

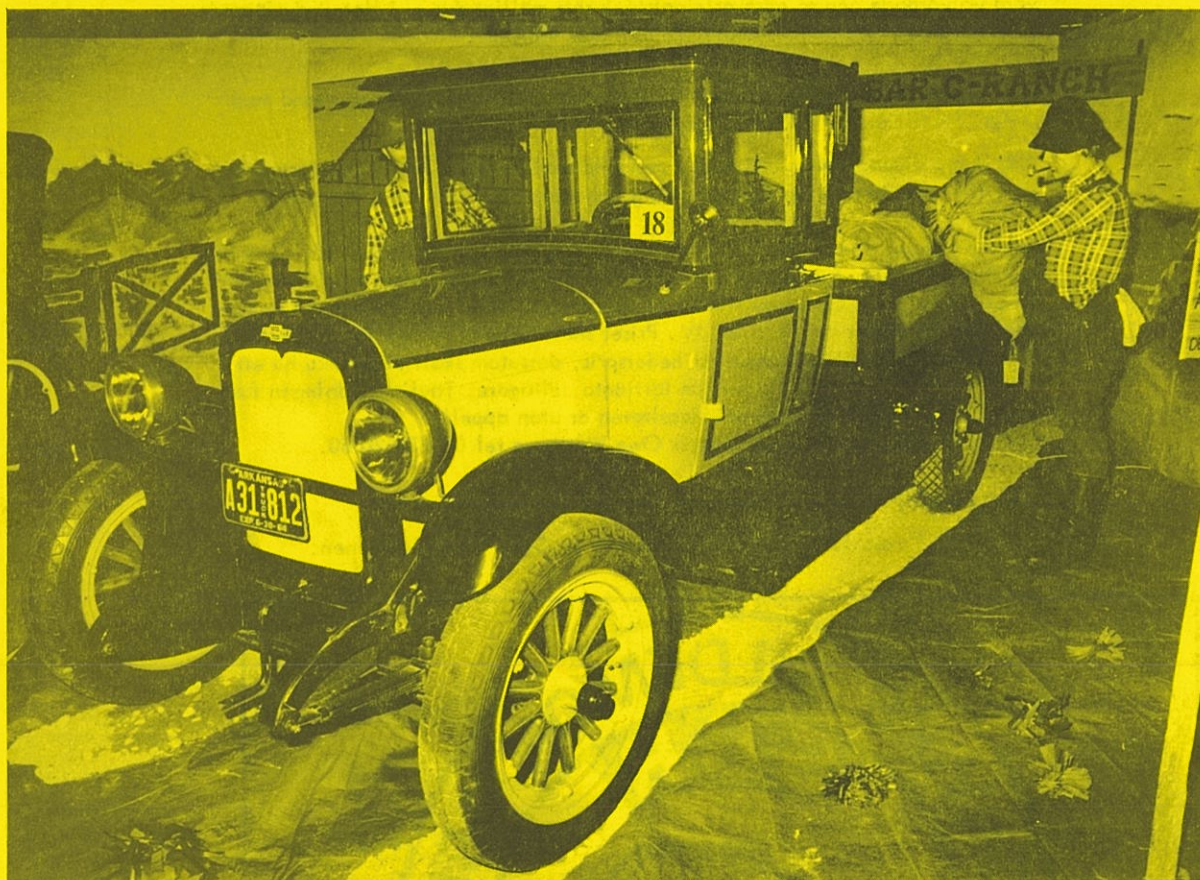
Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

Nr 2

Årg 8

1979



Rallynummer

AUTOMOBILHISTORISKA KLUBBEN

FORD - SEKTIONEN

INBJUDER TILL RALLY - FORD 1979

Veteranbiltrally för äldre Ford-automobiler lördagen den 9 juni, samt en vagnbedömningstävlan "Best of the Show" söndagen den 10 juni. I år är rallyt förlagt till Stockholm med omgivningar, körsträckan blir ca 10 mil med inlagda manöver och teoriprov. På lördagskvällen blir det Supé med dans samt prisutdelning. Dagen efter är det dags för korandet av "Best of the Show" den i originalskick bäst renoverade eller bevarade Forden.

BESTÄMMELSER

Tävlingsledningen består av fem ledamöter varav tre från AHK, en från FMC och en från Bilovalen.

Endast medlemmar i klubbar anslutna till Motorhistoriska Riksförbundet (MHR) äger rätt att delta i klasserna I t.o.m. VI.

KLASSINDELNING

Klass I	Antik- Fordar A-S	Årsmodell	1903 - 1908
Klass II	Modell T	"	1908 - 1927
Klass III	Modell A och B	"	1928 - 1934
Klass IV	V8 modeller Ford och Mercury	"	1932 - 1940
Klass V	Lincoln V8 och V12	"	1922 - 1940
Klass VI	Öppen klass omfattande alla övriga av Ford Motor Company tillv. bilar från USA, England och Tyskland t.o.m. 1954 (25 år)		
Klass VII	Special-modeller och speciellt inbjudna.		

Lastvagnar tävlar i motsvarande personvagnsklasser. De startande bilarna skall vara välvårdade och så nära originalskick som möjligt dvs ej i Hot-Rodutförande eller försedda med andra motorer än av Fords fabrikat.

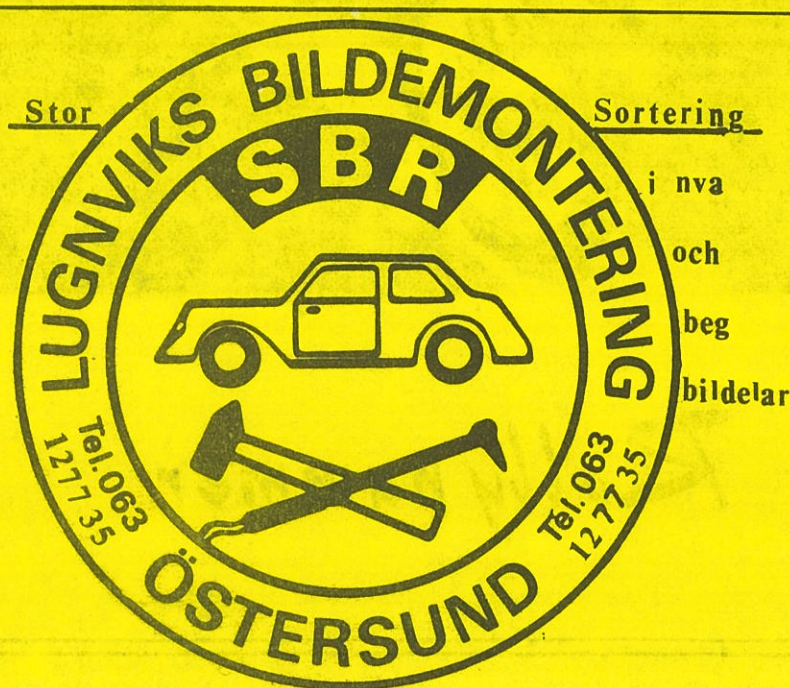
Försäkring: Arrangörerna ansvarar ej för person eller bilskador i samband med rallyt. Se till att dina försäkringar gäller i full utsträckning.

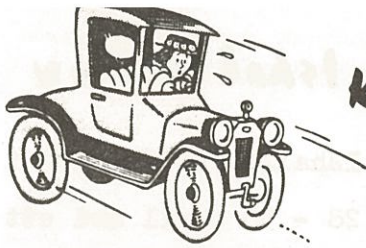
Tids och platsangivelser utsändes i samband med bekräftelse på din startanmälan. (Kl. 08.30 samling för besiktning och start vid Wiklunds i Barkarby.

Anmälningavgifter: För Rallyt 20.- kronor och "Best of the Show" 15.- kronor. Anmälningstidens utgång: Anmälan skall vara AHK tillhanda senast 28 maj -79
Priser: Ford Motor Company AB:s vandringspris tillfaller med en in-teckning totalsegraren i klasserna I t.o.m. IV. Priset skall erövras två ggr för att slutligen få behållas. Varje klassegrare får hederspris, dessutom skall vi försöka ha ett välfyllt prisbord att fördela mellan förtjänta deltagare. Tävlingsledningen fastställer den officiella prislistan. Resultaten är utan appell.
Kontaktman för vidare upplysningar Owe Westberg tel 08-774 20 50.

VÄLKOMMEN TILL STOCKHOLM OCH RALLY - FORD 1979

Stockholm i mars 1979 Automobilhistoriska Klubben Ford - Sektionen.





Glad sommar!

Så här i årets första blomstermånad får jag önska Er alla en trevlig sommar. Min förhoppning är att det kommer att bli ett intressant gammelbilår med många trevliga marknader, stimulerande rallyn och utställningar. Vi har redan hunnit med en utställning. I månadsskiftet april/maj ordnade ÖMCK/SHRA en stor mässa i Ishallen i Östersund. JVBK var naturligtvis där. Klubben utställde med stort fotomontage.

Christer Elgendahl, Arne Blix och Alf Nordlander fanns på plats med tre beundransvärda ekipage. Ett fjärde kom från Värmland.

LOPPMARKNAD

blir det på Jamtli i Östersund lördagen den 26 maj, kl. 11.00 - 14.00

STORSJÖRALLYT

går lördagen den 11 augusti med start på Jamtli kl. 12. Målet har vi lagt till Hammarnäsets teknikhistoriska museum, där vår klubbmedlem Hilding Andersson välkomnar oss med ärtsoppa ur kokvagn av gammal fin årgång. Flygplan och mycket annat trevligt kommer att presenteras. Kvällen avslutas med surströmming och dans på Arvesunds bygdegård. Örjan Bergqvist välkomnar oss till ett trevligt rally i underbar Storsjönatur. Sträckan blir 7 mil.

MÅNSKENSTUR

med Hebe till Verkon blir det den 6 september, då Bo Eriksson är värd och kapten på skutan. Till dess en trevlig sommar!



Här beundras klubbens utställning av en SHRA-kille. Klubben hade 40 meter utställningsyta. Att våra klubbtröjor var populära märkte vi redan första dagen, då fyra stycken stals från utställningen.

MITTLANDIA RALLYT 1979

går i Ånge 9-10 juni.

Banans längd är ca 7.5 mil/2 mil.

Arrangör: Sundsvalls Motorveteraner

Sista anmälningsdag: 15 maj.

Förfrågningar görs hos Clas Udén.

DELLEN RALLYT 1979

har start och mål i Hudiksvall och körs lördag-söndag 7/8 juli.

Dellen rallyt arrangeras av Dellenbygdens motorveteraner. Max 35 bilar. Bilar före 1940 har företräde.

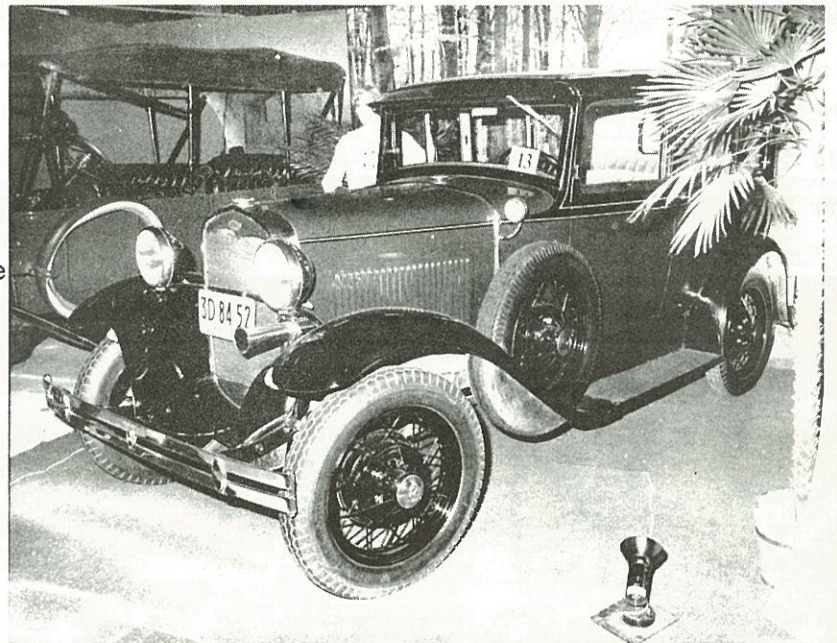


Ishallsshow

Ishallsshow var det i Östersund 28 - 30 april med ett 50-tal bilar från hela landet. Även JVBK var med. Här ser vi Arne Blix T-Ford Touring 1914. Bilen är jämtlands äldsta registrerade bil. Bilen har sedan den inköptes 1914 haft skiftande öden. 1926 blev den isärtagen. Delarna användes på olika sätt. Karossen sattes på en släde. Motorn fungerade i många år som en sugapparat till gårdens mjölkmaskin 1964 påbörjades uppbyggnadsarbetet till bil igen och nu rullar den åter.



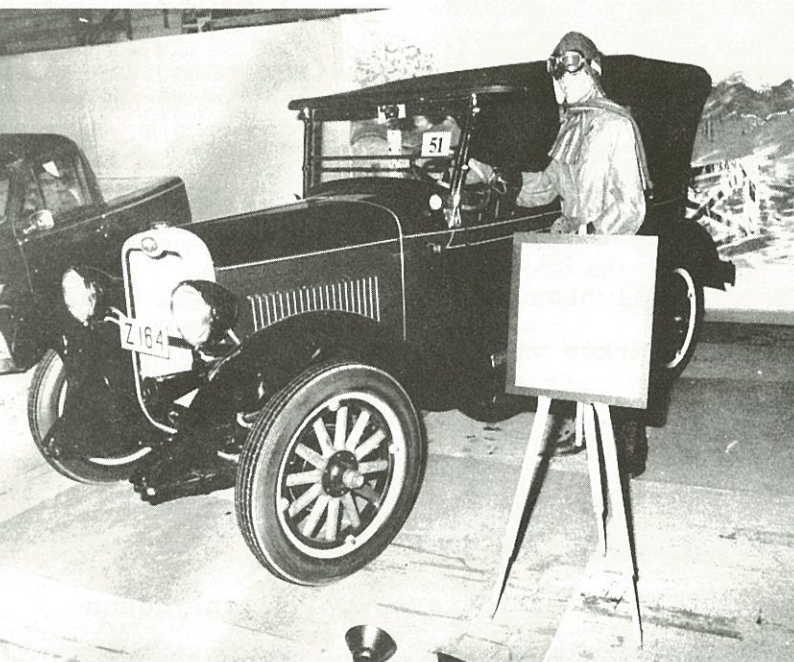
En annan vacker bil på mässan var Christers A-Ford Town Sedan 1931. Christer har lagt ned 1.500 timmars jobb på bilen, som han en gång i tiden köpte av Gunnar Bengtsson i Bräcke. Nu rullar den igen och är en av de vackraste i vår klubb.



A-Forden byggdes under åren 1927-1931 av Henry Ford, som tillverkade 5 miljoner exemplar, innan han övergick till modell B.

Den här bilen rönste stor uppmärksamhet på årets mässa i Östersund. Bilen är en 1928 års Chevrolet, som den gångna vintern har renoverats av vår klubbmedlem Alf Nordlander. Alf har gjort ett jättefint jobb. Bilen köpte Alf av Arne Jönsson i Lorås. Vi säger Grattis till Alf för det verkligt fina jobb han har nedlagt på sin bil.

På staffliet intill bilen presenterade Alf bilens prestanda. Elegant gjort!



Två Veteraner



Här ovan ser vi en 1927 års Chevrolet från Kälarne i Jämtland. Sittande på skärmen ser vi Otto Svensson och till höger chauffören Olle Carlsten.



Den här bilen tillhör Gunnar Öijeberg i Ekshärad, Värmland. Han har renoverat bilen nu i vinter och kom körande upp till ÖMCK:s Bil&MC Show i Ishallen den 28 - 30 april i Östersund. Vi får verkligen gratulera Gunnar för gott jobb.

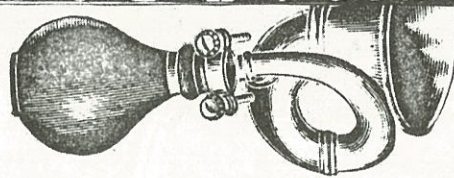
har en del av Er fortfarande inte betalat in. Det beror kanske på glömska. Om det skulle vara så, att Du betalat in någon av de senaste dagarna, så ber vi Dig slänga bifogade inbetalningskort. Har Du inte, så är det här sista chansen. Kom ihåg, att om Du har en MHRF-försäkring genom klubben, så måste Du betala, annars.....!

Årsavgiften för 1979

är 65 kronor. Porto och papperskostnader har stigit, så vi måste höja, men vi höjer ej mer än 5 kronor.

BOKREAN!!!!

På årets bokrea finns en intressant bok av Nils Nordberg, som skrev Karossmåkarens berättelse. Årets bok heter RESA KUNGLIGT, en kulturhistorisk skildring om det alltjämt verksamma Hovstallet.



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

THE VETERAN CAR CLUB OF FINLAND

TJUGO ÅR JUBILEUMS RALLYT 15.—18.6.1979

KLASSER FÖR KÖRTÄVLINGEN

- Körtävling
- Kostumtävling och passagerare skall bedömas därefter, hur deras kostymer motsvarar fordonets årgång.

Öppet för motorfordon av alla slag äldre än 20 år (Krigsfordon tillverkade före 1.1.1946)

Max 150 fordon accepteras.

Klasser för körtävlingen

- 1) Fordon tillverkade före 1.1.1930
Veteran och Vintage, lätta krigsfordon



Kylarmärket på den i Finland år 1923 tillverkade (2 st.) Finlandia-bilen

- 2) Fordon tillverkade före 1.1.1940
Classic, lätta krigsfordon.
- 3) Fordon tillverkade före 1.1.1959
Special Interest, lätta krigsfordon.
- 4) Motorcyklar tillverkade före 1.1.1940 och krigsmotorcyklar.
- 5) kommersiella fordon
Lastbilar, traktorer, bussar, brandbilar, långträdare, ångvältar, ångtraktorer, ånglastbilar tillverkade före 1.1.1940 och tunga krigsfordon.

Deltagaravgift 100 Fmk

För mer information skriv till:

THE VETERAN CAR CLUB OF FINLAND
P.O. BOX 422, 00101 HELSINKI 10, FINLAND

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: Karl Olov Kingstad
Frösön

Yngve Boson
Östersund

Klubbmästare: Christer Elgendahl

Karl Olov Kingstad

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

Klubborgan: Karburatorn * * * * *

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

Kontakta dessa män om försäkringar.

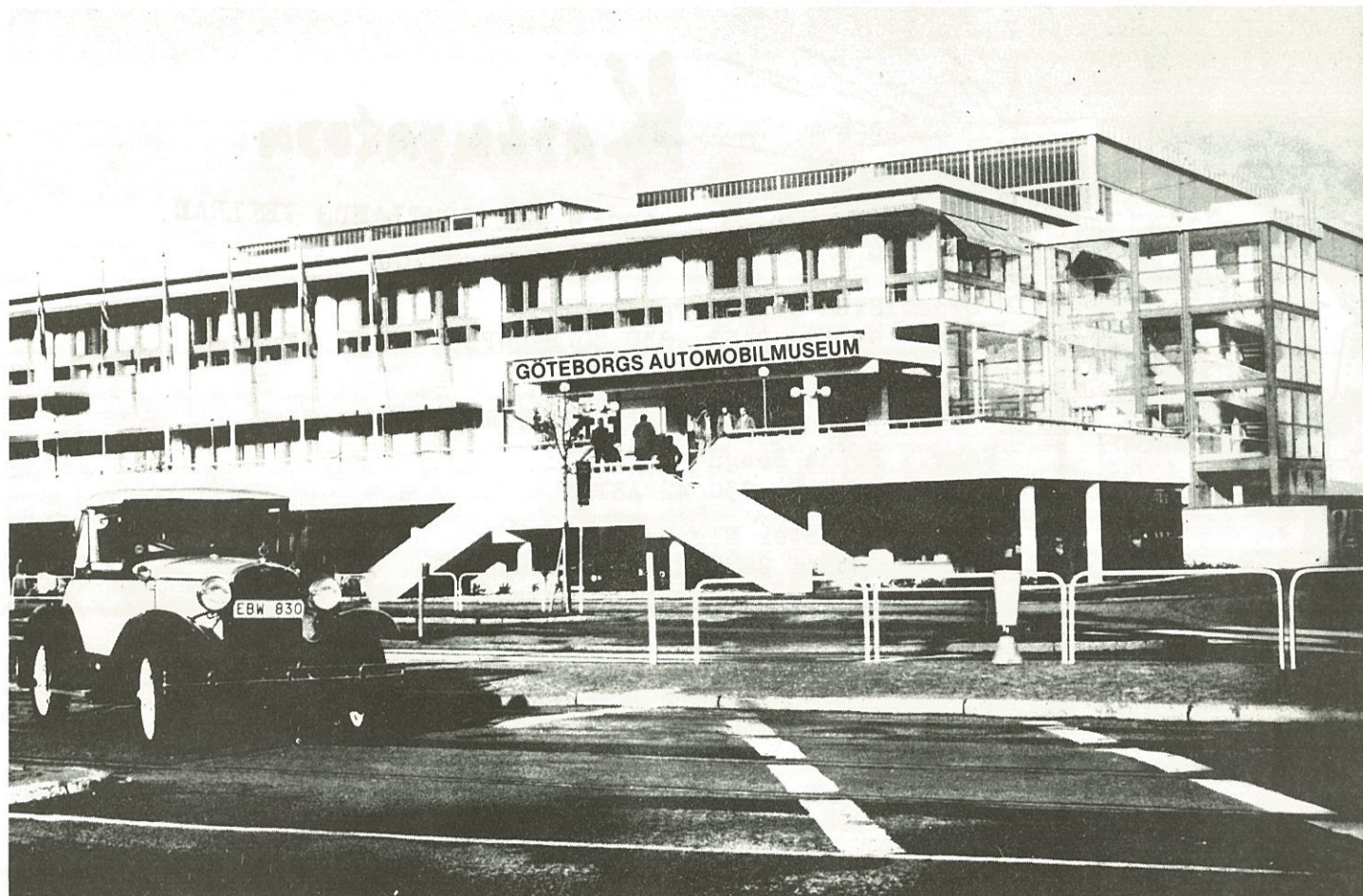
Det lönar sig - Glöm ej bort din försäkring!

Redaktörer för 46/60 sektionen

Stig Nilsson
Storgatan 22 c
833 00 Strömsund

Björn Lindholtz
Smultronvägen 20
831 00 Östersund





Här skall GÖTEBORGS AUTOMOBILMUSEUM ligga

Pingstafton, lördagen den 2 juni 1979, blir historisk för bilstaden Göteborg. Nu äntligen får Göteborg det automobilmuseum vårt världsrykte som bilstad förtjänar.

Mitt emot huvudentrén till det glada Liseberg drar nu tusentals hästkrafter in i form av veteranbilar och motorcyklar från stumfilmsstjärnornas och gammelfarfars tid. Vi som jobbar med Göteborgs automobilmuseum har inspirerats av nostalgin kring de motordrivna fartvidundrens barndom.

På muséets 3.200 kvm tänker vi samla ihop 50—60 motorfordon från världens ledande bilnationer.

Vi kommer att trycka en katalog och i den kommer alla de utvalda, unika fordonen att få sin egen lilla historia i ord och bild.

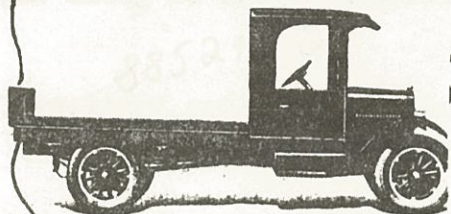
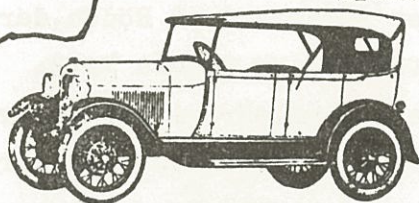
Nu jobbar vi febrilt på att Göteborg, under sommarmånaderna varje år, skall få namn om sig att vara en litet smält gammelbilgalen plats på vår jord, till glädje för både små och stora göteborgare och turister som gästar vår stad.

Kenneth Åberg

På följande platser i vårt avlånga land, hittar Du privata samlingar av bilar och motorcyklar. Museena drivs på privat initiativ och har sällan något kommunalt stöd. Stöd dem därför gärna genom Ditt besök.

GAMLA BILSALONGEN SKELLEFTEÅ.

Kramfors Bilmuseum



Bilmuseer

GYSINGE AUTOMOBILMUSEUM GYSINGE

SKOKLOSTERS MOTORMUSEUM SKOKLOSTER

BILMUSEET G. MÖLLBERG ROTTNEROS

GÖTEBORGS BILMUSEUM GÖTEBORG

BRATTEFORS BILMUSEUM KINNEKULLE

GILLSTAD BILMUSEUM GILLSTAD

ALENÄS

SVENSKA TRANSPORTMUSEET BRÖTJEMARK

FALKENBERG

SMÅLANDS BILMUSEUM RYDAHOLM

LJUNGBY AUTOMOBILMUSEUM LJUNGBY

SVEDINOS BILMUSEUM UGLARP

HELSINGHOLM AUTOMOTIVE HELSINGBORG

ALLAN SÖDERSTRÖMS SAMLING MALMÖ

Storsjö Rallyt

närmar sig. Lördagen den 11 augusti är Du hjärtligt välkommen till ett annorlunda STORSJÖRALLY. Det blir i form av ett litet lördagsäventyr, som avslutas med surströmmingsblot och utställning ute på Hammarnäset.

Vi samlas kl. 12.00 på Jamtli i Östersund. Från Jamtli går färden ut över guden Frö's ö och så småningom landar vi efter färjefärd på Rödön, där vi äter en liten Picnic ute i det gröna. Tag därför med en picnic korg.

Målet blir i år Hammarnäsets teknikhistoriska museum, där vi garagerar våra bilar och avslutar sedan rallyt med surströmming i Arvesunds bygdegård.

Tag med tält, om Du vill övernatta. Örjan och Hilding har gott om gröna ängar för såväl tältet som bilen.

Startavgift: 25:- per person och 15:- för barn under 15 år. I den avgiften får Du surströmming vid målet, som Örjan och Hilding svarar för.

Du, som ej kör bil, men vill tjänstgöra som kontrollant, kontakta Sven Schylberg.

Adressen är Grytan 2450, 830 20 Brunflo. Tfn 063/20701/20094.

Sven vill gärna veta, hur många, som kommer, även med veteranbil.

Ring och meddela! Hjärtligt Välkommen!

Loppmarknaden på Jamtli

Motörhistoriker - finsmakare i skrot!

Jämtlands Veteranbil Klubb ordnar för tredje året i följd loppmarknad. Liksom i fjol blir det även i år marknad på Jamtli i Östersund. Du som söker den felande länken, gör fyndet lördagen den 26 maj, kl. 11.00 på marknadsplatsen, som i år blir väster om restaurang Hov intill Expo Norrplatsen.

Välkommen till en givande och trevlig marknad i underbar natur.

Jämtmarsnén är marknaden Du ej glömmer. Där gör Du fyndet!



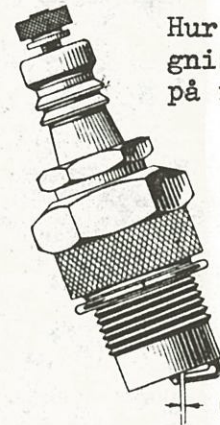
Renovera- TIPS



Christers A-Ford tips!

Toleransgränser för att sätta samman

"A" motorer



Hur stort skall
gnistgapet vara
på min A-Ford?

0,035"



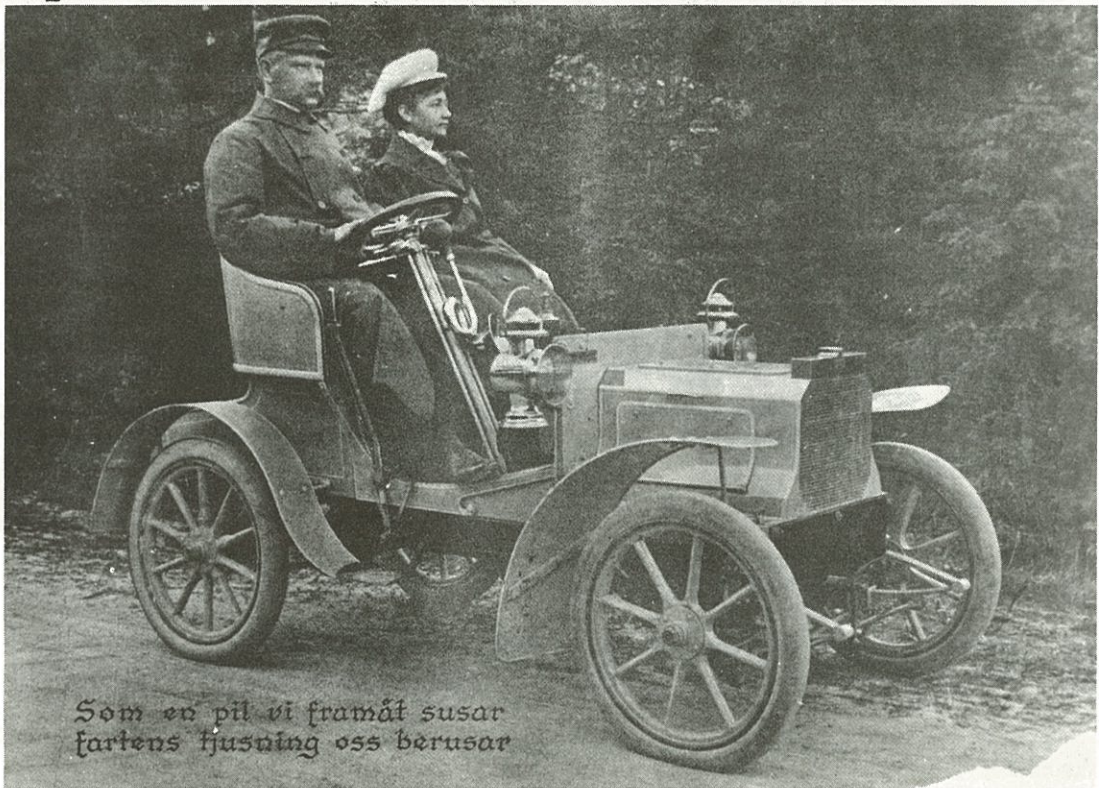
(Ford Service Bulletin, Juni 1931)

(Alla mått i millimeter)



Kolv i cylinder	- 0.051
Kolvringsgap, understa ringen	- 0.203 till 0.254
Kolvringsgap, mellersta ringen	- 0.254 till 0.305
Kolvringsgap, översta ringen	- 0.305 till 0.381
Kolvringsspår spel	- 0.0025
Kolvtappens passning i vevstakens bussning	- 0.0076 max
Kolvtappens passning i kolven	- 0.0054 till 0.0127 krymppassning
Kolvarna monteras med kluvna sidan mot motorns vänstra sida.	
Vevstakens spel i sidled på vevaxeln	- 0.203 till 0.305
Vevstakens spel mellan kolvens innersida	- 1.02 till 1.35
Vevstakens spel på vevaxeln	- 0.025
Vevstakarna monteras med olje- skålen mot kamaxeln.	
Vevaxelns axialspel	- 0.051 till 0.102
Ramlagrens frigång	- 0.025
Kamaxelns frigång	- 0.076
Kamaxelns axialspel tas upp av fjädringen i fjädern i främre locket. Fjäderkraften ungefär 16 kg.	
Spel mellan ventil och lyftare	- 0.254 till 0.330
Avgasventil i ventilstyrning	- 0.0508

på SLADDEN

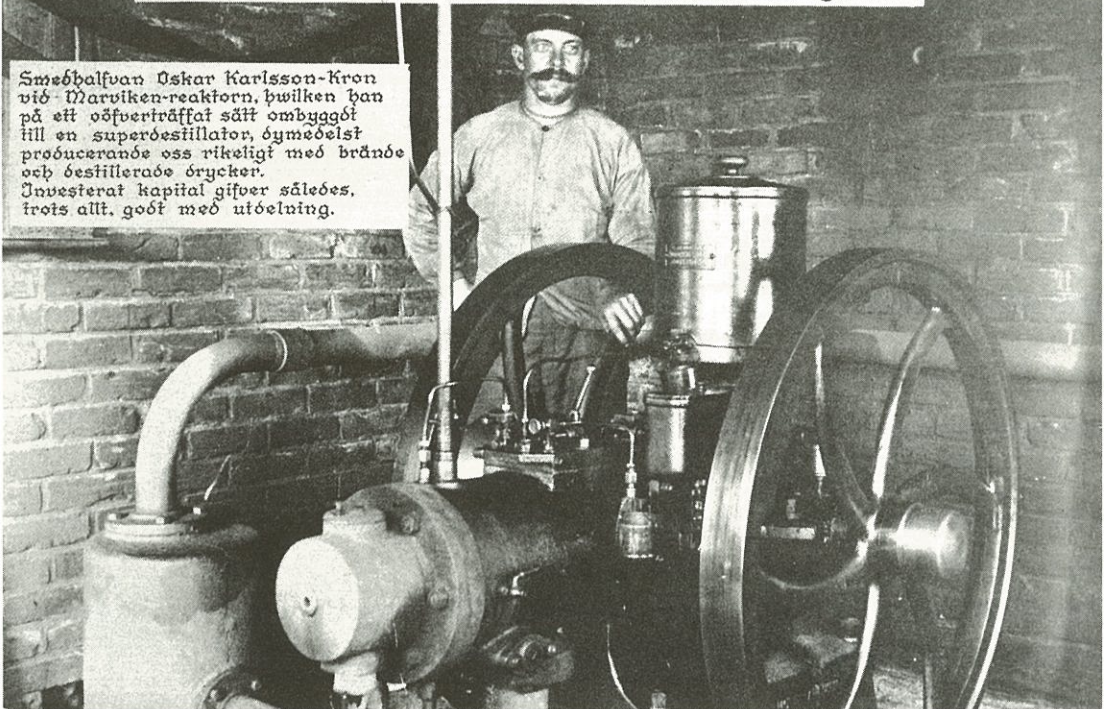


Som en pil vi framåt susar
fartens flusning oss berusar

Christer meddelar, att nya vykort med gamla motiv, som t.ex. de här två, kan Du köpa hos Brunkullans Bod på Köpmangatan 43 i Östersund. De kostar 1.50 per styck. Gack och köp!

Den kunskap hafver lefver godt

Smedbärfvan Oskar Karlsson-Kron vid Marviken-reaktorn, hwilken han på ett oöfverträffat sätt ombyggd till en superdestillator, öymedelst producerande oss rikeligt med brände och bestillerade drycker. Investerat kapital gifver således, trots allt, godt med utbetning.



Dellenbygdens Motor Veteraner

ARRANGERAR:

DELLENRALLYT

DELLENRALLYT 1979 FÖR VETERANBILAR - LÖRDAG-SÖNDAG 7/8 JULI

Antal ekipage *max 35 , bilar före 1940 har företräde*
Start och mål *i Hudiksvall*
Rallyts längd *Lördag ca 9 mil (första start kl 10.00)
söndag ca 5 mil.*

Varje ekipage bör ha en passagerare som skall vara beredd att delta i prov.

Startavgift 125 kr per person. Reducerat pris för barn under 12 år. I priset ingår: Lördag - fika, lunch, fika, supé med dans. Söndag - fika, lunch.

Hotellrum finns förhandsbokade i Gunnar Lindmarks namn på Hudiksvalls Stadshotell, tel 0650-15060.

Följande priser gäller *Dubbelrum 70 - 190 kr/natt beroende på önskad standard. Barn under 12 år bor gratis, dock 2 kr för frukost. Extra bädd (barn över 12 år) kostar 20 kr, då ingår frukost.*

Kom ihåg att Du själv skall boka hotellrum för att få önskad standard.

Meningen med rallyt är att Träffas, Visa Bilarna, Avklara vissa prover men vi skall även Ha Roligt på lördagskvällen.

De antagna får ytterligare besked per postförskott senast den 5 maj.

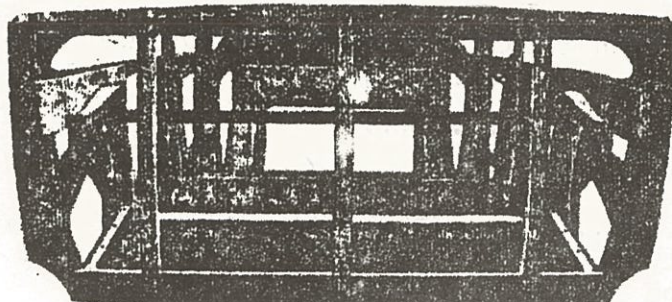
Anmälan skall vara oss tillhanda senast den 23 april.

Till
Gunnar Lindmark
Kasköplan 8
824 00 HUDIKSVALL

Eventuella förfrågningar
Leif 0650-10450
Gunnar 0650-28000/754
Thure 0653-12113
Sten 0650-11421

Namn _____ Bilmärke _____
Adress _____ Årsmodell _____
Postadress _____ Tel _____
Antal personer _____ Vuxna _____ Barn _____ Alder _____

Karosseristommar
säljes



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

INBJUDAN TILL MITTLANDIA RALLYT 1979 ÅNGE DEN 9-10 JUNI

Sundsvalls motorveteraner inbjuder till MITTLANDIARALLYT i ÅNGE den 9 - 10 juni 1979.

Öppet för veteranfordon
Start och mål i Ånge.

Samling vid startplatsen senast kl 9.00 lördag den 9 juni för uppnumrering av fordonen första start kl 10.00. Söndag 11.00.
Bananslängd lördag c.a 7,5 mil. Söndag 2 mil. ; Beräknat slut kl 14.00 söndag

På startplatsen spelar en ungdomsorkester från Norge i en timme före start, KOM I TID. och följer oss sedan efter banan, vi träffar dem på ett par ställen bl.a. vid lunchuppehållet.

Lunch vid rallyts vändpunkt lördag för 2 per. ingår i startavgiften, övriga 20:- kr vux och 12:- kr barn, uttages vid startplatsen.

SUPÉ med dans på lördag kväll till en av norrlands populäraste orkestrar HENRIX från Sundsvall, vilket borgar för en JÄTTETREVLIG kväll tillsammans supe avgift 55:- kr per person .

Frukost söndag morgon äter vi för 10:-kr per person i hotell MITTLANDIAS barsevering, gäller samtliga deltagare.

GARAGE TILL SAMTLIGA BILAR.

Startavgiften 100:-kr inkluderar lunch lördag för 2 personer + kaffe lördag.

Bor gör du antingen på hotell mittlandia för 60:- kr bädden, 20 dubbelrum och 10 enkelrum finnes, vilka fördelas av rallykommiten. (först till kvarn) Eller på Ånge camping för 15:- kr bädd i 4 bäddsrum, medtag linne. Campingmöjligheter finns också på Ånge camping.

SISTA ANMÄLNINGS DAG 15 maj. Startavgiften måste lösas 5 dag efter motagandet (omkring den 22 maj.)

Förfrågningar göres hos: Clas Udén tel 060/56 14 36

VÄLKOMNA. Rallykommiten. Sundsvalls motorveteraner.

Anmälan till Mittlandiarallyt i Ånge 9 - 10 juni 1979

Namn.....

Insändes till Clas Udén
Siriusvägen 37
362 00 Kvissleby

?.....

Adress.....Tel...../.....

Bilmärke.....Årsmodell.....Reg nr..... barn.....

Antal under rallyt vuxna.....Barn..... Antal på supé lördag kväll vux.....

Önskar helst bo på hotell Mittlandia

Önskar helst bo på Ånge camping

Ordnar boendefrågan själv



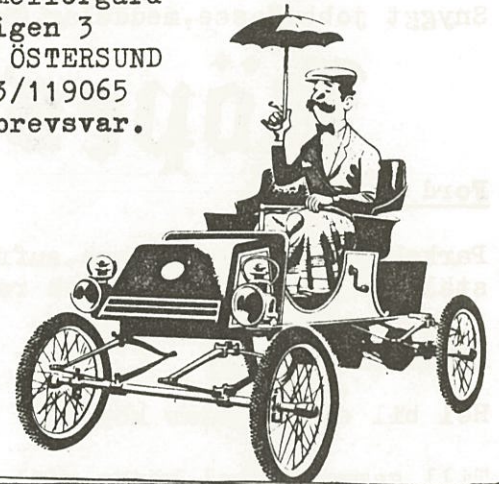
HÖRT

KOM MED I TVÅTUMFYRAKLUBBEN!!!!!!

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

Närmare upplysningar genom

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



Från MHRF meddelas, att vid slutet av 1978 fanns totalt 3.014 försäkringar tecknade via MHRF-klubbarna. Av dessa försäkringar var 1.861 helförsäkringar, 497 halvförsäkringar och 656 lagerförsäkringar, renoveringsförsäkringar eller utställningsförsäkringar.

Antalet försäkringar ökade kraftigt under 1978, främst beroende på att MHS försäkringar överfördes till MHRF-försäkringen.

Under 1979 har antalet försäkringsansökningar vida överstigit motsvarande antal under år 1978 och vi räknar med att vi vid halvårsskiftet kommer att ha ca 3.500 försäkringar.

SKADOR

Skadeutfallet är fortfarande relativt hyggligt, men några moln har dykt upp vid horisonten. Det gäller främst 50-talsbilarna.

Under 1978 inträffade totalt 36 skador, som berörde vår försäkring. De flesta medförde inga större utbetalningar, men vi har också rejäla smällar, bl.a. en illa medfaren Austin Healey, ca 25.000:-, en svårt krockad Volvo Cabriolet, ca 30.000 och en krockskadad Chevrolet, ca 12.000:- etc.

Så här fördelar antalet skador sig på olika årsmodeller:

t.o.m. 10-talet	1
20-talet	2
30-talet	4
40-talet	3
50-talet	19
60-talet	5
	<hr/> 36

Förutom att 50-talsfordonens antal i skadestatistiken är för högt i förhållande till deras andel i försäkringsbeståndet, kan vi notera, att våra försäkringstagare i inte mindre än åtta fall varit vållande, dvs. de har orsakat olyckan genom att t.ex. köra på andra fordon.



Som ni säkert inser är det 50-talsfordonen, som tycks bli vår huvudvärk. Men vår uppfattning är att den person, som renoverat en 50-talsbil inte är oförsiktigare eller kör mycket mer än den, som äger en äldre bil.

Vi har haft ett hårt tryck på oss från olika håll att försäkra 50-talsbilar, som är i originalskick och det är kanske här både klubbarnas och MHRF:s försäkringskommitté varit för släpphänta. Det verkar som om vi fått in en del försäkringstagare, som inte förstätt, att bilarna och motorcyklarna inte skall användas i vardagstrafik. Det är nämligen ett förvånande antal av olyckorna med 50-talsfordonen, som inträffat på tider av året, då bilen normalt sett inte borde ha använts. Under detta år har vi under årets första tre månader fått skador på 50-talsbilar - och vad har dom ute att göra en vardag i februari! Mer om detta i nästa nummer!

Åldersgränsen

Redan tidigare meddelade vi, att åldersgränsen höjdes till 20 år den 1 april i år. Bilar och motorcyklar skall alltså vara tillverkade 1959 eller tidigare för att kunna få en MHRF-försäkring.

HÖRT

Urmakare Mildes Packard 1937 håller på att renoveras av nuvarande ägaren Göran Olsson i Östersund. Han gör ett fint jobb på en härlig bil, som vi småningom får se på rallyn och utflykter

Sven Jönsson i Övsjö, Kälarne renoverar en A-Ford 1928. Chassit står klart och i sommar är det karrosens tur att bli renoverad.

En annan A-Ford renoverare, som hunnit ungefär lika långt är Hans-Eric Sundin i Brunflo. Han renoverar en Tudor 1930. Snyggt jobb Hasse, meddelar Christer.

Köpes

Ford T 1920

Parkeringslampor, fotogen, sufflettställning, vindruteram och ratt.

Fiat 500

Hel bil eller delar köpes.

Till gammal cykel köpes gamla trampor samt sadel och styre med trähandtag.

Trattgrammofon eller positiv, helt eller trasigt. Hör av Dig!

Christer Elgendahl
Optand 2873
831 92 Östersund
Tfn 063/35542

Delar till VOLVO Pv 51 1937 års modell.

Framskärmar i bra skick.
Kylarkräka
Emblem och lister till huvsidorna
Bakspiegel och inre solskydd.
1 st fälg.

Carl-Olov Kingstad
Örjansvägen 10
832 00 FRÖSÖN

Tfn 063/ 102741

Stötfångare, äldsta modellen m. inpressad rand till VW.
Träekrad ratt, klocka brun, baksäte-VW-cab.
Kromdetaljer - Karman-Ghia.
Sven Jernberg
Ösa 1287, 830 43 ÅS
Tfn 063/30517

SÄLJES

Chevrolet 1930

Motor, isärtagen, ej komplett.
Chevrolet: 2 st hjul, 4.75 x 19"

Ford A

Hjul 21" och 19"

Ford Anglia: Kylare, mantel, navkapslar.

Ford B: Diverse motordelar

Volvo? 2 st Träkerhjul, 6.00 x 19"

Gray 1922-26

Ram, fjädrar, motor, växellåda.

Nya luftfilter, oljefilter till diverse 50-talsbilar.

Nya stötdämpare till div. 50-talare

Nya tändstift Champion till Ford A och T.
Nya stift till vevgrammofoner i askar om 200 st.

Diverse delar som kol, glödlampor, kabelskor, kabelklämmor, gammal modell, tändstiftskabelskor i mässing.

Nya innebelysningar, gamla manometrar, nya kabelhärvor till T-Ford m.m.

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 92 Östersund. TFN 063/35542

Till A-Ford: Framaxel utan trummor till 1928 års modell. 19" ekerhjul 21" ekerhjul.
Karossbakdel med bakdörrar och bakskrmar, ca 29-30 års modell.
Motordelar, vattenpumpar, startmotor, generator.

B-Ford: Motordelar

Ford: 17" ekerhjul

insugningsrör med förgasare till V8 30-tals modell.
1 st topplock dito.

Chevrolet: 17" och 190 ekerhjul.

kompletta ED motorer.

Volvo: Kompletta ED-motorer, startmotorer, generatorer, vattenpumpar, förgasare, oljepumpar, topplock, strömfördelare, bensinpumpar.

Träkerhjul passande till bk.a. modell PV 659.

Husqvarna: Motor 120 cc, komplett.

Brandspruta, gammal modell, 2 cyl. motor.

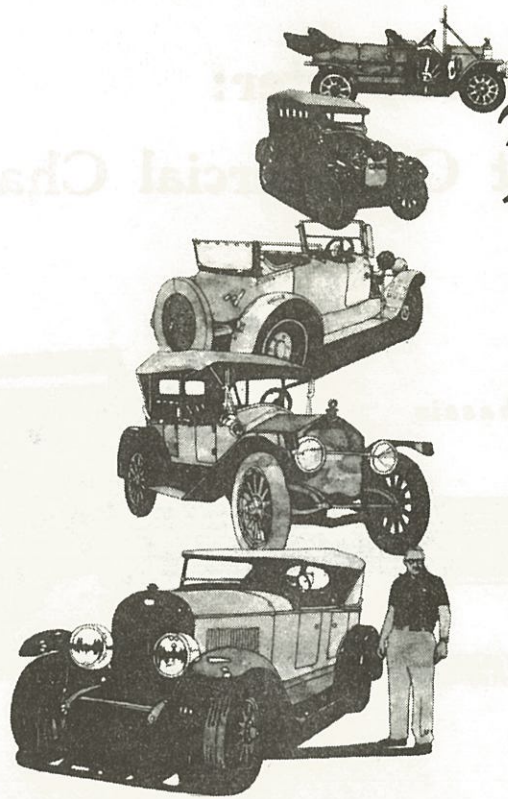
Cyclemaster: Hjälpmotor för cykel, best. av motor och hjul. Högstbj.

Carl-Olov Kingstad

Örjansvägen 10

832 00 FRÖSÖN

Tfn 063/102741



Klubb- tröjor o. Dekaler

kan Du beställa hos vår nye
stjärnförsäljare

Christer Elgendahl

Optand 2873

831 00 ÖSTERSUND.

Tel.063/35542

En jänte är alltid stolt över vad han gjort. Stolta är också vi över att vår klubb fungerat så bra som den gjort nu i snart nio år. Därför säljer vi nu vår klubbtröja till jubileumspris.

Passa på tillfället!

Klä dig snyggt i sommarvärmen!

Klä dig i vår klubbs snygga T-shirt, som finns i färgerna svart-gul-röd-grön-blå och vit med märke på framsidan.

Den finns i följande storlekar: Small, Medium och Large.

Barnstorlekar från 100 och uppåt kommer hem inom kort.

Skynda dig att beställa, ty antalet är begränsat.

Jubileumspriset gäller endast detta parti.



Kavajmärke - svart med stickning i guld.
Ett "måste" för gå-bort-kavajen.

PRIS:25:-st.

Decal i plast, självhäftande med klubbmärket.
Färg: Gulbrun.

Pris:5:-

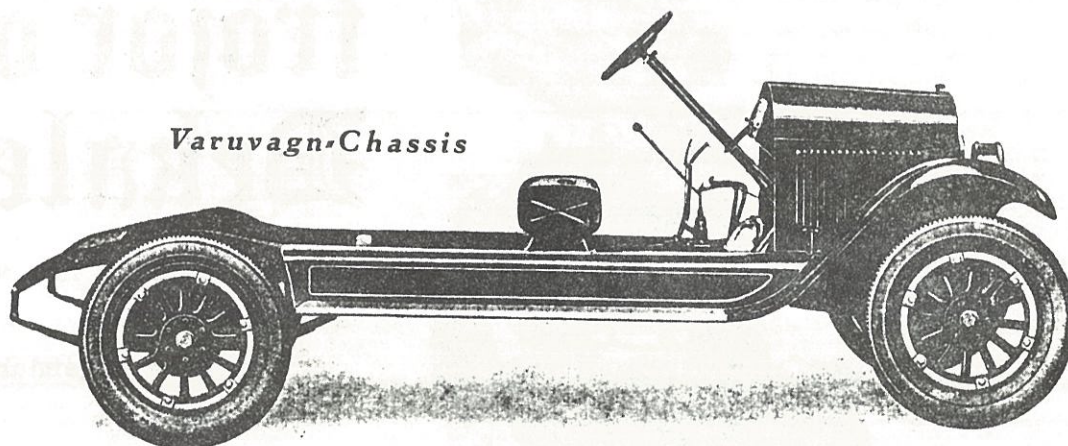
Har Du löst medlemskort för 1979?
Medlemsavgiften är endast 65:-.

MEDLEMSKORT

Anno 1979.....

För lättare transporter:

Chevrolet Commercial Chassis



Mindre – men lika praktiskt! Chevrolet Commercial Chassis

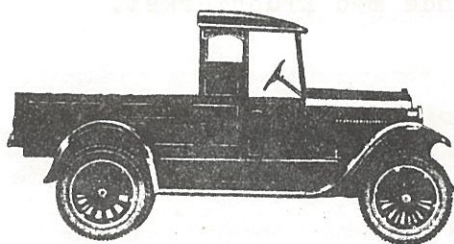
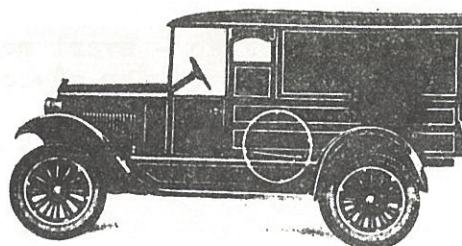
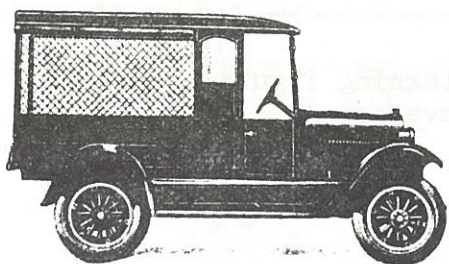
För detaljhandlare, mindre lantbrukare, åkerier, som ombesörja lättare transporter, och en mängd andra företag, varest tunga laster icke förekomma så ofta, passar Chevrolet Commercial Chassis utmärkt.

Den besitter alla de tidigare nämnda fördelarna hos Chevrolet-lastautomobilen.

Fastän det förefinnes vissa olik-

heter i konstruktionen med hänsyn till den mindre lastkapaciteten, så är dock denna vagn fullt jämnställd med Chevrolet-lastautomobilen både vad beträffar hållbarhet, ekonomi, modernt utförande och förstklassigt material.

Det är den idealiska lastvagnen för all transport, som icke fordrar Chevrolet-Utilityvagnens större lastkapacitet.

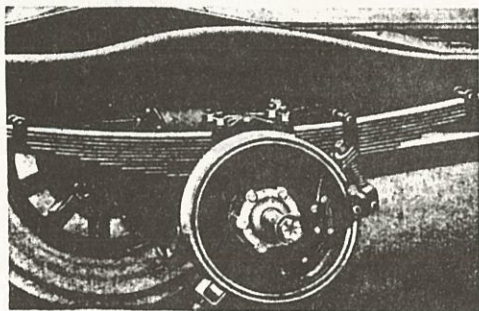


Typiska karosserier å
CHEVROLET
Commercial Chassis

Aldrig förut har Ni erbjudits så god valuta för Edra pengar!

Valet av lastautomobil har betydligt underlättats i och med införandet av den nya Chevrolet. Även vid det ytligaste betraktande av illustrationerna lägger Ni märke till den ovanligt enkla och kraftiga konstruktionen, och vid en noggrann jämförelse mellan denna lastautomobil och varje annat märke, som skulle kunna komma i betraktande vid köp, träder Chevrolets stora överlägsenhet omedelbart i dagen.

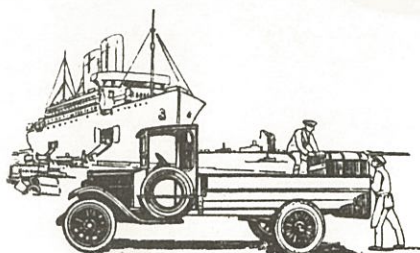
Denna nya modell kommer med all sannolikhet att betyda mera för befrämjandet av varutransporter medelst lastautomobil på en sund affärsbasis

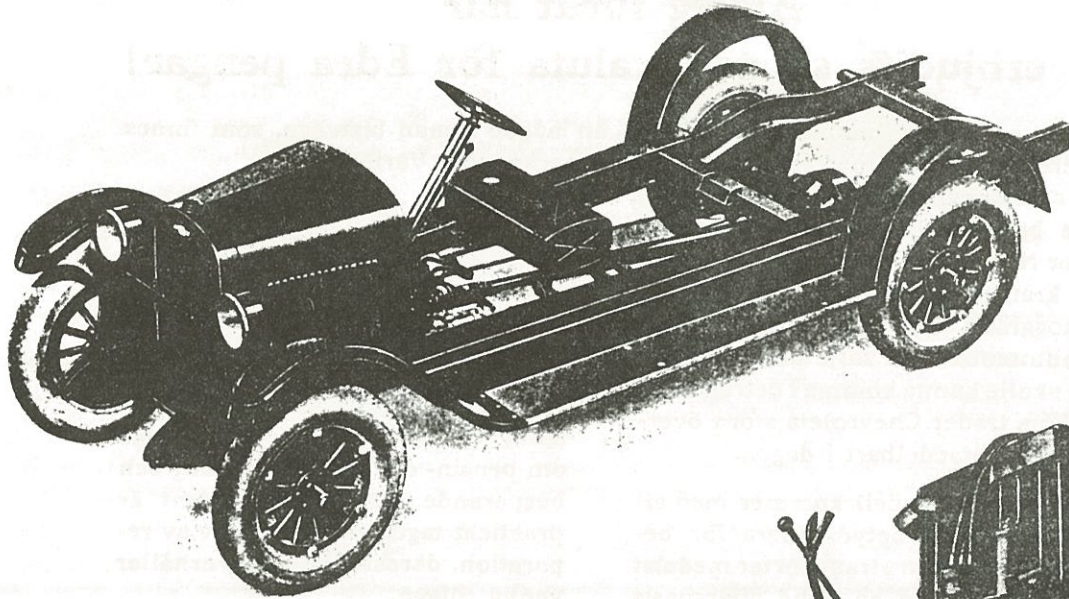


Bakaxeln och bromsarna utgöra typiska exempel på CHEVROLET's styrka och hållbarhet

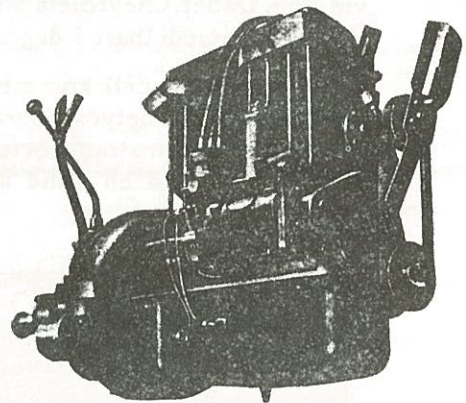
1. *Emedan* inköpspriset är lågt — otroligt lågt — i betraktande av dess fina, moderna utförande och noggranna konstruktion.
2. *Emedan* driftkostnaderna äro minimala — den är ekonomisk i fråga om bensin- och oljeförbrukning och besparande för ringarna samt är praktiskt taget aldrig i behov av reparation, därest den blott erhåller vanlig tillsyn.
3. *Emedan* underhålls- och driftkostnader förbliva låga och icke ökas med tiden, vilket är förhållandet med en del mindre väl byggda lastautomobiler.
4. *Emedan* den är noggrant konstruerad och har ett modernt utförande, samt är försedd med standard växellåda, kraftiga, säkra bromsar, automatisk bensintillförsel och pålitlig ackumulator.
5. *Emedan* den låga, horisontala ramen gör den idealisk för användning som omnibuss, som industriellt transportmedel, eller för transport av lantbruksprodukter.
6. *Emedan* den har en stark, kraftig och pålitlig motor, vilken snabbt och med lätthet drager vagnen genom sörja, sand och snö, — lika lätt uppför backar, som på jämn landsväg.
7. *Emedan* den är försedd med ny, stark bakaxel och nya lager, vilka lämpa sig för all slags last.
8. *Emedan* den har halvelliptiska fram- och bakfjädrar samt ringar av stor dimension, vilka göra förarens arbete mindre ansträngande samt skona vagn och last mot påfrestningar.
9. *Emedan* den, från den stora, effektiva kylaren ända till den kraftiga rambalken baktill, är byggd av extra starkt, varaktigt kvalitetsmaterial, varför den i varje hänseende är — icke blott bättre än andra utan — bäst av alla.
10. *Emedan* den har ett tilltalande utseende — och summa summarum är en vagn, som varje praktisk och och förutseende köpare utan tvekan väljer.

Lägg noga på minnet alla de överlägsna egenskaper vi påvisat å föregående sida. Besök redan idag Eder plats försäljaren och konferera med honom angående leveranstid och karosseri.





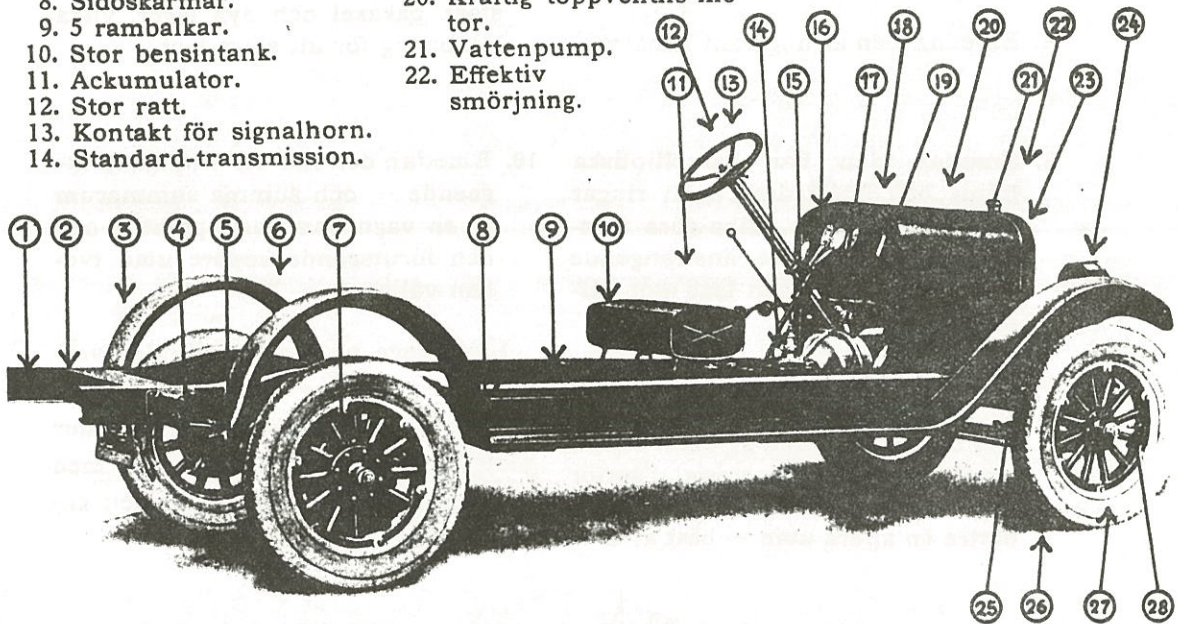
CHEVROLET's
NYA 1 1/4-TONS LASTAUTOMOBIL
DEN LEDANDE LASTAUTOMOBILEN
PÅ VÄRLDSMARKNADEN

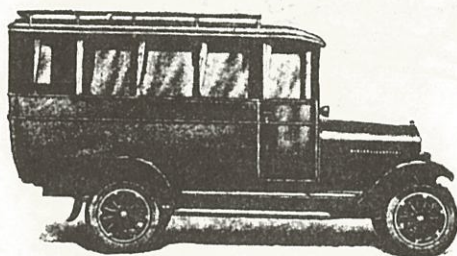
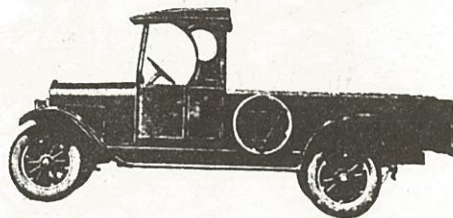
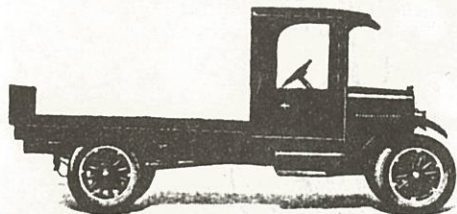
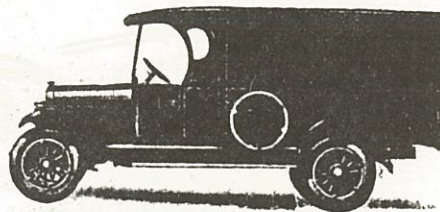
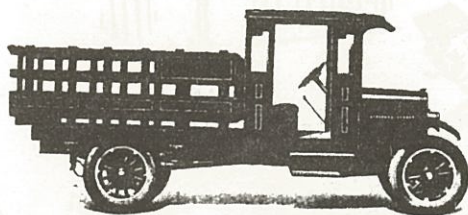


UTMARKANDE DETALJER HOS CHEVROLET:

Fråga Eder försäljare vad dessa egenskaper betyda för Eder!

- | | | |
|-----------------------------|---|----------------------------------|
| 1. Kraftig ram. | 15. Handbroms. | 23. Stor kylare. |
| 2. Lågt liggande lastflak. | 16. Instrumentbord med full utrustning. | 24. Tillförlitliga strålkastare. |
| 3. Fram- och bakskrmar. | 17. Lamellkoppling. | 25. Halvelliptiska fjädrar. |
| 4. Halvelliptiska fjädrar. | 18. Automatisk bensintillförsel. | 26. Pålitlig styrinrättning. |
| 5. Starka bromsar. | 19. Pålitlig startanordning. | 27. 30 x 5" fram- och bakdäck. |
| 6. Ny bakaxel. | 20. Kraftig toppventils-motor. | 28. Kraftiga träckerhiul. |
| 7. Nya lager. | 21. Vattenpump. | |
| 8. Sidoskrmar. | 22. Effektiv smörjning. | |
| 9. 5 rambalkar. | | |
| 10. Stor bensintank. | | |
| 11. Ackumulator. | | |
| 12. Stor ratt. | | |
| 13. Kontakt för signalhorn. | | |
| 14. Standard-transmission. | | |





Typiska karosserier å
CHEVROLET-
lastvagns-chassiet

SPECIFIKATION FÖR 1¹/₄ TONS LASTVAGNEN

MOTOR—4-cylindrig; toppventiler; cylinderdiameter 94 mm; slaglängd 102 mm; cylindervolym 2.8 liter; 21.7 hkr. enligt S. A. E. eller R. A. C. Cylindrarna blockgjutna tillsammans med vevhusets övre del; avtagbart cylinderhuvud; carterförgasare; bensintank, rymmande 38 liter, under förarsätet; förvärmning av luften vid insugningsröret; vacuumtank monterad på förbrädan. Vevaxel av hejsmitt, härdat stål; tre lager.

KYLNING—Stor kylare av cell-typ med centrifugalvattenpump och tvåbladig fläkt av pressat stål svara för tillfredställande kylning under alla förhållanden.

ELEKTRISK UTRUSTNING—tillförsäkrar konstant ljus och garanterar mot utbränning av lamporna. Pålitligt Remy-tändningssystem och generator, drivna medelst kuggjul från vevaxeln. Remy-start med Bendix-drev, fullständigt inbyggd.

SMÖRJNING—Stänksmörjning medelst pump, vilken är driven av kuggjul från generatoren och speciella oljebehållare. Trycksmörjning till mellersta huvudlagret. Alemite-chassis-smörjning.

KOPPLING—Enkellamell-koppling, helt inbyggd. Automatiskt smort urtrampningslager.

VÄXLING—Kulväxling m. 3 hastigheter och backgång. Drev för hastighetsmätaren i växellådans bakre del.

BAKAXEL—Bakaxelkåpa i ett stycke av pressat stål; semi-floating; extra kraftiga, spiralskurna kardanjul.

BROMSAR—Handbromsen verkar invändigt utvändig i bakhjulets bromstrummor, fotbromsen utvändig sammandragande. Bromstrummorna 312 mm i diam. Bromsarna äro kraftfördelade och justerbara.

RAM—U-balk av pressat stål, 152 mm djup och 4.5 mm tjock. Ramen ligger lågt och jämnt mot vägen, varigenom låga lastplan kunna komma till användning, som är så önskvärdt för omnibussar eller lastautomobiler för lantbruk och industriellt ändamål.

FJÄDRAR—Halvelliptiska fram- och bakfjädrar. Framfjädrarna 91.4 cm långa med 8 blad och bakfjädrarna 1.14 meter långa med 12 blad.

STYRNING—Snäcka och hjul; vänsterstyrning.

HJUL, FÄLGAR OCH DÄCK—30×5" straight-side-corddäck på träckerhjul för såväl fram- som bakhjulen. 5 utbytbara fälgar höra till standardutrustningen. Reservdäckshållare kan monteras var man än önskar.

HJULBAS—3.15 meter med en vändradie av 6.40 meter.

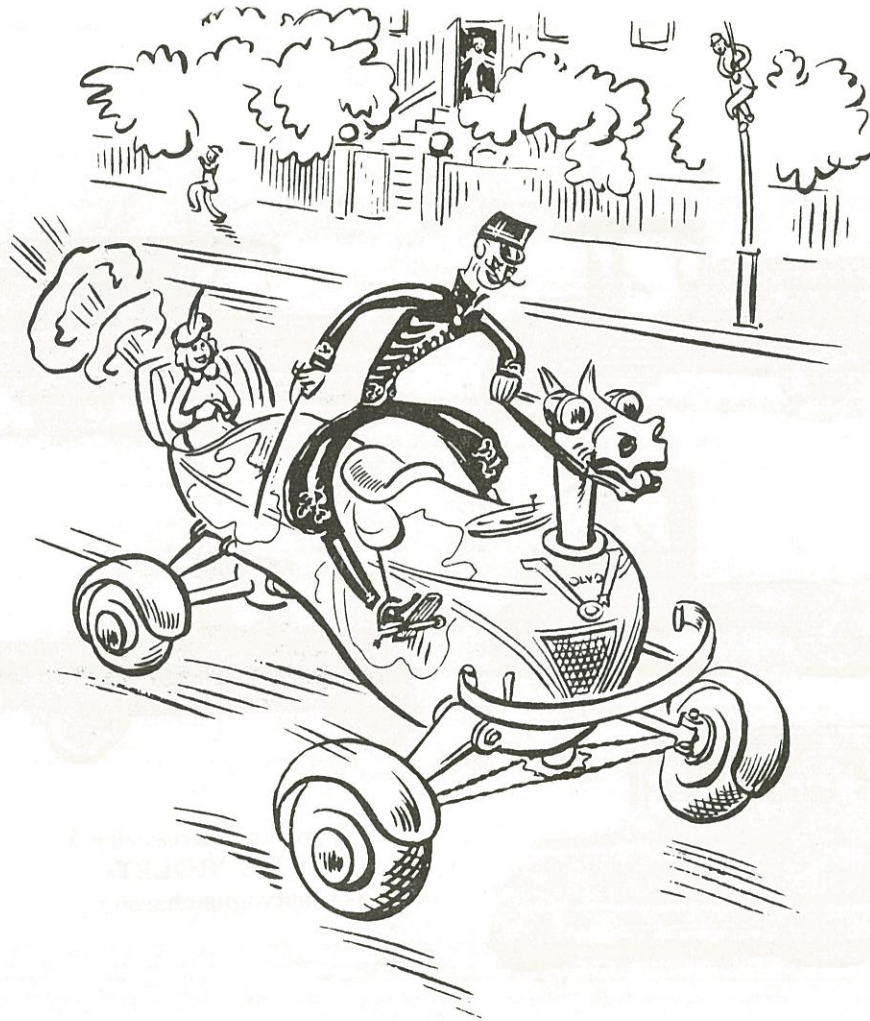
UTRUSTNING—Fram- och bakskrävar; motorhuv; fotsteg och sidoskrävar. Kombinerad förbräda och instrumentbord av metall med hastighetsmätare, oljemanometer, ampèremeter, kontakt för ljus och tändning samt choke. Strålkastare och baklykta med nummerplåtshållare. Strålkastarna försedda med speciella reflektorer för avbländning. Signalhorn och fullständig verktygsuppsättning.

Fabriken förbehåller sig rätt till ändring av ovanstående specifikation

Lions Festival

blir det även i år. Lördagen den 9 juni inbjuder Frösö Lions till festival på Östersunds Travbana.

Väst Jämtlands Motor Klubb inbjuder till rally i Järpen på midsommardagen. Start kl 13.00 på Bölelogen, Slagsån i Undersåker. Ingen startavgift. Arrangör: Väst Jämtlands Motorklubb. Landskamp Sverige-Norge i fotboll. Blandad dans. Gratis entré för rallydeltagarna. Pris till vinnande ekipage.



TISSEL OCH TRASSEL.

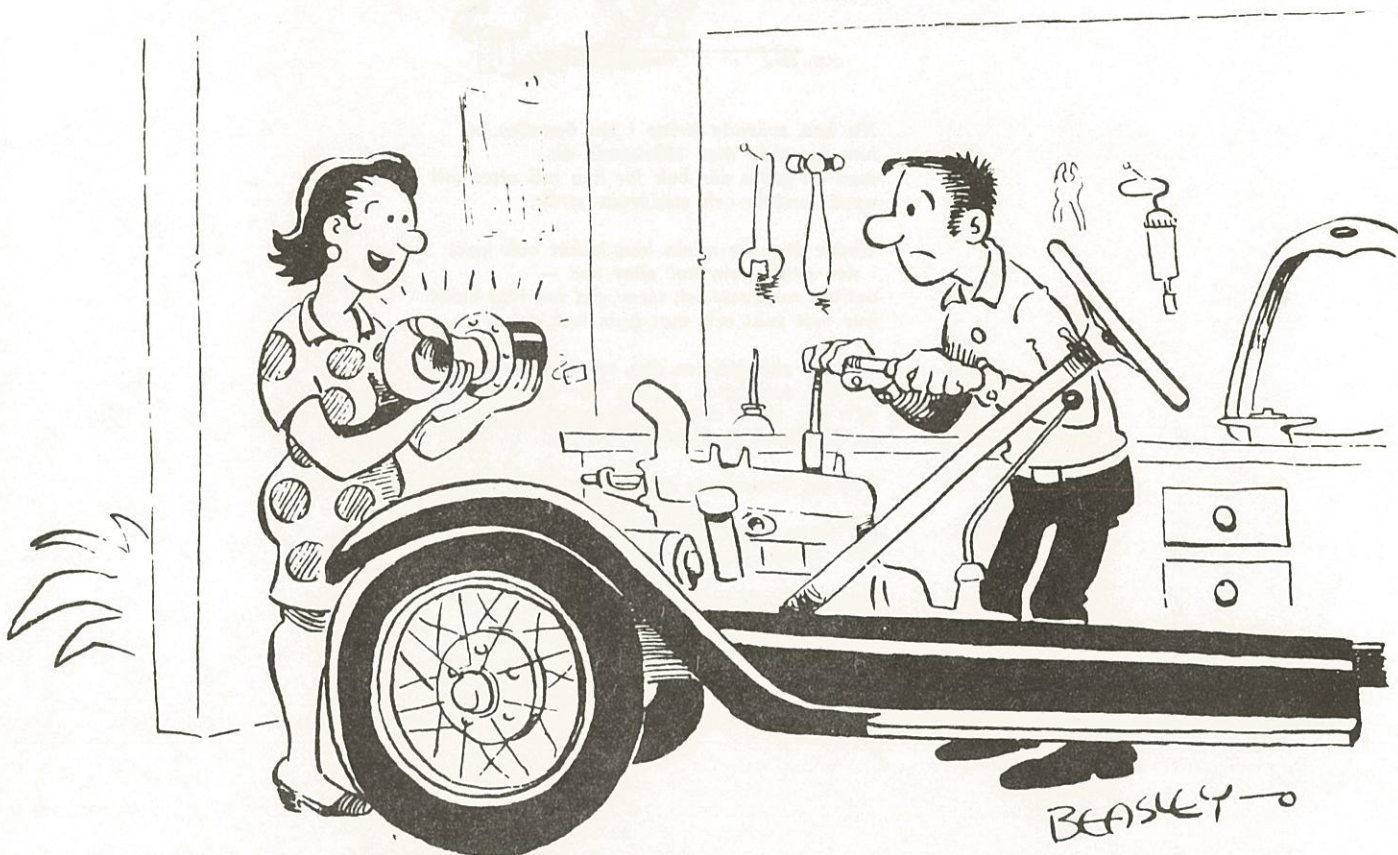
Ibland så är man mest intelligent om man håller tyst, så också om man skriver ner det man tänker, men ett löfte är ett löfte och sagt är sagt jag har lovat Sven att skriva ner några rader till Karburatorn.

Jemtlands Veteranbilklubb bildades för snart tio år sedan, det har gått åtskilliga månvarv sedan dess, min måne har då blivit bra mycket större och nu då jag går till frisören så säger jag satellit-klippning, det vill säga två varv runt månen. Mycket har hänt under dom här åren och som Lövberg säger det är roligt att leva för då får man se hur det går.

För några veckor sedan så läste jag en bok, från 1922, den hette Motor-Encyklopedi, det var ett uppslagsverk i alfabetisk ordning om bilar med mera. Visste ni att Chauffeur är franska och betyder eldare, tänk på detta då du är ute och åker med vacker fru och egna och andras barn i baksätet. du är trots allt baraeldare.

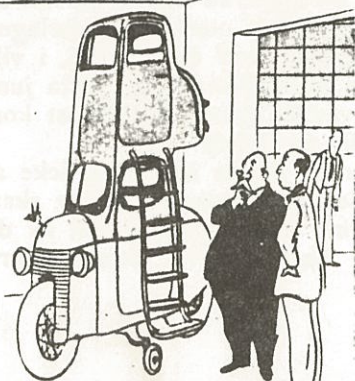
För drygt 14 dagar sedan så annonserade jag ut min orenoverade T-Ford i Sundsvalls tidning och "jösses" vad dom ringde, kl 2100 drog jag ur jacket och drog andan, 95% av dom som ringde ville bara höra priset, 4 % ville byta bort någon nyare bil och den sista % var som han sa, allvarligt "spikkulant", men har aldrig hört av sig sedan. En dam ringde också, och när hon fick höra priset så sa hon, nä dra nån stans, nä kyss mig, som tur var så hade vi tråden emellan .

Jag undrar jag hur många av er pojkar i dom äldre tonåren som kommer ihåg er första kyss, jag minns min, en skräckupplevelse, jag låg i barnvagn, då en äldre tant, med skäggvårta på hakan böjde sig ner och kysste mig, huvva. Men att kyssa en flicka första gången kan vara en stor upplevelse, för mig så var det som att skaka sylt ur en flaska med för trång hals, först så kom det ingenting och så sa det plupp också kom alltihop. Att kyssa en flicka idag är lika farligt som att köra bil, man startar för hastigt, kör för våldsamt och bromsar för sent och kom ihåg att en kyss för en kvinna det är en hel opera, för oss karlar bara ett kort gästspel.



ÖVERRASKAD!... Jag gav skrotnicke ditt gamla horn och köpte dig ett alldeles nykromat i stället.

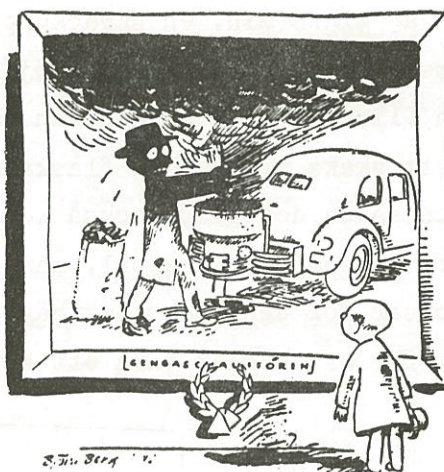
Nu måste jag komma in på gamla bilar igen.....tänker du ut på sjön i sommar i så fall, bli inte förvånad om du hör en T-Ford motor tuffa, min gamla T-Ford motor från 1917 ombyggd som båtmotor, sitter nu i en gammal båt, det är en av chaufförerna, förlåt eldarna på ångbåten Thome, som nu är ägare till dyrgripen. Eftersom vi kommit in på båtar så kan jag skryta med att jag har en båt som har centerbord, det går att fälla ut men för det mesta så är det fälldin.



Dagligt liv på bilfabriken

— Jag undrar om publiken är riktigt mogen för den här?

Bilägarebalk.



Nu han svävade kring i sin ägandes bil
han for vida med stånkande åk
med en gryta där bak for han mil efter mil
uppå landets och städernas stråk.

Under år utav möda han kokat och kokt
i den grytan sin kol eller ved —
det var sot, svett och tårar, det var inte klokt
hur mot fukt och mot kyla han stred.

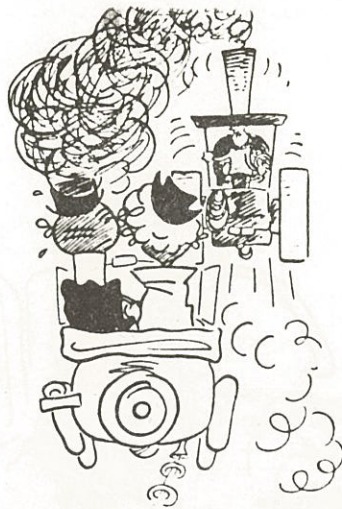
Men nu skönjes den dag, om jag inte tar fel
då han giftgrytan äntligt blir kvitt —
re'n för taxi- och lastbilschaufförernas del
ju det flytande bränslet är fritt.

Och de kommande släkten skall prisa hans
mod
när hans hjülte-dikt höra de får —
hur bland flammande eldar och giftgas
han stod
under krigets och gengasens år.

Lite annat läsvärt ur boken *Motor Encyklopedi* är hur dom fördelade bil-skattemedlen förr i världen, läs själv.

Automobilskatt. I så gott som alla länder äro numera automobiler underkastade beskattning. Sverige var ett av de sista länder, som införde sådan skatt. För varje i vårt land inregistrerad bil måste skatt erläggas. (Kungahusets och främmande makters sändebuds bilar samt brand- och ambulansautomobiler äro dock undantagna.) Skattens storlek är beroende av vagnens vikt samt det slags ringar, som finnas på vagnen i fråga. För automobiler, försedda med ringar av mjuk kautschuk, utgår den med 8 kr., och om ringarna äro tillverkade av något annat ämne 50 kr. för varje påbörjat hundratal kilogram av vagnens skattevikt. Skatten erlägges före den 15 februari varje år för bil, som var inregistrerad den 1 januari samma år. För ny bil erlägges skatten samtidigt med inregistreringen av densamma, och skatteplikten inträder med det kvartal, i vilket bilen inregistreras. För en bil, som inregistrerats den sista juni, får sålunda betalas skatt för tre kvartal, ehuru den endast kommer att användas en enda dag mer än ett halvår.

Om bilen skrotas ned eller av någon anledning icke användes, kan befrielse från skatt erhållas, och även en del av skatten återfås. Se Kungl. Maj:ts förordning om automobilskatt av den 2 juni 1922. Jfr RINGSKATT, SKATT, SKATTEKVITTO, SKATTEPLIKT, SKATTEVIKT, SKATTSKYLDIG.



— Det säger jag, Emelie — blir vi omkörda av en enda ängvalt till så säljer jag bilskrallet och koper en tandemcykel.

Automobilskattemedel. Enligt lagen av den 22 juni 1922 skola de medel, som inflyta genom beskattning av automobiler och automobilringar, fördelas så, att landsbygden erhåller 80 % av desamma och städerna 20 %. Av landsbygdens andel av skattemedlen skola 80 % komma de särskilda länen tillgodo i förhållande till de belopp, som influtit från respektive landsbygd, och återstoden fördelas på sätt som Konungen förordnar. (Kalmar läns landstingsområden behandlas såsom ett län var för sig). Av städernas skattemedel fördelas 80 % av statskontoret mellan de särskilda städerna och resten enligt vad Konungen förordnar.

Konungens rättighet rörande automobilskattemedlens fördelning är av den största betydelse, ty han kan på detta sätt årligen bevilja bidrag till förbättring av sådana vägar, som för automobiltrafiken äro av särskild betydelse.

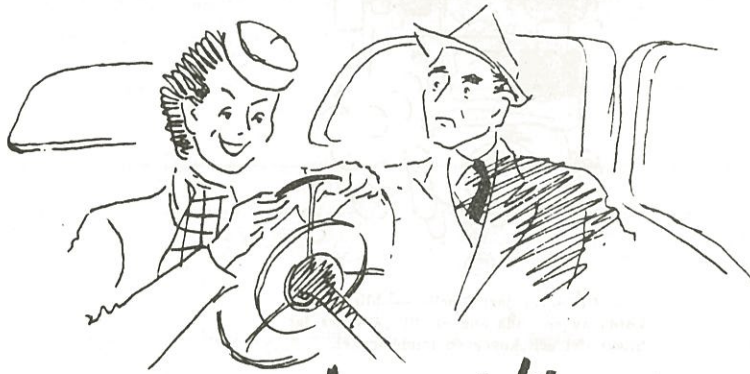
Nu passar det med en norsk-historia.

Det var en norrman som var till Östersund och besökte där en frisör då frisören var färdig med klippningen så frågade han norrmannen, vill ni ha hårvatten, javäll ja vill ha litte, ska de vara för torrt hår eller fett hår, då utbrast norrmannen, de ska vara för vanligt hovehår vanligt hovehår, inte fetthår.

Efter denna historia kan jag bjuda ut min T-Ford till salu igen, det är en 1923 års öppen T-Ford värd sin vikt i guld, ring 0640/12141

folke





Med hustrun — vid ratten!!

När man äntligen känner sig riktigt glad, kommer det alltid malört i glädjebägaren. Nu har jag under de sista månaderna, det vill säga allt sedan jag, efter den härliga provturen med nya Volvo, beslutade mig för att köpa vagnen på nyåret, bokstavligen talat varje dag lagt undan en femma och satt ett stort rött kors i almanackan. Så är det en dag mindre och en femma mer till köpet! Och sedan har jag in i detalj planlagt min första långtur i sommar när vagnen blivit någorlunda inkörd. Jag har kort sagt i stort och smått tagit ut glädjen i förskott.

Och så kommer min hustru med malörten.

Hon satt och läste i en tidning om alla de bilar som kommit igång igen sedan bensinen blev fri. Så tittade hon upp från tidningen, med ett något fundersamt uttryck över de kära anletsdragen och lyste sedan upp i ett stort leende:

— Vet du vad, bensinen blir ju inte så där oöverkomligt dyrbar. Vilken härlig resa vi skall göra på din sommarsemester.

— Javisst, svarade jag upplivad och avbröt för en stund läsningen av »Rattens» senaste nyheter om atomåldern. Du vet ju precis vad jag redan planlagt.

— Det skall bli underbart, fortsatte hon drömmande. Men vet du vad jag kommer att tänka på?

— Nej då, muvlade jag oskyldigt. Men jag anade det värsta. När min k. hustru kommer med en sådan fråga finns det alltid spetsfundigheter bakom. Så jag låtsades återta studierna av de skiftande formerna för atomenergins användning.

Men så lätt slapp jag inte undan.

— Det skulle vara synd, om du fick hela din semester förstörd bara för att du blir överansträngd av att köra hela tiden, nickade hon älskvärt. Alla de



nya intrycken skulle inte fastna riktigt om du blir trött av att hela tiden sitta vid ratten. Jag skall hjälpa dig. Ja, verkligen, det skall jag!

— Det är förfärligt vänligt av dig — men käraste, du vet ju att en splitterny vagn skall köras kolossalt försiktigt de första månaderna, och...

— Vill du därmed påstå att jag inte förstår mig på att köra en vagn! Nej det var det värsta jag hittills hört! Lärde jag mig inte 1934 att köra Tin-Lizzie, din första bil, och hände det någonsin en olycka? Jag bara frågar.

— Det var en gång då du barkade två trån i en allé.

— Är det nu något att hänga upp sig på, när jag så många gånger klarat skivan alldeles ensam. Men sådan är du alltid. Finns det bara minsta lilla sak, som är mindre lycklig, så vet du nog att komma ihåg den, men du glömmer alla de gånger jag klarat mig flott. Förresten kan väl inte jag rå för att alléträden placeras så långt ut i vägbanan. De där två olycksaliga träden stod ju nästan mitt ute på vägen. Det skulle förresten vara en strålande idé, att hugga ner alla träd längs en väg. Så slapp man att stöta ihop med

Nu hade jag gett upp all vidare läsning om atomåldern, så jag tänkte en ny cigarr och kastade fram första frågan:

— Vad gör du när du skall starta en bil?

— Vrider på tändningen, gasar och trampar på självstarten...

— Skall du inte låsa upp dörren först?

— Vilken retsticka du är. Man behöver verkligen inte låsa dörren, när man lever i en tid då varenda människa har en egen bil. Bara man kommer ihåg att ta med sig startnyckeln kan ingenting hända.

— Försök att säga det till polisen!

— Förresten, hur är det nu: skall man trampa ner kopplingen när man bromsar?

— Tja, det kommer helt och hållet an på om du vill ha bromsningen att vara längre eller kortare tid. Men vad gör du om motorn strejkar?

— Då hämtar jag naturligtvis närmaste reparatör. Det är därför det finns sådana, eller hur?

— Ja, men om du stannar på en öde väg och det är 40 kilometer till närmaste reparatör och du är ensam i bilen?

Hon funderade djupt. Så klarnade hon upp.

— Det är väl ingenting annat än att vänta tills en annan bil passerar och kan ta mig in till samhället och reparatören.

— Vore det inte idé att du själv kunde ta reda på felet. Det behövde ju inte vara någonting allvarligt.

— Det skulle bara ta brödet ur mun på reparatörerna och förresten så smutsar man ner sig så förfärligt av att rota i en motor. Om bara fabrikan- ten hade hittat på att numrera alla delarna och man hade en karta med

dem och med andra fordon också, tor då skulle det bli fri sikt.

— Men så är dikena kvar...

— Dem kan man bara fylla igen. Det är ju så modernt att lägga ner rör och dränera, eller vad det heter, och det skulle ge god sysselsättning i flera år för tusentals män, som har hustru och barn att försörja.

— Tror du nu verkligen att det skulle vara förståndigt?

— Bara för att det är min idé, är den naturligtvis ingenting värd i dina ögon. Och nu försöker du bara prata bort mitt erbjudande att hjälpa till vid ratten. Jag måste naturligtvis gå i körskola igen. Kunskaperna har naturligtvis dunstat bort under alla de år som vagnarna stått upp-pallade. Jag skall ringa till en körskola i morgon och börja omedelbart. Försök att förhöra mig så får vi se hur mycket jag kommer ihåg.



beskrivning av dem... Tror du förresten inte att det vore en idé att sälja till någon av de stora firmorna? Nu för tiden lägger man ju så stor vikt vid service.

— Jodå, försök du bara.

Nu blev hon irriterad på allvar.

— Jaja, gör dig lustig du bara. Du försöker att skoja bort det hela, bara för att du är lika inbilsk och egoistisk som alla andra män. Du skall vara den enda som har glädje av din nya bil. Du unnar mig aldrig en upplevelse. Jag skall bara vara med som staffage. Men du kan säga precis vad du vill. I morgon går jag och talar med kör- lärare Olsson!

Jag teg. Försiktigtvis. Och under de kommande månaderna skall jag varken tala om bensinpris eller något annat som vidrör min högsta önskan: lugn i bilen.

Låt oss hoppas att hustrun glömmer sin vansinniga idé.

Hoppas kan man ju alltid.

Knud Rye.



I solsken vid franska
Rivieran sept. 1935.



VOLVO-

Min första bekantskap med Volvo gjorde jag år 1927, då en av Volvos försäljare sökte upp mig för att höra efter om jag behövde en ny vagn. Det gjorde jag verkligen, ty vagnen jag hade var totalt slut. Det var förresten den sjunde utländska vagn, som tjänat slut hos mig under loppet av 6½ år. Jag köpte vagnen på stående fot, och sedan dess har Volvo-fyran tjänat mig troget.

Efter ett par år bestämde jag mig för att ha två bilar. Därför körde jag till Volvo-fabriken dels för att få se fabriken och dessutom för att höra efter om jag kunde få en bil omedelbart. Efterfrågan på Volvos vagnar växte som bekant kraftigt och försäljningen ökade snabbare än fabrikationen. Så man fick stå i kö efter bilarna. Jag gick upp på kontoret. Någon affär blev det inte — jag kunde inte få omedelbar leverans. Pratsunden var emellertid intressant, och Volvo-fabrikens utveckling har visat, att man har realiserat de planer, som jag då i stora drag fick skisserade för mig.

Jag fick också tillfälle att hälsa på Fyrans konstruktör. Hans konstruktion har mer än något annat gjort livet trivsamt och lätt under mina, patienternas och deras anhörigas förflyttningar, när jag på order, i ur och skur, under alla årstider och tider på dygnet, kört på mer eller mindre dåliga vägar. Den har besparat mig tusentals milapromenaders svett, kyla och möda. Många patienter har genom vagnens pålitlighet, framkomlighet och utmärkta inredning som sjuktransportbil skonats från besvärliga hästtransporter. Jag minns tillfällena, då jag haft en liggande och en sittande patient, två anhöriga samt en del bagage på väg till lasarettet.



I snöstorm på Har-
dangervidda juni 1938.

VETERAN

I SNÖSTORM

OCH SOLSKEN

Någon affär blev det som sagt inte. Jag köpte en vagn av utländskt märke, men den blev inte gammal i min tjänst. Ytterligare en importerad vagn skaffade jag mig. Men endast för att ganska snart byta ut denna mot en begagnad Volvofyra, som hade gått ca 2.000 mil. Den vagnen har jag kvar ännu.

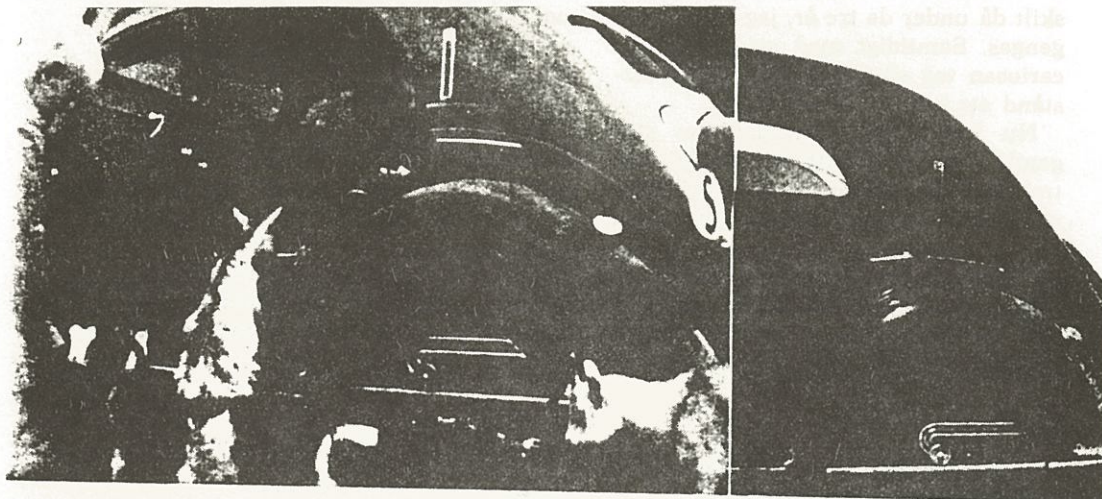
Nu hade jag två präktiga vagnar och hade inte någon tanke på att byta ut någon av dem. Men en dag, jag tror, att det var 1932, kom en försäljare, som övertalade mig att köpa en Volvo trafikvagn och lämna min första Fyra i byte.

Den nya vagnen var en utomordentligt stark vagn, och med den körde jag långa semesterturer ända till Rova-

niemi i norr, ryska gränsen i öster, norska västerlandet i väster och till den obefintliga medicinska fakulteten i Salerno i söder.

Jag blev av med den på samma sätt som min första Fyra. Samma trevliga försäljare kom igen och talade om att nu gjorde Volvo »en så fin carioca». Jag talade om för honom, att jag hade så bra bilar, att något byte inte kunde komma ifråga. Och för att riktigt övertyga honom, tillade jag, att jag inte kunde tänka mig att ge mer än 3.000: — kr. emellan. »Det får ni den för», svarade han genast. Ja, så var det färdigt igen.

Det var en ovanligt vacker och avancerad vagn, som Volvo hade gjort. Den första semester månaden körde jag den 1.200 mil, omväxlande över berg och alppass och på autostradorna nere i Europa. Den kostade mig inte ett öre i reparation på hela resan, trots att den kördes hårt många dagar i följd på resa genom sju länder. För övrigt så har reparationskostnaderna på mina



På Filefjäll år 1936.

Europas högsta bilväg.

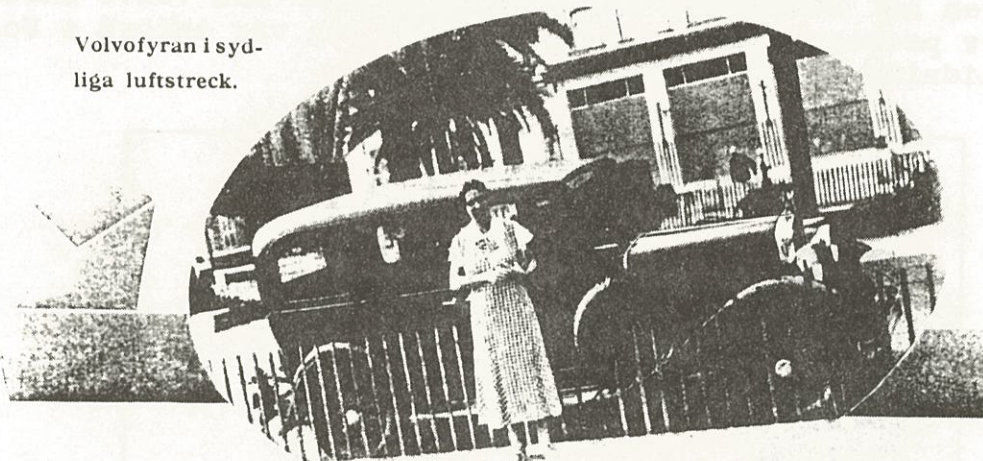
volvovagnar alltid varit negligerbara. En gång i början, då det var tal om brist på reservdelar, meddelade Volvos ledning, att deras vagnar var byggda så, att några reservdelar egentligen inte skulle behövas. Att nå ett sådant resultat var ju inte möjligt, men bra nära kom de i alla fall.

På min gamla Fyra har en reparatör satt in en ny spindelbult, trots att jag inte kunde se, att det var nödvändigt. Ett par fjäderblad knäckte jag, när jag vid ett tillfälle hade plockat

av stötdämparna. Träekersystemet har också lossat ett par gånger i bakhjulen. Två växelspakar har jag fått i näven, när de brustit. Men då har redan en lägre växel åkt in så jag har gladeligen kört hem ändå. Två bakaxlar har också utmattats under de 18 åren, men det är ju heller inget att förvåna sig över. För övrigt har det endast varit vanlig förslitning på bromsband och gummi etc.

Cariocan har skött sig monstergillt, trots att jag frestat den oerhört. Sär-

Volvofyran i sydliga luftstreck.



Sierra Nevada, 3600 m. ö. h.

Högfjällshotellet Bygdin år 1936.

skilt då under de tre år, jag körde med gengas. Samtidigt med att däcken på cariocan tog slut, lyckades jag få tillstånd att köra på trädestillat.

Nu kunde jag åter ta fram min gamla Fyra, som stått still under mina tre gengasår. Vilken trevnad och lättnad i arbetet! Kl. 2 på natten efter min första körning på destillat, skrev jag ett brev till Fyrans upphovsman och prisade hans verk. Jag kör nu dagligen den gamla kärran men väntar med spänd förväntan på den nya Volvon,

som jag i dagarna har bestämt mig för.

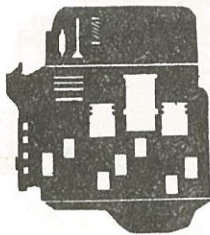
Om jag nu skall sammanfatta mina erfarenheter från de volvovagnar jag haft i min ägo, så får jag säga det, att de har alltid visat en driftsäkerhet, som varit garanti för att jag utan bekymmer skulle komma tillbaka igen, när jag givit mig iväg på långa tjänsteresor för att hämta avsides boende patienter. Vagnarna har varit ekonomiska både i drift och reparation, dessutom har de samtliga haft en unik egenskap att vilja bli trotjänare.



På klättring i hel-svensk terräng.

Den här entusiastiska reseberättelsen med Volvo skrevs av provinsialläkaren Th. Resmark och var införd i Volvos tidning Ratten 1945.

MOTORDELAR



KOLVRINGAR—KOLVAR
FODER—MOTORPACKNINGAR
MOTORLAGER—VENTILER—
KAMAXLAR

För europeiska och nu även för amerikanska bilar.

Vi utför även fullständig motorrenovering som t.ex. MOTORBORRNING—VEVAXELSLIPNING—TOPPLOCKSRENOVERING.

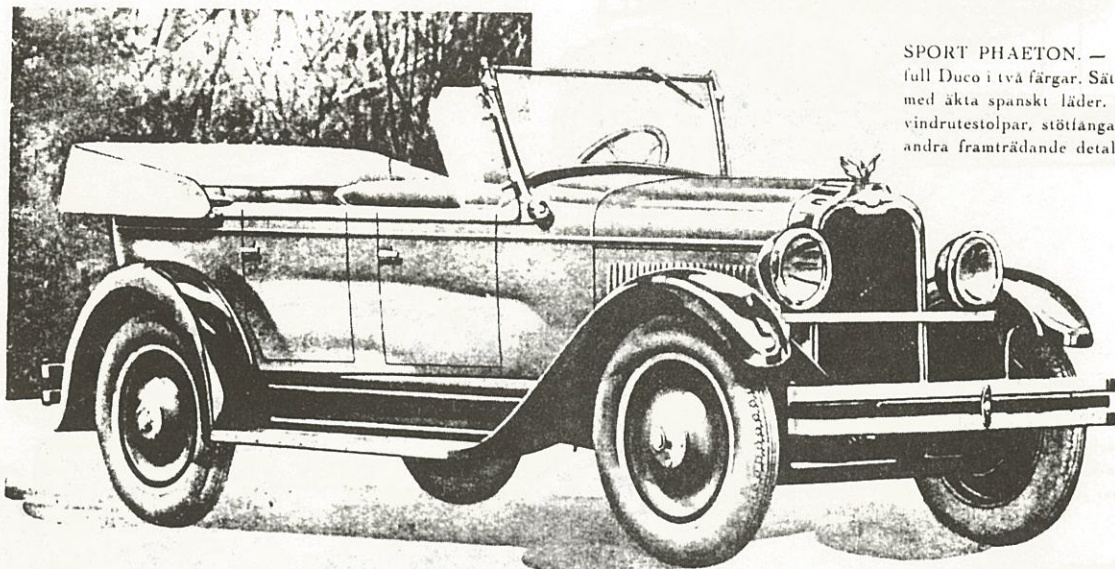
MOTOR SLIP
I ÖSTERSUND AB

Tel: 063/126860

AUTO-TJÄNST
I ÖSTERSUND AB

Rådhusgatan 84 Östersund. Tel: 063/127580

OAKLAND 1927



SPORT PHAETON. — En ny modell, lackerad i prakt full Duco i två färgar. Sätena äro klubbstoprade och klädda med äkta spansk läder. Förnicklade strålkastare, lyktor vindrutestolpar, stötlångare och kylarlock med emblem äro andra framträdande detaljer. Ratten är av massiv valnöt.

MODELLER: 2-sits. Sport Roadster, 5-sits. Sport Phaeton, 2-sits. Landau Coupé, 5-sits. 2-dörr. Sedan (Coach), 5-sits. 4-dörr. Sedan, 5-sits. Landau Sedan.

MOTOR: 6-cylindrig, av L-typ, 73 mm cylinderdiameter \times 120 mm slaglängd, 3,03 liters cylindervolym, 3-punkts, gummifodrad motorupphängning. Hästkrafttal enligt SAE- eller RAC-beteckning: 19,8. — **FÖRGASNINGSSYSTEM:** »Marvel« förgasare, luftrenare, 43,5 liters bensintank placerad baktill å chassiet, »Stewart« vacuumtank. **VEVSTAKAR** — av hejad I-sektion, 22,5 cm centrumavstånd. Kannbultsbussningar av brons, 2,5 cm i diameter och 3,33 cm långa. Nedre lagret av babbitt med hög tennhalt, gjutet direkt i vevstaken, 4,76 cm \times 38 cm.

KYLSYSTEM. — Kapacitet 10,4 liter. 4-bladig fläkt av pressat stål 40,6 cm diameter, driven av kilformig gummirem. Kylvattenpump av s. k. skoveltyp, placerad vid bakändan av fläktaxeln. Cellkylare med förnicklat hölje.

VEVAXEL. — 3-lagrad och försedd med antivibrator, placerad mellan första och andra vevtapparna.

RAMLAGER — av babbittfodrad brons av följande dimensioner:

	Diameter	Längd
Främre lagret	5,10 cm.	5,10 cm.
Mittlagret	5,25 ..	6,0 ..
Bakre lagret	5,40 ..	5,55 ..

CYLINDRAR — gjutna i ett stycke, åtskilda från vevhuset. Slipade cylinderlopp. Avtagbart cylinderlock.

ELEKTRISK UTRUSTNING. — »Willard«-batteri, typ CWR 15, 6-volt, 15 plåtar, trä mellanlägg och hårdgummilåda.

GENERATOR — separat »Remy«-generator, försedd med fläns och driven av tystgående kedja. Relä.

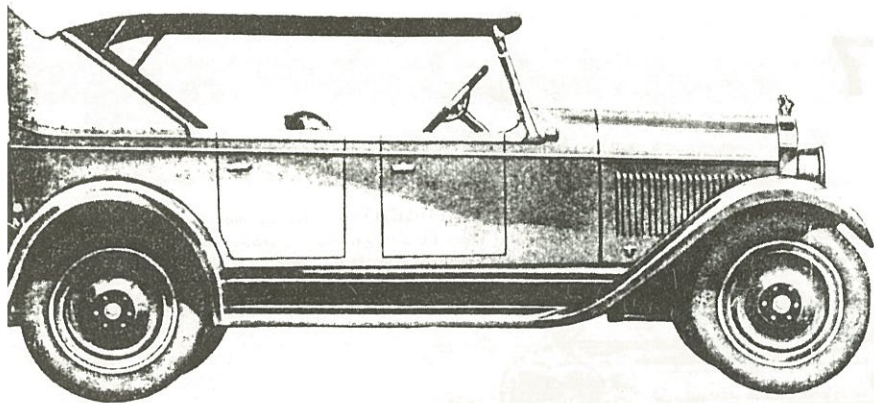
TÄNDING. — »Remy«-batteri-tändning. Helt automatisk tändförställning.

STRÖMFÖRDELARE, driven av vertikal axel från kamaxeln.

STARTMOTOR. — »Remy«, monterad vid baksidan av svänghjulskåpan och förbunden medelst Bendixdrev med svänghjulet.

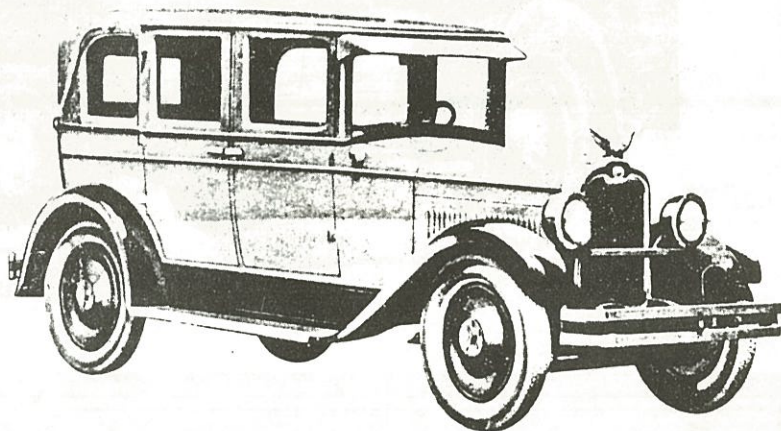
LEDNINGSNÄT — enpoligt, med negativ jordförbindning. Säkerhetsproppar å alla belysningsledningar. Kamaxeln drives av tystgående »Morse«-kedja, justerbar för upptagning av slitage.

SMÖRJNING. — Trycksmörjning till alla ram-, vevstaks- och kamaxellager. Stänksmörjning till övriga delar. Konstant oljeström till den tystgående kedjan framtill. Oljeträg av pressat stål, rymmande 6,15 liter. En horisontal filter täcker hela oljeträgets yta. Den överflödiga oljan från avtappningsventilen

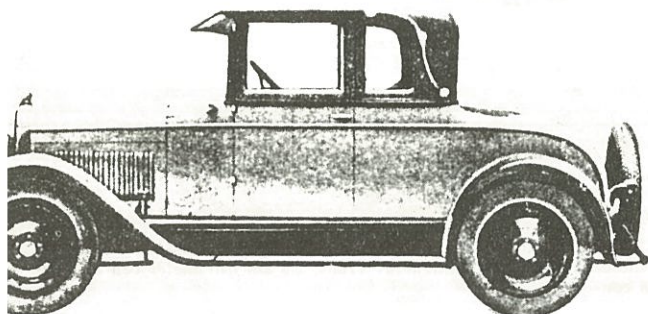


5-SITS. PHAETON. — En enkel och prydlig modell, med alla de förbättringar, som känneteckna Oakland 1927.

LANDAU COUPE. — Denna har fått en ny karosserikonstruktion med längre bakdel och är lackerad med Duco i två färger med ränder i därifrån avvikande färg. Baktill finnes ett låsbart bagagerum med avtagbar dörr. Takbelysning.



LANDAU SEDAN. — Utrustningen å denna luxuösa modell är sådan som man väntar sig av en vagn med ett så tilltalande utseende. Mohairklädsel, instrumentbräda försedd med valnötsinlägg samt valnötslister, nykonstruerade metallbeslag, rökgarntyger ävensom fönsteröppnare å bakre rummet äro några ytterligare nya detaljer.



rinner direkt till oljesumpen utan att passera genom oljesilen. Oljepumpen är placerad i oljeträget. Oljefilter.

KANNOR. — Semi-stål, med tre kannringar ovanför kannbulten. Den undre ringen är en s. k. oljetättningsring.

VENTILER — hejade i ett stycke, av stållegering. 32,6 mm fri öppning för såväl insugnings- som utblåsningsventilen. Avtagbar ventilstyrning. Ventilerna äro av s. k. plattformstyp, monterade i avtagbara hållare.

KOPPLING. — Enskivig torrlamellkoppling, 22,9 cm diameter.

VÄXELLÅDA. — Sammanbyggd med motor och koppling. S. k. kulväxel med tre hastigheter framåt och backgång. Centraliserad kontroll. Gummiklädd vevaxellåda.

UTVÄXLINGSFÖRHÅLLANDE. —

Backväxeln	3,85 — 1
1:sta växeln	3,00 — 1
2:dra ..	1,75 — 1
Högsta ..	direkt.

AXLAR. Fram, av hejad I-sektion, s. k. omvänd »Elliott«-typ. Bak, halvt avlastad.

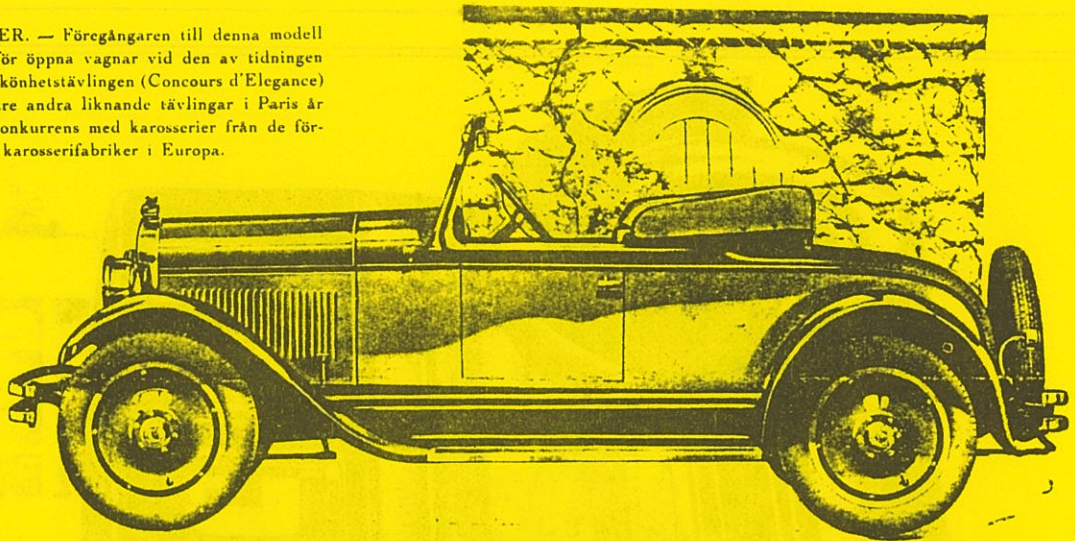
BROMSAR. — Mekaniska fyrhjulsbromsar, verkande utvändigt på alla fyra hjulen. Dimensioner 31,4 cm x 4,76 cm. Det yttre framhjulet utlöses automatiskt vid körning i kurva. Utjämning av bromsarna sker genom justering av bromsbanden. Handbromsen verkar utvändigt å kardanaxeln bakom växelådan.

KRAFTÖVERFÖRING I BAKAXELN. — »Hotchkiss«-typ, varvid såväl drivnings- som vridningsmomenten upptagas genom bakfjädrarna.

RAM. — Sidobalkar av pressad U-sektion. 5 tvärbalkar inklusive ett rörformigt tvärstag framtill. Höjd 12,7 cm, tjocklek 3,97 mm, bredd 3,8 cm.

CHASSIS-SMÖRJNING. — »Zerk« högtrycksspruta medleveras varje chassi. Smörjkoppar å alla lager, vilka erfordra smörjning.

SPORT ROADSTER. — Föregångaren till denna modell vann hederspriset för öppna vagnar vid den av tidningen l'Auto anordnade skönhetstävlingen (Concours d'Elegance) samt 1:sta pris i tre andra liknande tävlingar i Paris år 1926 trots skarp konkurrens med karosserier från de förnämsta karosserifabriker i Europa.



KARDANAXEL OCH KARDANKNUT. — Enkel, rörformig axel med kardanknut, försedd med spår, framtill. Två mekaniska, inkapslade kardanknutar, vilka smörjas med olja.

HÖJD ÖVER VÄGBANAN. — 23,5 cm.

FJÄDRAR. — Halvelliptiska fram och bak. Fram 89 cm × 5,1 cm, bak 133 cm × 5,1 cm. Avtagbara bronsbussningar i alla fjäderöglor. Gummibuffertar å bakaxeln.

STYRINRÄTTNING. — »Jacox«, halvt självspärrande skruv och delad mutter. Utväxlingsförhållande 15 : 1. Rattdiameter: 17" (43,2 cm).

RINGAR. — 30" × 5,25" S. S. ballongringar.

HJUL OCH FALGAR. — 5 st. 20" Disteel skivhjul, varav ett monterat som reserv baktill å vagnen.

SPÄRVIDD. — 1,43 meter.

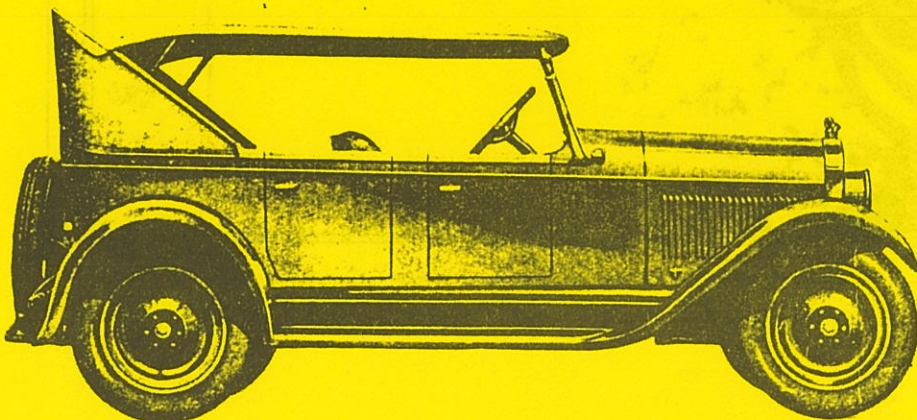
VÄNDRADIE. — 6,3 meter.

HJULBAS. — 2,87 meter.

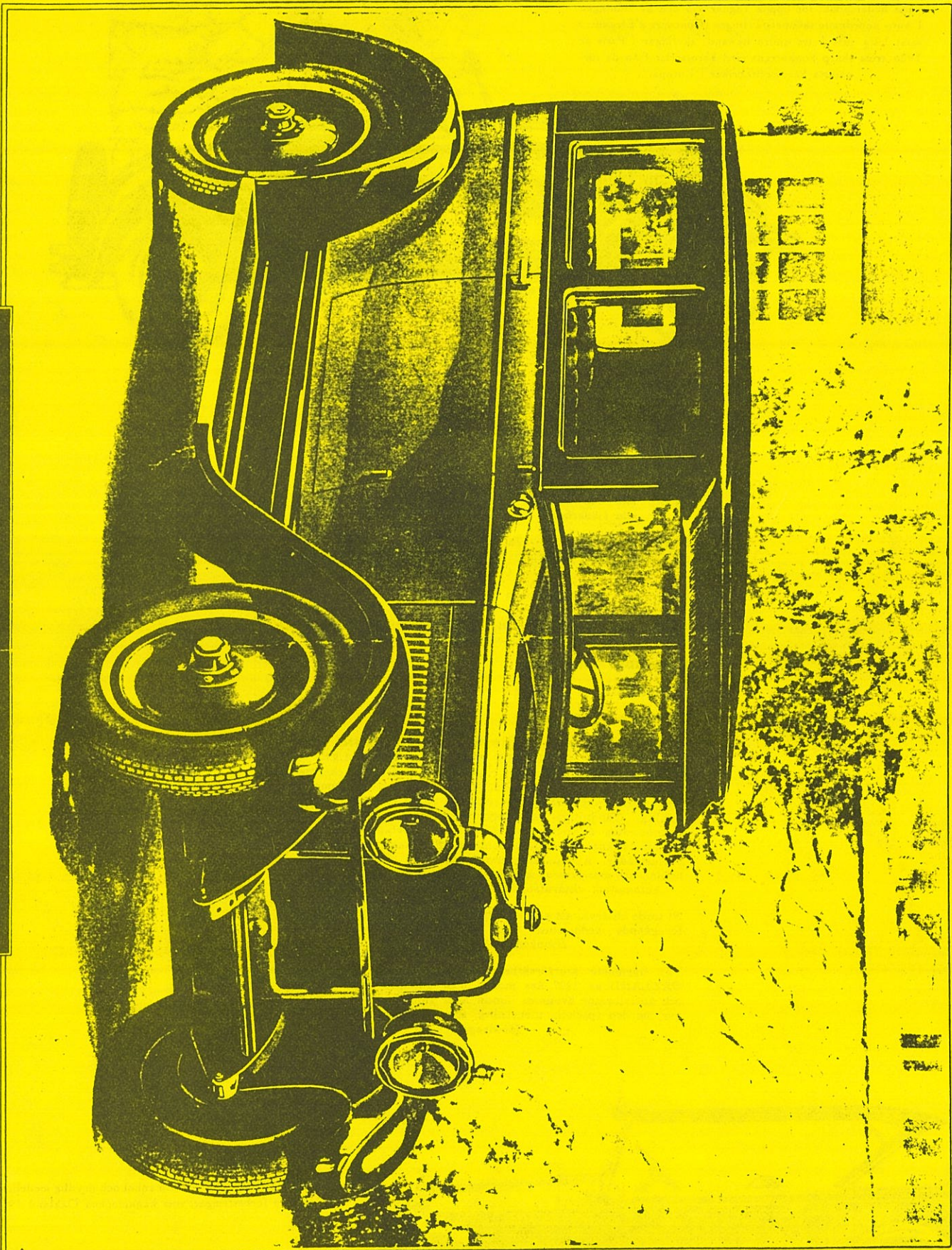
KAROSSERIER OCH UTRUSTNING. — ALLMÄNNA SPECIFIKATIONER GÄLLANDE FÖR ALLA MODELLER. — Öppna och täckta karosserier från »Fisher«. »Ducos«-lackering. Vänsterstyrning är standard. Hastighetsmätare, oljemanometer, och ampèrmätare i glasförsedd panel med indirekt belysning. Tändnings- och belysningskontakt samt luftregleringshandtag å instrumentbrädan. Gasregleringshandtag och signalhornsknapp i rattens centrum. Strålkastarelampor med 2 ljustrådar. Avbländningsanordningen är placerad i golvbrädan och manövreras med foten. Motordrivet »Klaxon«-horn. Automatisk vindrutetorkare. Backspegel. Verktygslåda.

Ni torde observera, att alla specifikationer kunna förändras utan föregående meddelande, utan att köparen fördenskull kan framkomma med några krav.

Vår närmaste återförsäljare skall med nöje demonstrera OAKLAND av 1927 års modell med gummi-isolerat chassis och antivibrator ävensom lämna Eder fullständiga upplysningar om den speciella utrustning, som finnes å den modell Ni föredrager.



5-SITS. PHAETON. — En enkel och prydlig modell, med alla de förbättringar, som känneteckna Oakland 1927.



OA. 1. 27. S