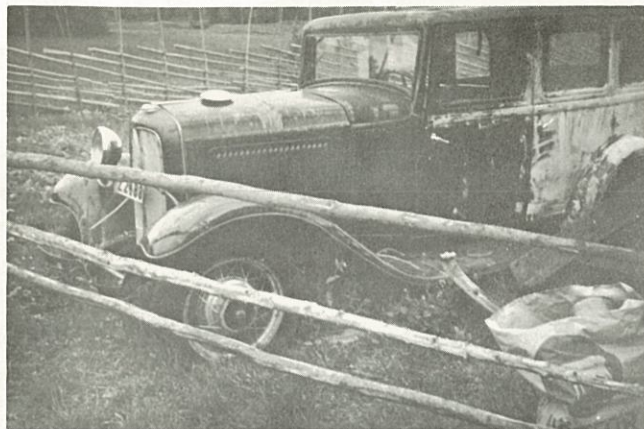


kriget infördes till Sverige en mängd utskottsmaterial, och den gamla ambulansen hade hamnat i Tranås. Fordonen togs per järnväg till Östersund. Lastbilen såldes vidare och kom senare att bli den första lastbilen i Jämtland att framföras med länstrafiktillstånd. Personbilen sattes i trafik sommaren 1920 och ingick i första bilparken för Östersunds droskägareförening, som K E Bohman var med och bildade. Krigsambulansen av märket Dürkopp från Bielefeld i Tyskland, byggdes om helt och sattes i trafik mellan Östersund och Brunflo, en plats ett par mil söder om staden. Den blev Jämtlands första "buss" med tillstånd att framföras i yrkesmässig, regelbunden automobiltrafik. Våren 1920 kom Elving Bohmans yngre bror David upp till Jämtland och hjälpte till med ombyggnaden av ambulansen. David Bohman var en tid chaufför hos brodern innan han år 1924 startade egen bussrörelse. De tre fordon, som från Tranås kom upp till Östersund år 1920, blev alltså var och en på sitt område något av föregångare i Jämtland. K E Bohman utökade snart antalet linjer omfattande staden och dess närmaste omgivningar. Firman ombildades 1935 till AB Bohmans bussar. Bohman lämnade år 1939 sin tjänst i bolaget som omregistrerades till Östersunds Omnibuss AB. Idag är bussbolaget kommunalägt. K E Bohmans pionjärinsatser på 20-talet har idag uppmärksamrats och omnämns med respekt. Föreningen Gamla Östersund ägnade i sin stora jubileumsskrift 1973 stort utrymme åt en uppsats om hans arbete.

* **Ragnar Bohman**

För inte så länge sedan!

Bildkavalkad på bilar och bilvrak, som hittades under resor på jakt efter veteranbilar och delar.



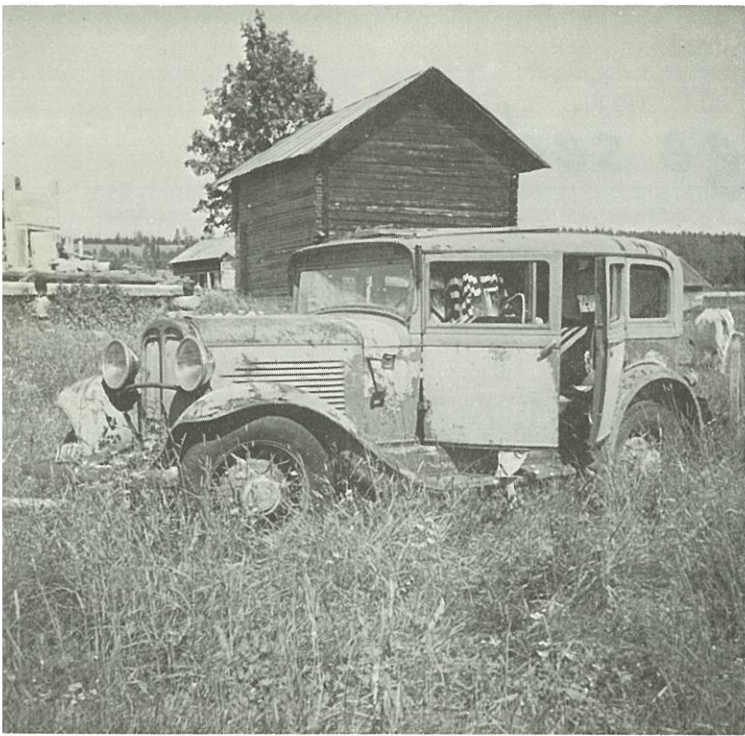
B-Ford 1932 i det skick, som jag hittade bilen på våren 1965. Forden finns fortfarande kvar i min ägo. Den har varit registrerad och körts varje sommar alltså sedan den blev färdigrenoverad försommaren 1967.

Fords modell B kom 1932 och tillverkades endast i drygt ett år. Bilen kunde köpas utan ändringar med såväl en 4 cylindrig motor liknande den i A modellen som den senare så berömda V 8 motorn. Den här bilen har en 4 cylindrig 4 taktmotor med synkroniserad växellåda på 2-an och 3-an. Bromsarna är mekaniska och toppfarten är cirka 100 km/tim.



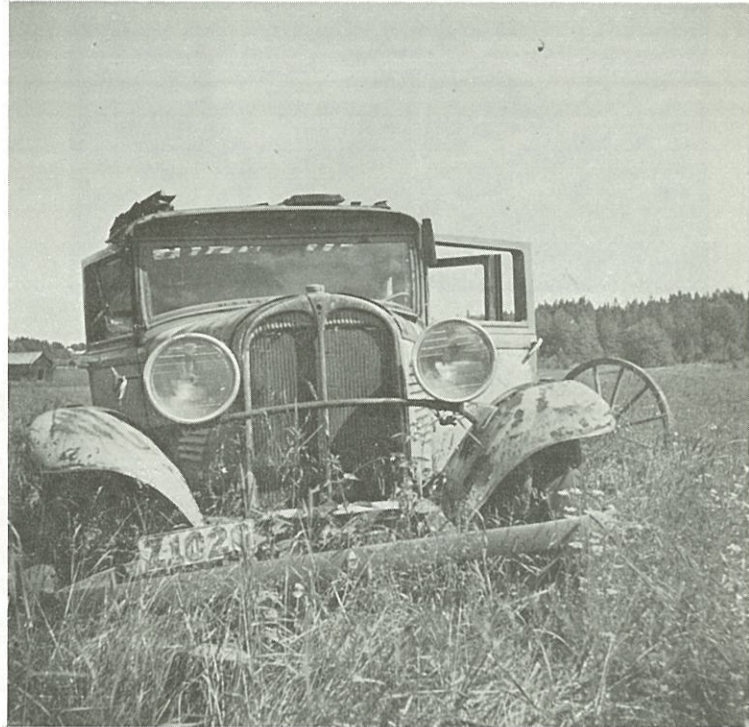
Här ser vi ett hembygge. Ockelbo Lundgren Special kallades den här sport- och tävlingsbilen, som är byggd på en Ford V 8 från 1930-talet.

Bilen ägdes ett tag av Folke Boogh. Den finns numera hos Björn Nilsson i Arvesund.

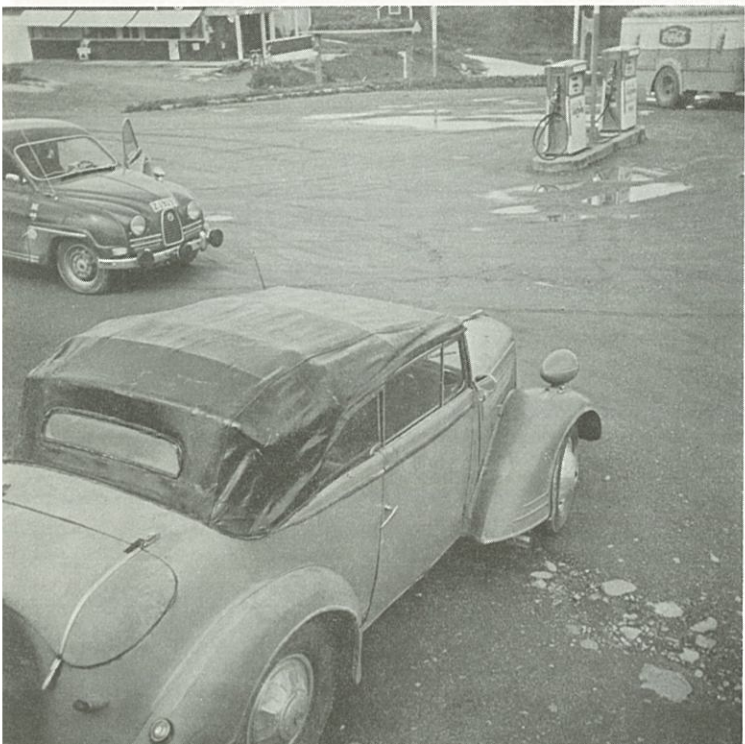


Märket Willys har tillverkats i olika omgångar alltsedan 1909. Detta är en Willys från cirka 1931. Modellen lanserades 1930 och det här är möjligen en Willys Knight Great. Kortet togs 1963-64. Jag tror bilen senare såldes till Bräcke.

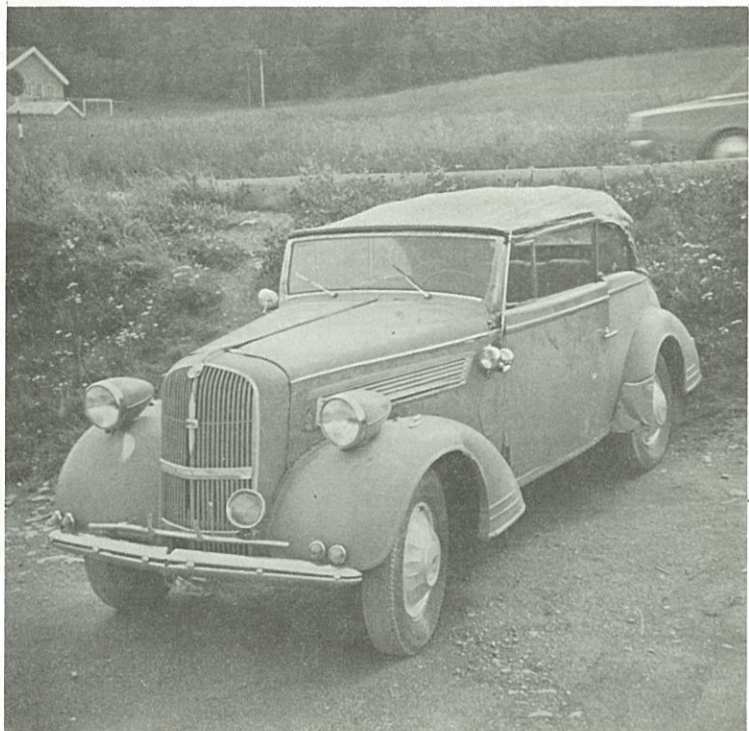
Willys har under årens lopp kommit med många ovanliga modeller både konstruktionsmässigt och modellmässigt.



Var det till Manne Evertsson eller Arne Blix?



Opel har tillverkats alltsedan 1898. Super Six modellen tillverkades 1937-38 och var på 2473 cc. Under 1930-talet låg Opel främst bland de europeiska bilfabrikanterna.





Willys 77 var en 6 cylindrig sidventilmodell, som tillverkades åren 1933 - 36. 1937 fick den ny stil och synkroniserad växellåda.

Durant Phaeton från sent 1920-tal eller möjligen 1930-talets början. Vilket fint, rent objekt.

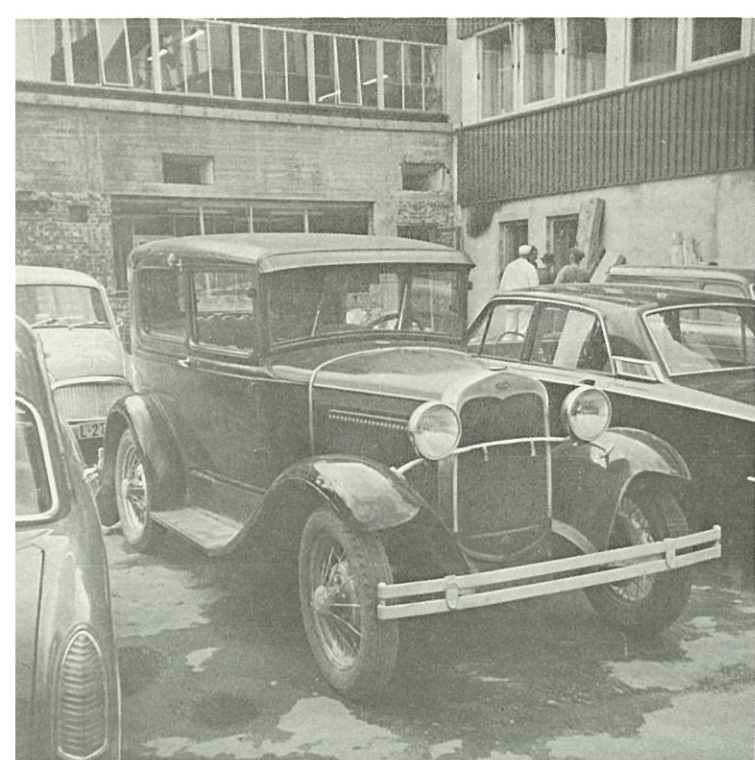


Ford modell A lanserades 1927. Den hade 40 hkr, 4 cylindrig motor och byggdes i fyra år. Den här vagnen är från 1928-29 och har en moderniserad kaross.

Jan Olof Bertilsson tänker prova på körställningen eller skall han ta en provtur?

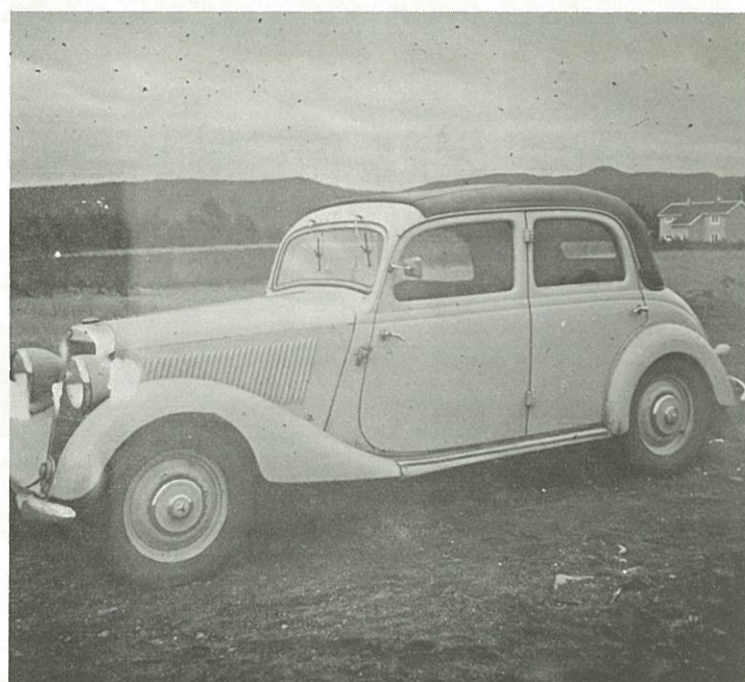
Durant tillverkades åren 1921 - 1932 och var tillsammans med Star, Eagle, Flint, Princeton, Rugby och Locomobile ett av de märken i Durants bilimperium.



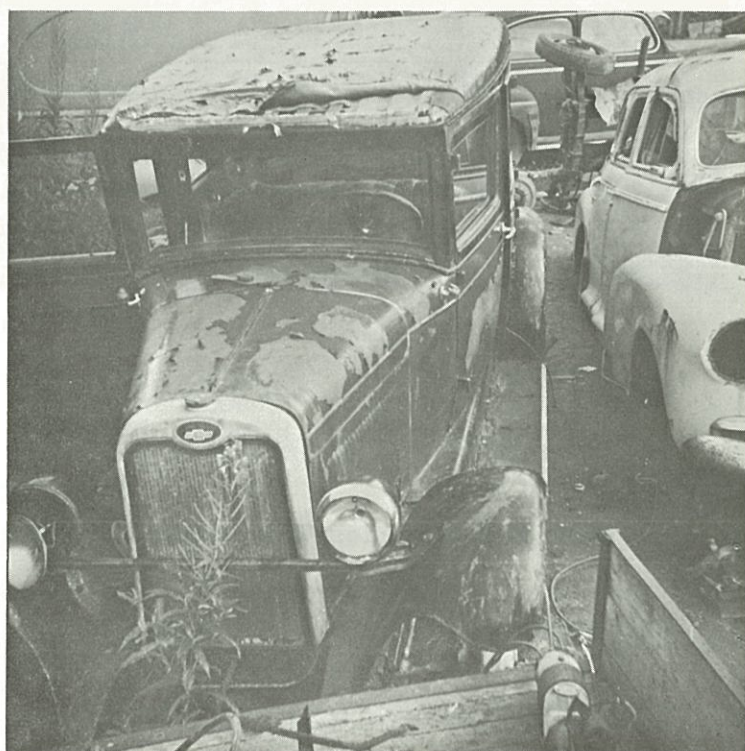


A Ford troligen av 1930 års modell i Norge. A-Forden var en stabil vagn, men den nådde aldrig upp till T-Ford-modellens popularitet. A-modellen framställdes i 4.5 miljoner exemplar på fyra år.

Synd på en sådan bra bil som ovan. Det är en Jaguar av okänd årgång, som jag hittade i Norge.



Mercedes Benz 170 Cabriolet
fotograferad i Norge.



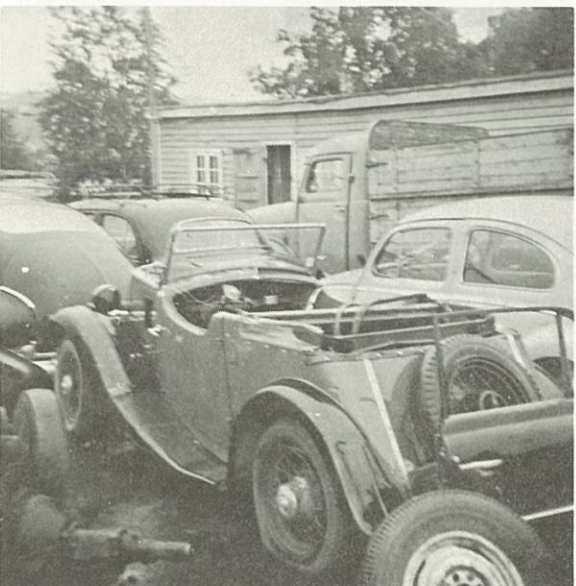
Det här är en Chevrolet 1928. Det var sista året Chevrolet gjorde 4 cylindriga bilar. Lägg märke till 40-tals bilarna i bakgrunden! Skrotbild tagen i Norge 1965-66.



A-Ford 1931



T-Ford 1926, ombyggd till pick-up.
Morris Sport. Släktskapet med M.G. är påfallande eller hur?



Ja, tänk efter vilka fina vagnar det har funnits, och ändå är det
"För inte så länge sedan"
Hur många av dessa finns kvar idag?
Carl-Olof Kingsted

Säljes

Till

Chevrolet 1939:Master 85,4 d.

2 fotsteg, nyltillverkade enligt 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 skick.
Kylare utan emblem.
Växellåda,reservdelsmotor, kopplings-och bromspedal.

Nash Sedan 2 d.1926/27

Stötfångare fram och höger bak.
Vindruta,rattstäng.
Framaxel med styranordning,fjädrar och en navkapsel med text Nash.
Reservhjulshållare baktill och paketbrygga.
2 st stötdämpare.
Bägge framdörrarna med lås,fönsterhissar,handtag och gångjärn.
Instrumentbräda med div.instr.
Torped,motorhuvssidor,framskärmar, fotstegsfästen, 3 st.
Framsäte och ryggstöd,stag.
Intresserad av byte mot delar till Dodge 1928 eller kontant.

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

MOTOR SLIP

I ÖSTERSUND AB

SPECIALVERKSTAD FÖR:

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

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

MARKNAD

6 maj

Nu är det åter dags för Loppmarknad, som i år går av stapeln den 6 maj kl 10.00 Vi håller till på Jamtli, Bj på Tengens, som tidigare aviserats. Vill Du sälja på marknaden kostar plats hyra 15 kr, ring gärna före så vi får ordna med plats inom området. Du får själv ordna med sälj bord

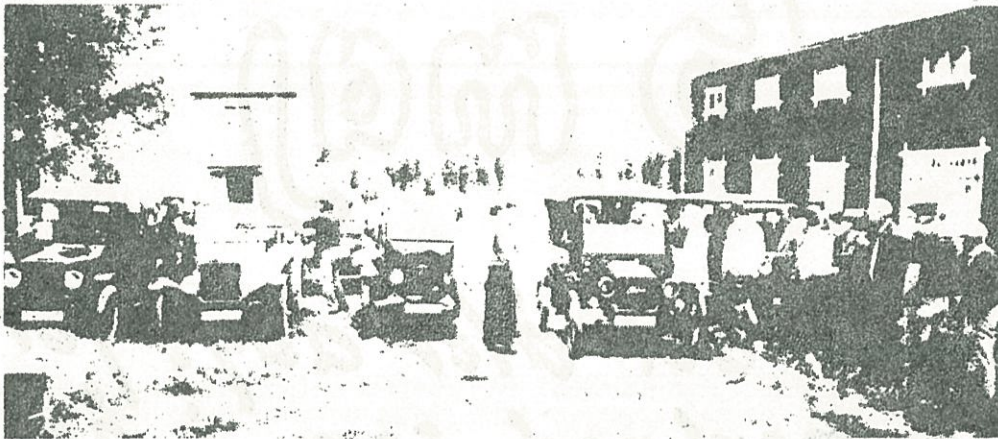
Väl mött till en trevlig dag.

Jemtlands Veteranbilklubb.
marknads kommittén

tel / 102741
063 / 30517

INBJUDAN till

... BODSJÖ rallyt



Söndagen den 11 juni anordnar Bodsjö Hembygdsförening tillsammans med Jemtlands Veteranbil Klubb ett familjerally runt den vackra Bodsjön.

Festligheterna börjar redan lördagen den 10 juni vid Bodsjö kyrka med en foto-utställning över Jämtlands gamla bilar och lite historia om hur bilen kom till Jämtland. Kl. 21.00 på kvällen blir det rallybal i Bodsjö föreningshus, Flatnor.

START

Söndagen den 11 juni, kl. 13.00 - samling vid prästgården i Flatnor. Presentation av klubbens bilar och lite bilhistoria från Jämtland. Kl. 13.30 gemensam överfärjning till Skurun. Därefter cirka 2 minuters mellanrum mellan de startande.

TÄVLINGSSTRÄCKA

Ca 3 mil - Flatnor - Skurun - Våle - Finnäs - Bodsjöbyn - Flatnor.
Ingen startavgift. Samtliga startande erhåller diplom och priser.

ANMÄLAN

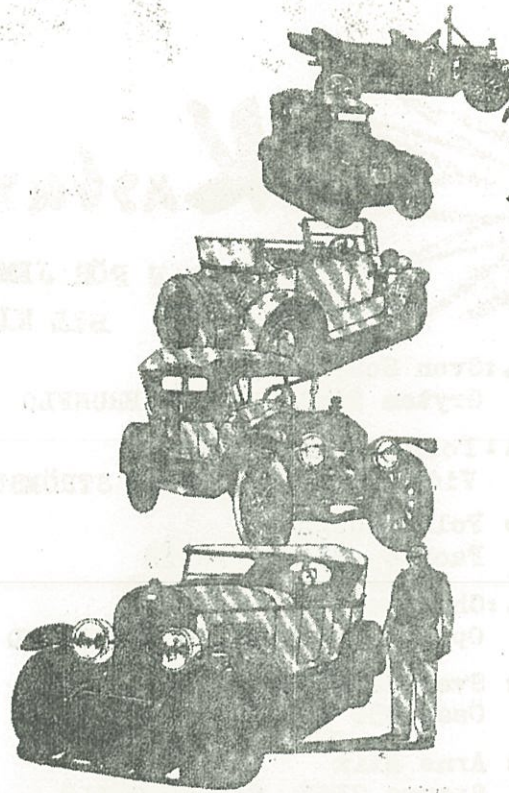
Anmälan görs omgående till
Jemtlands Veteranbil Klubb, Box 2045, 831 02 Östersund.

Deltar med bil av märket: _____ Modell: _____
Typ: _____ Årsmodell: _____

Deltar som funktionär Deltar lördag Deltar söndagen 13/6 med bil

Allt deltagande sker på egen risk och härmed
fritager jag arrangörerna för vad som genom
mitt förvällande kan inträffa i samband med
rallyt. Välkommen! Arrangörerna

_____/ 1978
Adress: _____



Plubb- tröjor o. Dekaler

kan Du beställa hos vår nye
stjärnförsäljare

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 ÖSTERSUND.

Tel.063/35542

Läderspännen



BMW



BUGATTI



NEW BUICK



CADILLAC



CORD 812



DUESENBERG



CHEVROLET



DODGE BROS.



FIAT



FORD



MODEL A



MODEL T



MAXWELL



VOLKSWAGEN



BUICK



KAISER DARRIN



KAISER-FRAZIER



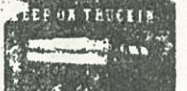
ROLLS-ROYCE



ROLLS (Springfield)



KEEP ON VANIN



"TRUCKEN"

NEW! CB BUCKLES!



C B NUT



HAVE A NICE DAY



SUPER OPERATOR



CB'ER



CORVETTE



CORVAIR



PACKARD

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

Annonser till nästa nummer vill vi ha senast 20 maj

Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BIL KLUBB

Ordf.: Sven Schylberg
Grytan 2451, 830 20 BRUNFLO

v.Ordf.: Folke Hemmingsson
Videstigen 1, 833 00 STRÖMSUND

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

Peter Frändén
Fack 46
840 64 Kälarne

Folke
Strömsvägen 47
833 00 Strömsund

Lokalredaktör i Södra Jämtland - Västra Jämtland

Arne Blix
Stavre 2341
840 50 Gällö

Örjan Bergqvist
Arvesund
830 02 Mattmar

Medlemsavgift: 60.-/år. Insättes på Pge 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!

Redaktörer för 46/60 sektionen

Stig Nilsson Hans Erik Eliasson
Storgatan 22c Storgatan 63
833 00 Strömsund 831 00 Östersund





HÖRT

Östersund-London och åter i T-Ford

VETERANBIL-ÅRSMÖTE: Jemtlands Veteranbil Klubb har hållit ett talrikt besök årsmöte i Aspåsgården, Aspås. Styrelsens verksamhetsberättelse för 1977 visade att klubben ökat sitt medlemsantal från 150 till 165 medlemmar. Antalet klubbträffar har varit 11 och styrelsen har sammanträtt fyra gånger. Styrelsen har varit representerad vid MHRF:s årsmöte i Stockholm och vid försäkringsträff i Södertälje.

En talrikt besök loppmarknad har hållits på Tengens i Ås. Några av klubbmedlemmarna har deltagit i en TV-filmspelning. Klubben deltog aktivt vid Öppet Hus på läns museet med en uppmärksam utställning. Tidningen Karburatorn har utkommit med två nummer och är nu ute på sitt sjunde år. Två av klubbens medlemmar: **Örjan Bergqvist, T-Ford** och **Per Åke Tegstedt, Chevrolet**, har med sina veteranbilar åkt Östersund-London och åter.

Till ny styrelse valdes: **Sven Schylberg, Brunflo**, ordförande, **Folke Boogh, Aspås**, sekreterare, **Sven Jernberg, Ås**, kassör, **Folke Hemmingsson, Strömsund**, **Christer Elgendahl, Brunflo** och **Arne Blix, Stavre**.

Revisorer: **Edvin Backman** och **Per Åke Tegstedt, Östersund**.

Valberedning: **Leif Fregelin, Mats Akermo** och **Örjan Bergqvist**.

Klubbmästare: **Karl Olov Kingstad, Sven Jernberg** och **Hans Erik Eliasson**, som också blev materialförvaltare.

Rallychef för Bodsjö-rallyt: **Pelle Norman, Hammarstrand**. Redaktör för Karburatorn: **Sven Schylberg**. Lokalredaktörer: **Folke Hemmingsson, Peter Frändén, Arne Blix** och **David Møllergård**.

Per Åke Tegstedt med hustru åkte Chevrolet 1936 till Stavre och var därmed den förste att ta ut bilen för i år.

Göran Bruman, Bräcke, passade på att starta sin Chrysler 1931 och åkte med bilen hem till Bräcke. Göran har haft bilen, som är en verklig pärla, garagerad hos Arne i vinter.

Årsavgiften för 1979 fastställdes till 65 kronor. Försäkringskommitté: **Folke Boogh** och **Arne Blix**.

Representanter till MHRF:s årsmöte: **Pelle Norman** och **Folke Boogh**. Årsmötet beslöt sälja sin Buickbuss till en intresserad klubbmedlem. Vid årsmötet förekom information om kommande årsaktiviteter, om ändrade bestämmelser för teknikhistoriskt intressanta fordon och om försäkringar för veteranbilar.

Klubben kommer i sommar tillsammans med Bodsjö Hembygdsförening att ordna ett rally runt Bodsjön med start vid Bodsjö kyrka söndagen den 11 juni. I augusti körs i samband med Knyttfestivalen Storsjö-rallyt. Dessförinnan blir det loppmarknad i Ås den 6 maj.

Kommande aktiviteter blir utflykter till Stavre, Strömsund och Hammarstrand aktiviteter blir utflykter till Stavre, Strömsund och Hammarstrand samt ett besök på flygmuseet i Arvesund. Kvällen avslutades med två intressanta filmer om bilens utveckling. Efter årsmötet följde samkväm.

Årsmötet ovan hölls den 3 mars 1978 i Aspås.

Fredagen den 7 april samlades klubben till en trevlig träff hos **Arne Blix** i Stavre, där vi fick tillfälle att inte bara se Arnes bilar utan även några andra klubbmedlemmars.

KOM MED I TVÅTUMFYRAKLUBBEN!!!!!!

Du, som har en Prefekt, Anglia eller Popolar i ståplatsformat, bliv medlem i vår rikstäckande klubb.

Närmare upplysningar genom

David Møllergård

Spadstigen 3

831 00 ÖSTERSUND

Tel. 063/119065

Helst brevsvär.



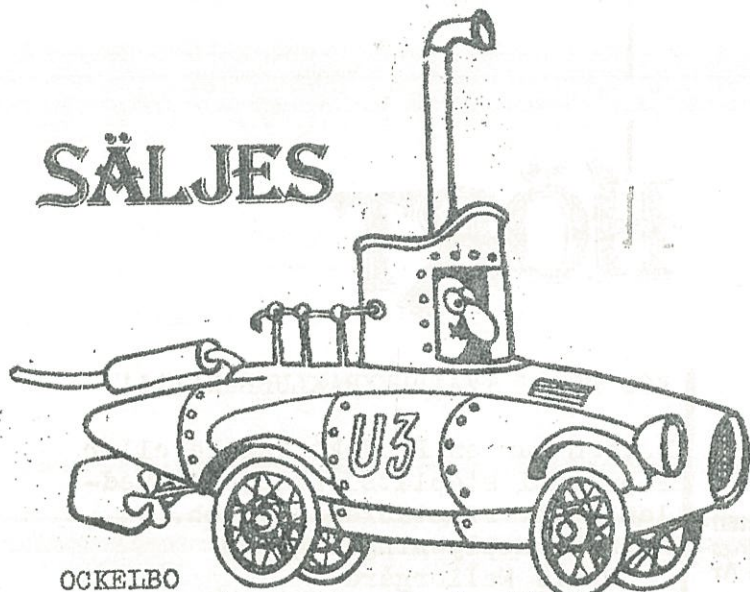
Efter presentation av Arnes bilar och mycket bilprat, blev det så dags att inta supé. Vi, som kom från när och fjärran, blev verkligen överväldigade över allt, som dukades upp av **Arne** och hans hustru **Ingrid**, som vi får tacka så hjärtligt för den alltigenom trevliga kvällen.

Efter all den goda maten, som även **Manne Evertsson** hade bidragit till, så presenterade **Göran Bruman** ett program via TV, som tidigare hade gått i Sveriges Magasin. Programmet handlade naturligtvis om veteranbilar och hur man besiktigar en T-Ford

Kvällen avslutades med ljusbilder av **Arne** och **Pelle Norman, Hammarstrand**, som hade deltagit i AHK:s resa ner till Frankrike och besett det fantastiska muséet med Maserati och Bugattibilar. Där fanns även andra bilar av intresse, kunde vi konstatera av de lyckade bilderna.

En verkligen trevlig klubbträff, som vi tackar **Arne, Göran, Manne** och **Pelle** för.

SÄLJES



OCKELBO

Hembyggd sportbil med plastkaross utrustad med Triumph TR 2 motor och växellåda samt Lancia bakaxel. Rörram. Bilen liknar en Ferrarri eller Maserati från tidigt 50-tal.

Till

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

CHEVROLET: Hjul 17", 18" Ekerhjul

RENAULT FLORIDE: Instrument sannolikt till 1938 års modell.

HARDTOP

SAAB 92 B De luxe: Komplet bra renoveringsobjekt. 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

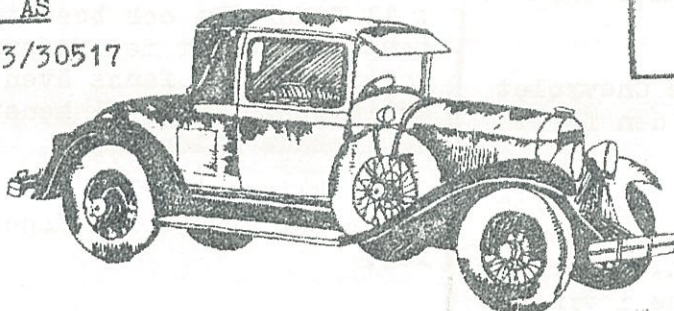
6.00 x 16" Däck i mycket bra skick.

Sven Jernberg

Ösa 1281

830 43 ÅS

Tel. 063/30517



ANNONS-MARKNADEN

Fortfarande ingen bil...

DATORER delar inte bara ut kvarskatt utan även trevligare gåvor. Det har Rune Persson i Lekekyrd utanför Jönköping upplevt sedan han tillskrivits två bilar av datorn.

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 smådelar.

David Møllergård
Spadstigen 3

831 00 Östersund

Tel. 063/119065 el. arb. 141676

Till

PONTIAC 1938: Chassi, ganska komplett, motor, lyktor stötfångare m.m.

CADILLAC mycket tidig. Axel och träckerhjul.

A-FORD 1929-30: Motordelar, växellåda, 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

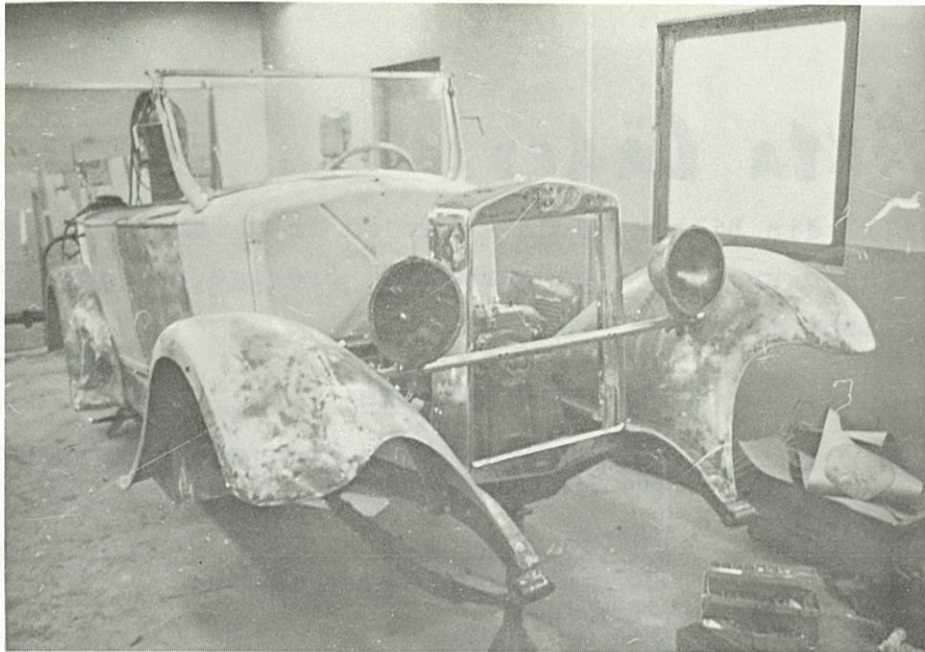
Stora 35:-/st

Kontakta Sven Schylberg

Grytan 2451

830 20 Brunflo.

Tel. 063/20701



Här ser vi en bil under renovering i Strömsund. Det är Folke Hemmingssons i fjol inköpta Studebaker Erskine 1927, som efter en lång törnrosa sömn nu åter komma att rulla. Folke beräknar ha bilen klar till Bodsjörallyt i juni.

Erskine besökte 1924 Europa. Europaresan resulterade i att Studebaker i oktober 1926 presenterade en mindre prisbillig vagn, Erskine, om 40 hkr och mindre hjulbas. Erskinemodellen, som tillverkades till 1930 lanserades som en internationell triumf, en produkt av två världsdelaers erfarenheter på motorteknikens område.

Erskine hade sexcylindrig motor på 40 hkr och uppgavs ha en bensinförbrukning av 10 liter bensin per 100 km. Bilen gick 100 km/tim och tog 11% stigning på direkt växel. Erskine Six var den första amerikanska vagnen, som helt motsvarade den europeiske motormannens fordringar.



Äkta Läder

till din bilbeklädnad köper Du från Tärnsjö Ånggarveri.
Tärnsjö är det enda garveri i Sverige, som garvar vegetabiliskt läder.

Tillverkningsprogram:

Garveriet:

Tekniskt läder för industri, såsom rem- och syremsläder, packningsläder, plattläder och smorläder.

Läder för:

Häst- och hundutrustning.
Arméläder, både krom och vegetabiliskt.
Bandageläder.
Skärp- och väskläder.
Sportläder, bandyklubbsremmar m.m.
Näbbsko- och trätöffeläder.

Förädlingsavdelningar:

Sadelmakeri, stanseri och sömnad tillverkar bl.a. häst- och hundutrustning, remmar av olika slag samt beställningsarbeten.

Fråga efter Dir. Nils Nyman el. verkmästare Lennart Pettersson, Tärnsjö Ånggarveri, 740 45 Tärnsjö.



I ett brev från MHRF skriver vår utredningssekreterare Björn-Eric Lindh följande: FEL OM HALVLJUSDISPENSERNA

I senaste numret av "Autoveteranen" påstår E. Löfberg, att MHRF har fel, när det gäller bestämmelserna om halvljusdispenser. Dessbättre är det han själv, som har fullständigt fel.

Det finns bara två sätt att få dispens från halvljusbestämmelsen:

1. Man använder den blankett, som alla medlemmar i en MHRF-ansluten klubb tillhandahåller. Blanketten sänds in till MHRF, som sänder över själva dispensen. Denna måste medföras under färd och visas upp vid kontroll. Intyg från verkstad behövs inte.

2. Man går till närmaste auktoriserade elektriska bilverkstad och får ett intyg. Detta sänder man till Trafiksäkerhetsverket tillsammans med skriftlig ansökan om dispens. TSV utfärdar dispens, som sänds över till den sökande.

Det finns inga andra sätt att få dispens. "Svenska Veteranbilklubben" kan lika lite som någon annan enskild klubb utfärda dispenser och det räcker inte med intyg från bilverkstad. Man måste ha en dispens med vid färd och den kan bara utfärdas av MHRF eller TSV.

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

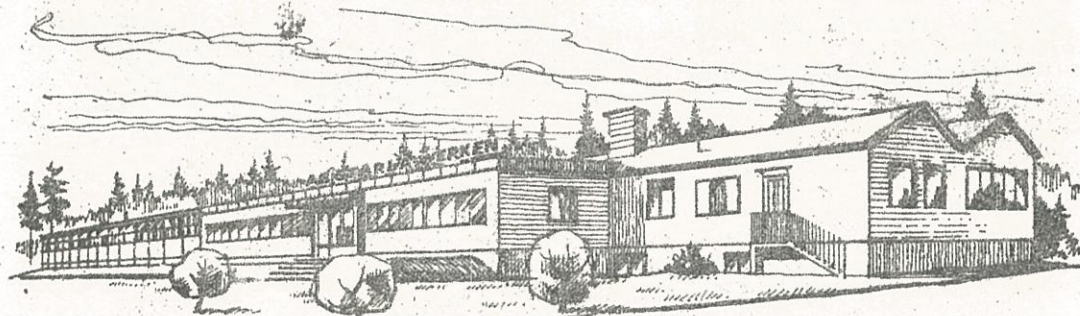
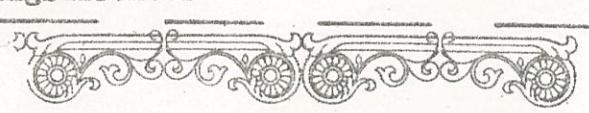
Statens trafiksäkerhetsverk medger att fordon äldre än 25 år med en generatorkapacitet som väsentligt understiger den effekt som förbrukas vid körning med den föreskrivna belysningen tänd får framföras utan hinder av föreskriften i 90 § vägtrafikkungörelsen.

Är fordonet utrustat med parkeringsljus skall dock detta vara tänd.

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.

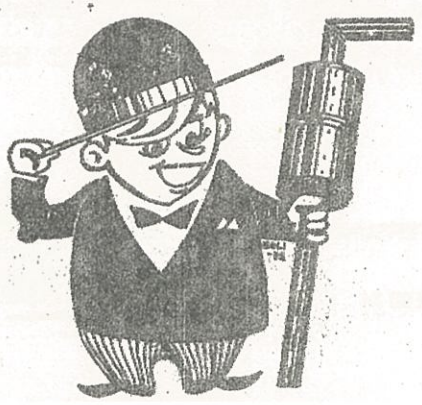
STATENS TRAFIKSÄKERHETSVERK

Olof Lund
Avdelningsdirektör



AKTIEBOLAGET STARLA-WERKEN

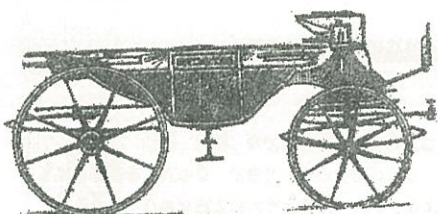
340 15 VITTARYD - TEL. 0372/702 00 vx. - TELEX 52068 STARLA S



Butik: Köpmangatan 20
Tel. 060/12 44 55 - 17 09 17

Lager: Banegatan 16

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

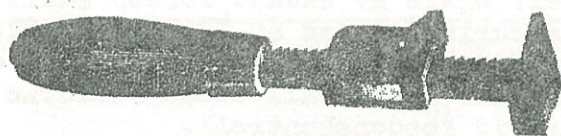
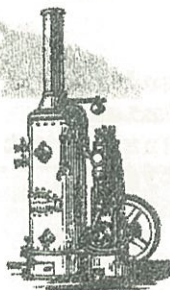


Alenäs Samlingar

Gamla Halmstadvägen, FALKENBERG

Öppet 1 maj t. o. m. september varje dag 12-18

Annan tid efter överenskommelse



Sven Alenäs

Tel. 0346/104 53 - 127 01

HALLANDS NYHETER A1



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

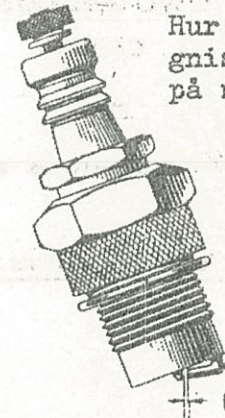
I Östersund med omnejd är det vi, som säljer och servar båtar och
båtmotorer. Kolla med oss. Det lönar sig. Det är nu Du skall köpa
motorn och båten inför sommaren.

örjan runnzell ab

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



Renovera? - TIPS



Hur stort skall gnistgapet vara på min A-Ford?

+ 0,035"

Christers A-Ford tips!

Gäller även T-Ford m.fl.

På reflektorerna till strålkastarna finns ett spår, där en packning skall ligga. I originalutförande är denna packning av kork och svår att få tag på. Hos järnhandlaren finns så kallad draglina av silkesmaterial eller nylonsnöre. Det kostar endast cirka 1:50 per meter. Max 150 cm åtgår per bil.

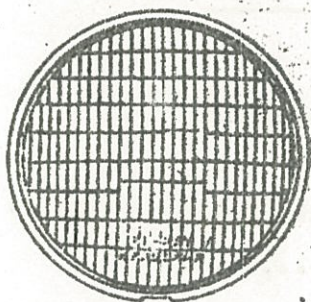
Med litet klister i spåret ligger den fint på plats. Linans diameter bör vara 4-5 mm.
Lycka till!

Gnistgapet

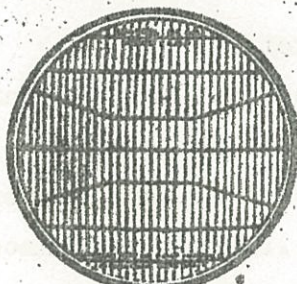
Sommaren 1930 ändrades gnistgapet från 0,027" till 0,035".

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

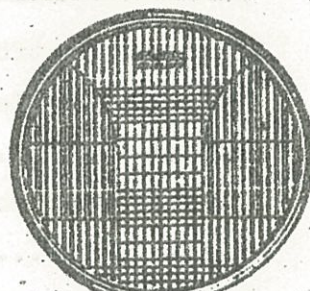
Några exempel på några olika typer av lyktglas. I nästa nummer presenteras flera.



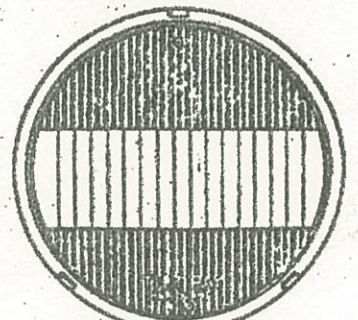
BI-RAY



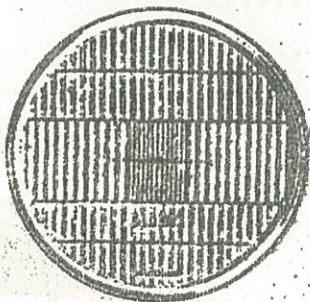
CONTROL BEAM



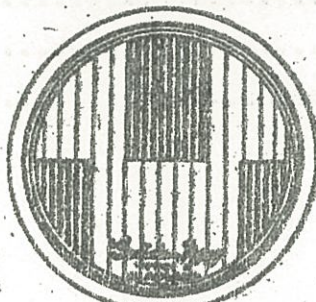
STABILITE



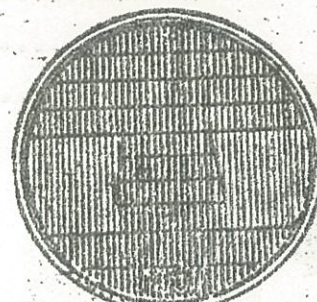
TILT RAY



GLOTT



GUIDE-RAY



TWILITE



TWIN BEAM

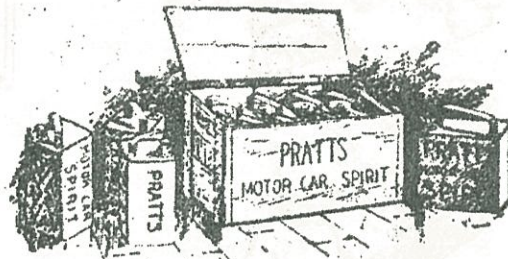
PRATT'S MOTOR CAR SPIRIT

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.....

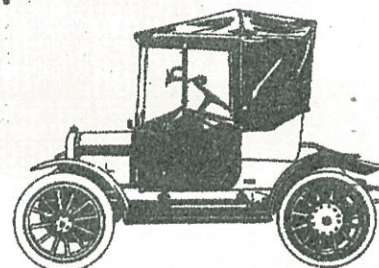
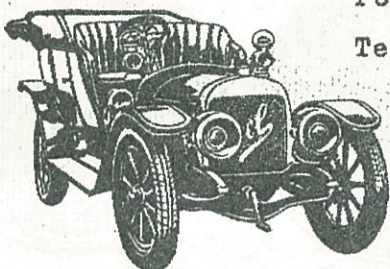
Generatornr.....

Namn.....

Gatuadr.....

Postnr.....Orsadsr.....

Tel.....



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.

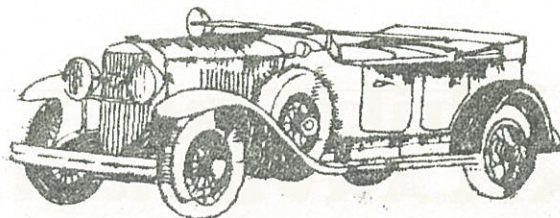
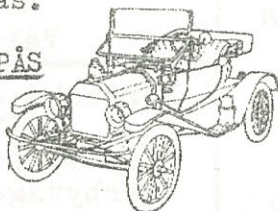
Däck: 2 st 600 x 20" i skick
som nya.
1 st 450 x 20".
1 st 440 x 21".
1 st 90 x 585 vulst.
1 st 815 x 105 vulst
Dunlop limousine.

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
Transmissionskåpa, aluminium
Framre 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-
cerade, 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

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

Leif & Bengt Nilsson
Kyrkg. 26 Tel: 10 0575 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: Bakskrmar

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

Roland Gottner
Brobäckavägen 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. 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 quill, lock cap, chrome \$26.95
Thermoquill with gauge \$29.95
Motometer 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. \$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

1926 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 Tailamp ext.
wires, 79c; Taillight extension wire, \$1.50;
Drum Taillight Socket, tested, ready to
insert, \$9.95.

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, körriktningvisare,
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 instrument-
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

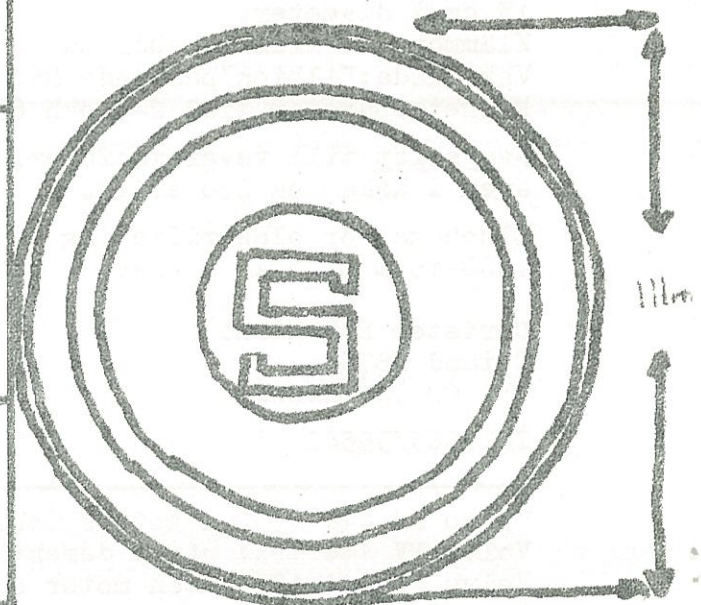
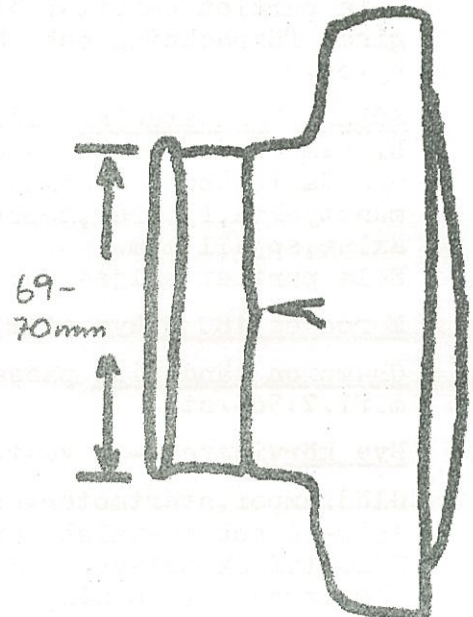
Buick 1923-24: Allt av intresse.
Tacksam för minsta del.

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



Du, som är intresserad av STUDEBAKER, gå med i Nordiska Studebakerregistret.

c/o Svensson
Norrbyvägen 39
141 43 HUDDINGE.

Eller kontakta Sven Schylberg

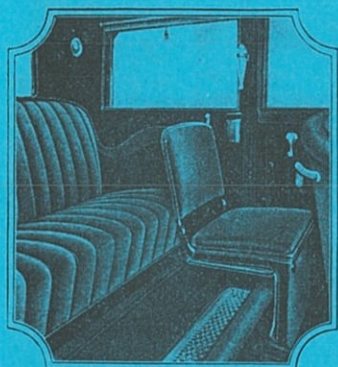
Här nedan ser Du några Studebakers från 50-talet.

NORDISKA

Studebaker

REGISTRET

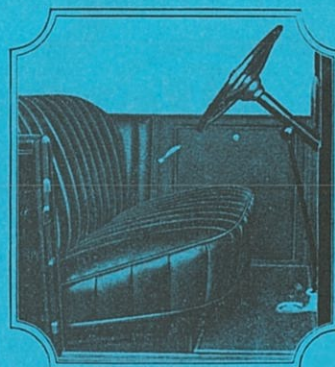
- 1942



I Big Six Sedan och Berline finnes två reservstolar, som kunna fällas ned, när de icke äro i användning.



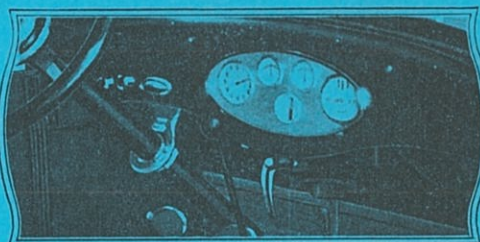
Signalknapp, strömbrytare för ljuset och gasregleringsarm äro monterade på ratten.



Den breda, djupa och något lutande föraresitsen är ytterst bekväm och behaglig. Äkta läderklädsel.



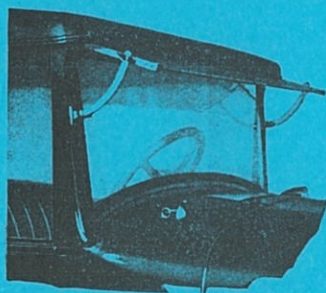
Parkeringslampor av en för Studebaker speciellt tillverkad typ.



Klocka, hastighetsmätare, oljetrycksmätare och bensinmätare äro placerade å en av glas övertäckt, oval, försilvrad skiva.



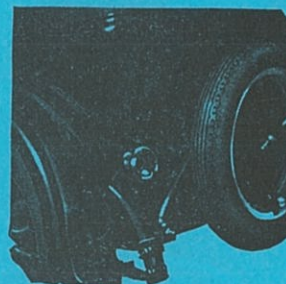
Kombinerad stopp- och baklykta finnes å alla Studebakermodeller.



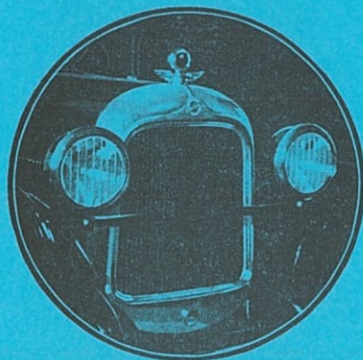
Hel, ställbar vindruta; solskydd; automatisk vindrutstorkare och ventilator på huven bidraga till att öka körkomforten.



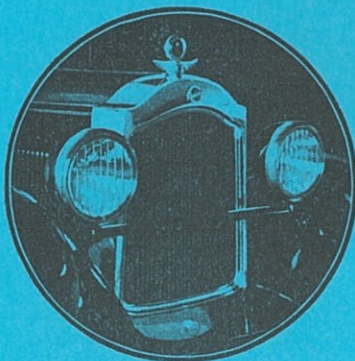
Handbromsen skötes medelst ett vridbart handtag, som sitter under instrumentbrädan.



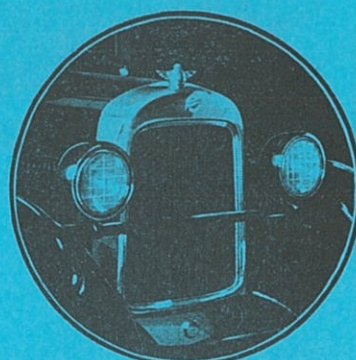
Reservhjulshållare med lås; stopp- och baklykta; stålkydd över bensintanken.



Den nya Studebaker Big Six.



Den nya Studebaker Special Six.



Den nya Studebaker Standard Six.

Kylaren, som är förnicklad, är otika på de tre modellerna. Det ligger något individuellt och förnämt över var och en av dem.

1925
STUDEBAKER
"STANDARD SIX"
5-sitsig Touring

