

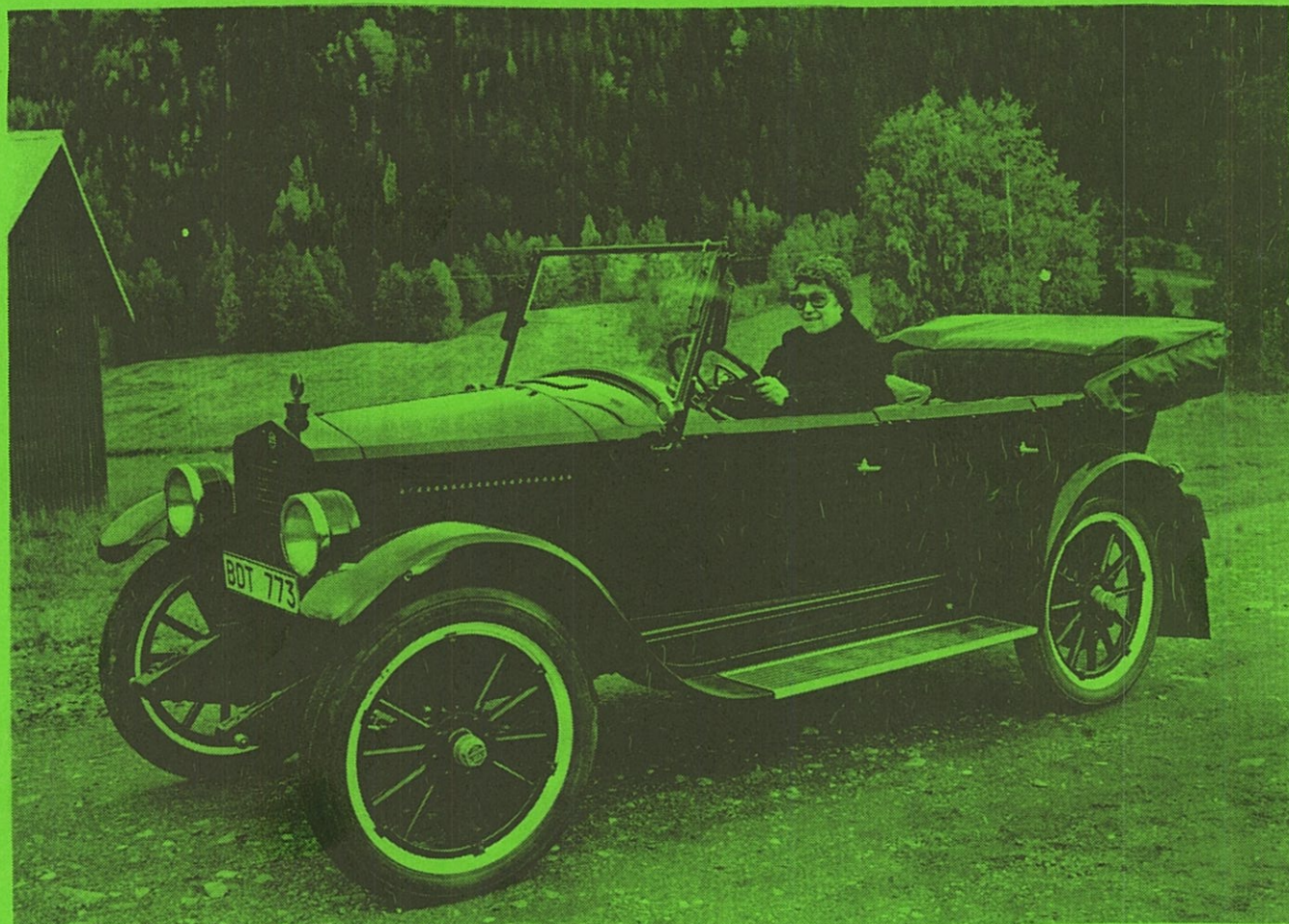
Jemtlands veteranbilkklubb

Karburatorn

Nr 1

Årg 9

1980



7VVK 10 ÅR



-----ÅRSMÖTE-----

Jemtlands Veteranbil Klubb är en idéell förening, som startade 1970.

Klubbens ändamål är att sammanföra personer med intresse för motorfordons historiska objekt, att hjälpa och informera medlemmarna i det, som berör vår hobby.

Förmåner, som kommer klubbmedlemmarna till del:

- * Kontaktmöjligheter med likasinnade inom länet.
- * Fri annonsering i klubbtidningen Karburatorn om bilar, motorcyklar, delar och tillbehör.
- * MHRF:s årliga evenemangskalender och annonsblad.
- * Uppgifter om de flesta rallyn, marknader och muséer inom landet.
- * Möjlighet till hjälp och upplysningar i försäkringsfrågor.
- * MHRF:s förmånliga försäkring efter minst ett års medlemskap.
- * Medlemsavgiften är för närvarande 65:-kronor och mycket förmånlig. Avgiften skall vara erlagd före juni månads utgång och fastställas av årsmötet, som hålles före mars månads utgång.

Kallelse

Jemtlands Veteranbil Klubbs årsmöte hålles på Österängsskolan, Rådhusgatan 74, Östersund, torsdagen den 6 mars 1980, kl 19.30.

Förslag till dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av mötesordförande och sekreterare
3. Fastställande av dagordning
4. Val av justeringsmän
5. Godkännande av kallelsen till årsmötet
6. Verksamhetsberättelse till årsmötet
7. Revisions- och kassarapport
8. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen
9. Val av styrelse för år 1980

Styrelse:	Sven Schylberg	Ordf.
	Folke Hemmingsson	v.ordf.
	Folke Boogh	Sekr.
	Christer Elgendahl	v.sekr.
	Sven Jernberg	Kassör
	Arne Blix	v.kassör

10. Val av revisorer/Suppleanter
11. Val av klubbmästare och valberedning
12. Val av försäkringskommitté
13. Val av lokalredaktörer
14. Fastställande av årsavgift
15. Förslag från styrelsen
16. Övriga frågor Styrelsen

Gambilleiitaran

Gambilleiitaran ä na'unnelete foltj.

ja man kan int bli klok på dom.

da e de sammå hårre fine karra dom e.

så far dom o grav darre' dynga o rate.

Dom far ahlten åh smyg baka haga o stör

får te si om dom finn na åkdon san för

å dom bli fejen o gla uti skäla si,

om en roston kaross dom rammel oppi.



Dom smyg baka fjösa, osmyyg baka laom
ma klappenes hjarte o irrenesen blick.
Dom ha glömt både vett och skick
och klääm seg genom vennöge inn.

Å fins de e'branngröp som int han ha vetje,
så ska då hääken få ta me'
Och lönes int anne, så blyges han int,
utan ta sin grävskopa mä.

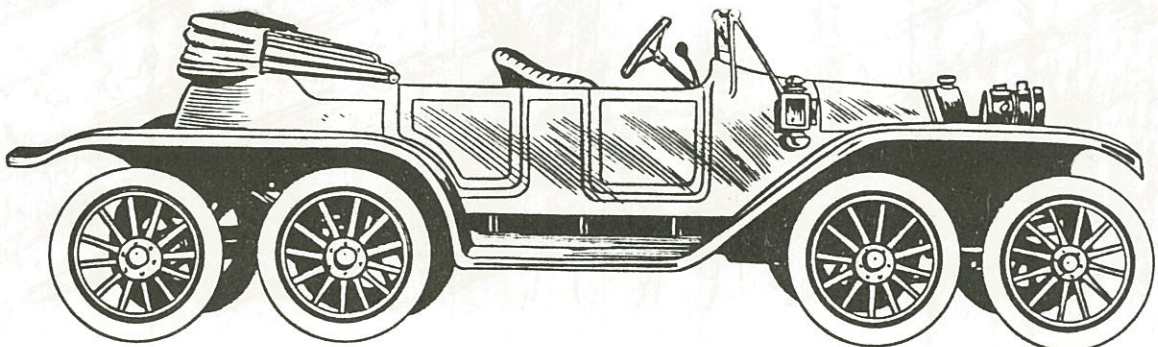
De biler som för vart sänkt uti sjöom,
få in heller ligge te'fres.

Dom draagg o glääm o känn ma årom,
å allten stå dykarn te'ress.

Gambilleijtarn ä bå ärlen o snäll,
o vill gärna betala för rate.
Fast om nan ordning ska gälle
borden 'få betart i ställe.

Gambilleijtarn ä nyttig som kråka o sköra.
Gett aktes och helst frilyses.
Å si till att han allten ha na te finne,
då han smyg baka haga o störa.

Edvin Backman 1979.



Jämtar segrade 1979 i Mittlandia Rallyt



Här vid starten ser vi
Z 47, Ford T 1914, ägd av
Arne Blix, Stavre.

Före tävlingen besiktigades sex veteranbilar i Ånge. Här ser vi Rune Magnusson, Bensjö, Gunnar Bengtsson, Arne Blix och Manne Evertsson, Bräcke samt Einar Mattsson, Ånge. Einar rattade en A-Ford medan de övriga körde Ford modell T.

Jemtlands Veteranbil Klubb tog hem segern i Mittlandia Rallyt 1979 genom Göran Bruman, Bräcke, som rattade Chrysler 1931.

Det var en glad överraskning för klubbens medlemmar, som hade ställt upp riktigt bra med drygt ett halvt dussin deltagare.

Men flera överraskningar skulle komma. Redan vid banketten på lördagskvällen, talade arrangörerna om, att Gunnar Bengtsson Bräcke, låg femma med sin Ford 1926. När tävlingen var slut, hade han klättrat upp till fjärde plats.

Två jämtlänningar i toppen!!!



Andra ekipage, som tilldrog sig berättigad uppmärksamhet var Jämtlands äldsta bil med Arne Blix vid ratten och frugan Ingrid vid sin sida och en yngre generation Blix i baksätet. Det gäller att gardera sig vid sådana här tävlingar. Egentligen skulle man behöva flera generationer med rik erfarenhet med sig.

Men det var som sagt inte bara kunnigt och erfaret bankfolk, som visste hur man garderar sig.

En och annan hade också tagit "barnmorskan" med sig - distriktssköterskan - eller tandsköterskan med sig. Ovan till höger ser vi distriktssköterskans bil - Ford T-26.



Ja, man vet ju aldrig vad som kan inträffa under ett sånt här rally, där deltagarna blev något av ett "båtfolk" under tävlingens gång.

Ja, det låter som en saga, men det är faktiskt sant!

Arrangörerna hade nämligen förlagt en av de svåraste proven vid en kontroll i Backetjärn, Torpshammar. Det var ju tur, att vändpunkten var där ute och inte ute i Bottenhavet. Man vet ju aldrig vad dom där Sundsvalls Motorveteraner kan hitta på?

Dom tycks ha en uppslagsrikedom utan all ände.



Manne Evertsson, Bräcke, glänste som vanligt med sin jättefina Tudor. I år fick han konkurrens av "urmakarn" Gunnar Bengtsson, Bräcke, som vi ser här vid sin nyrenoverade T Ford, årgång 1926, Touring. Grat-tis Gunnar!

Men som sagt vi nämnde något om uppmärksammade fordon - där det ena inte stod det andra efter. Sven Erik Perssons Indian Scout 1928 och Rolf Adamssons Harley Davidssons ekipage från 1932 - det var verkliga fartåk - märken, som än idag används av bl.a. New York polisen och Scotland Yards, vilket borgar för fart och kvalitet!!!

Här intill ser vi Gunn Olsson i tids- typisk klädsel vid sin A-Ford Roadster 1929 ifrån Sundsvall. Ärtig tjej!!!

Från Sundsvall kom även familjen Olle Öhman, som hade klätt upp sig verkligen galant till rallyt.

På motorcykeln, som är en Indian Scout 1928, sitter Sven Erik Persson från Bräcke.



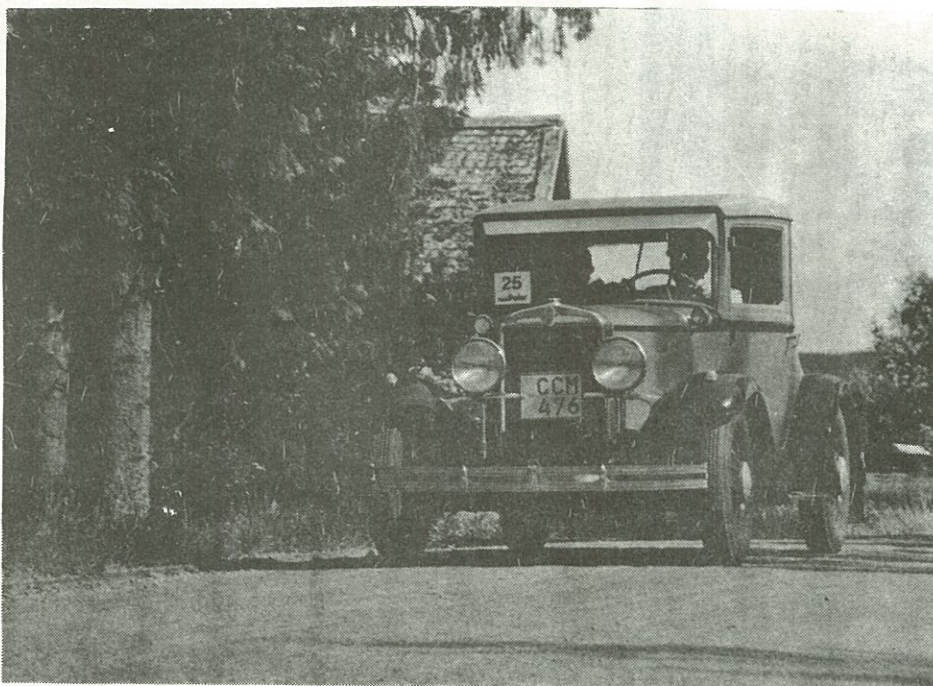


Ett trevligt inslag var familjen Olle Öhman, Sundsvall, som kom i tidstroga kläder och rattade T Ford 1923. Tävlingens enda dam, Gunn Olsson, tandsköterska på Sundsvalls Sjukhus, körde en Ford Roadster 1929. Det gick fint och hon deltog

även i ett för herrar mycket svårt moment - nämligen att backa slalom med en släpvagn dragen av en jeep - som ingen av deltagarna hade kört förut, men som sagt, nu skall inte vi avslöja flera av de svåra proven.

Överlag var de lagom svåra, så att man skulle kunna skilja deltagarna åt. Det var trevliga och kluriga uppgifter, som en sådan här tävling skall innehålla.

Folk fick träffas, byta åsikter om sina veteranbilar, njuta av den underbara sommarnaturen och av ett väl genomfört och genomtänkt rally, som arrangörerna inom Sundsvalls Motorveteraner har all anledning att känna sig belåtna med.



Här kommer Einar Mattsson från Ånge med hustru Kerstin susande i sin käcka Chevrolet Sport 1930.

35 ekipage från XYZ

deltog.

Det var andra året, som tävlingen var förlagd till Ånge.

Ett trevligt inslag i tävlingsbilden var Hommelviks juniorcorps, som konserterade på flera platser efter tävlingsvägen.

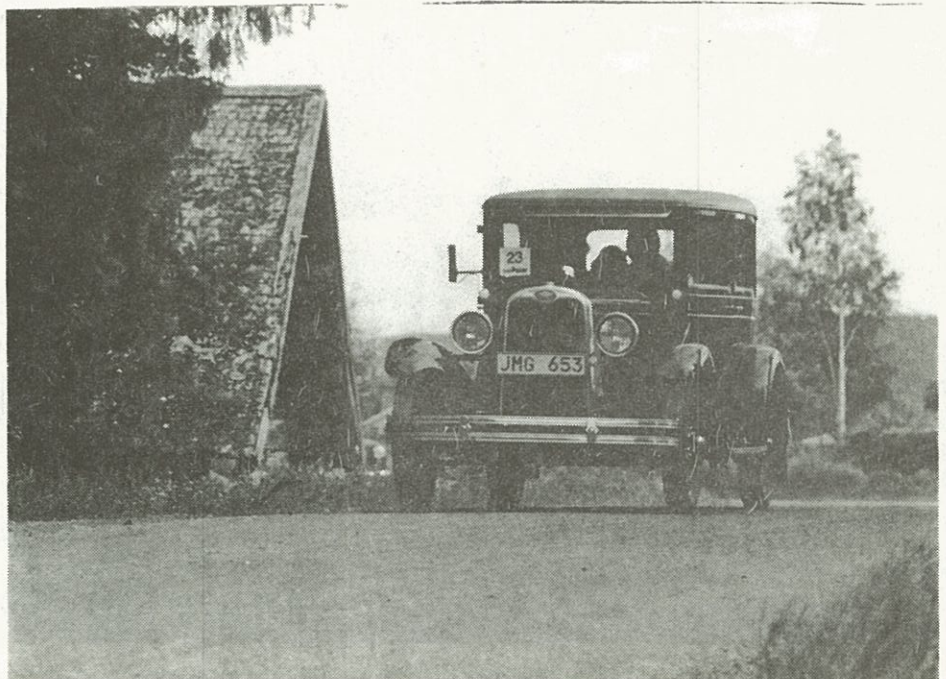
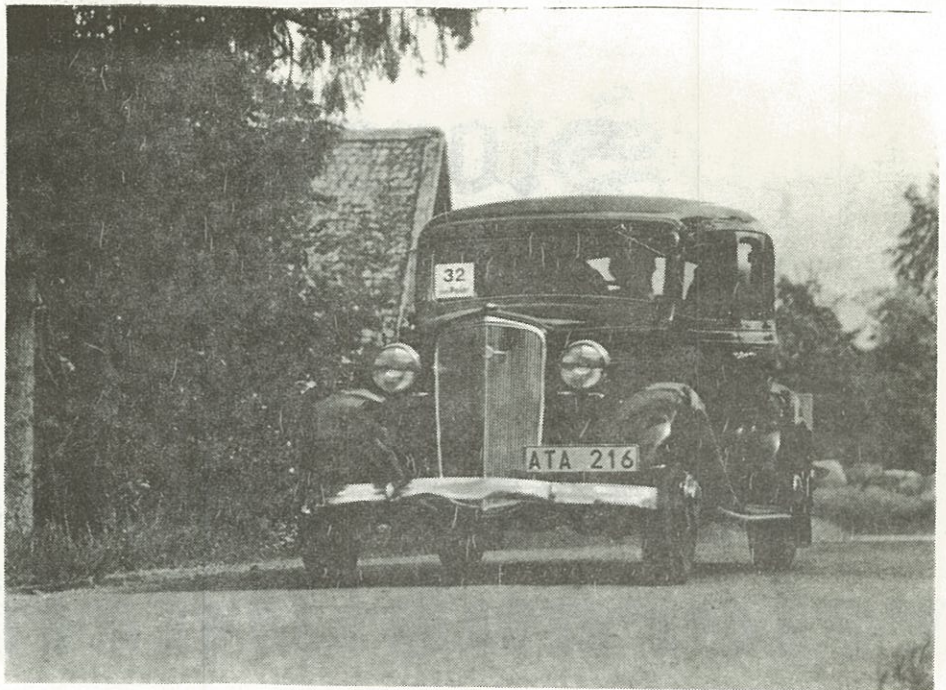
Ånge kommun och kultur- nämnden hade välvilligt givit ekonomiskt stöd åt arrangemanget.

Kerstin Mattsson

Bilar av märket Chevrolet var väl representerade vid Mittlandia Rallyt i Ånge.

Ovan skymtar vi en Chevrolet Master 1934-35 och på mittbilden susar Per Åke Tegstedt från Östersund i sin Cabriolet från 1936.

Vagnen längst ner till höger synes vara en 1928 års Chevrolet National, som fotografen fångat påpassligt från sin vägkant.



Storsjö Rallyt

11 Aug.
1979

Stavrebo segrare i veteranbiltävlingen

I helgen avgjordes Jämtlands veteranklubbs tävling från Jamtli i Östersund till målet vid Gåije i Arvesund.

I går berättade vi om tävlingen och den utställning som följde på den. I dag kan vi presentera resultatlistan.

Totalsegrare blev Arne Blix, Stavre, med 72 poäng. Han vann klass II och fick

också den första inteckningen i Veteranbilklubbens nya vandringspris för klassen.

Klass I vanns av Rune Engberg, Frösön. Han fick en inteckning i bilveteranen JA Sandbergs vandringspris. Han fick också Opel cups pokal.

Så här blev slutresultaten: Klass I, fordon äldre än 1945: 1) Rune Engberg, Frösön Ford A 1930 70 p, 2) Karl

Olov Kingstad, Frösön Ford B 1932 69, 3) Orjan Bergqvist, Arvesund Ford T 1925 69, 4) Manne Evertsson, Bräcke Ford T, 1926 63, 5) Folke Boogh, Aspås Ford A 1930, 62, 6) Folke Hemmingsson, Strömsund Studebaker Erskine 1927 60, 7) Elmo Almqvist, Bräcke Indian Scout Mc 1927 59, 8) Sten Gunnar Nyman, Härnösand, Chrysler Airflow 1937 58, 9) Rolf Hemmingsson, Strömsund

Adler Junior 1937 57, 10) Leif Nilsson, Frösön Buick Eight 1938 54.

Klass II, fordon 1945-60: 1) Arne Blix, Stavre Mercedes Benz 1956 72 p, 2) Sven Jernberg, As Volkswagen 1953 60, 3) Stig Nilsson, Strömsund Mercedes Benz 220 1952, 56 4) Stig Norén, Östersund, Peugeot 1955 49 5) Claes Rudbeck, Östersund, Volvo PV 444 1947 46.



Jan Allan Månsson, Köja, hade klätt sig fin i frack. Här står han framför en Studebaker Erskine 1927. Foto: Sven Sahlbom

Så här såg den kompletta resultatlistan ut i STORSJÖ RALLYT 1979

Totalsegrare: Arne Blix, Stavre, MB 195772 poäng

Sandbergs Vandringspris: Rune Engberg, Frösön, Ford A 1930.....70 poäng

JVBK:s vandringspris: Arne Blix

Segrare i klass 1

Folke Hemmingssons pokal till bilar 1945 och äldre.

1. Rune Engberg, Ford A 1930...70p
2. Karl Olof Kingstad, F.B.32..69.1p
3. Örjan Bergquist, F.T.1925...69p
4. Manne Evertsson, F.T.1926...63p
5. Folke Boogh, F.A.1930.....62p
6. Folke Hemmingsson, S.E.1927.60p
7. Elmo Almquist, I.S.1928.....59p
8. Sten G. Nyman, C.A.1937.....58p
9. Rolf Hemmingsson, A.J.1937..57.9p
10. Leif Nilsson, B.1937.....54p
11. Göran Bruman, C.1931.....53p
12. Leif Fregelin, C.1919.....52p
13. Christer Elgendahl, F.A.31.51.6p
14. Arthur Asp, V.1934.....51p
15. Rolf Adamsson, H.D.1932....46p

Segrare i klass 2

Fordon 1945 - 1960

1. Arne Blix, M.B.1957.....72p
2. Sven Jernberg, VW, 1953.....60p
3. Stig Nilsson, M.B.220, 1952..56p
4. Stig Norén, P.1955.....49p
5. Claes Rudbeck, V.1947.....46p
6. Rolf Nilsson, O.O.1951.....44p
7. Berndt Sjölund, V.832.....41p
8. Tore Nilsson.....38p

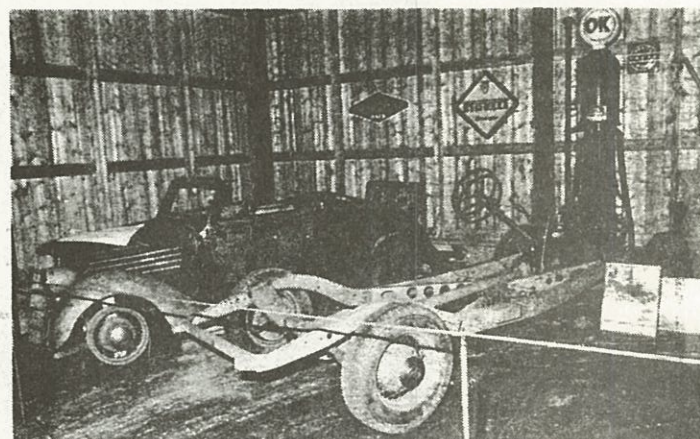
Mer om Storsjörallyt kommer i nästa nummer.



Dags för prisutdelning i veteranbiltävlingen. Klubbens ordförande Sven Schyllberg (t.h.) gratulerar Rune Engberg, i mitten som vann klass I och Arne Blix, Stavre, som vann tävlingen totalt.



Vid målet i Gåije serverade Kurt Eriksson och Maj Bergkvist ärtsoppa till deltagarna och publiken.



I flyghangaren vid målet i Gåije hade Jämtlands veteranbilklubb ordnat en utställning. Fordonen och gamla motorer fanns att beskåda.

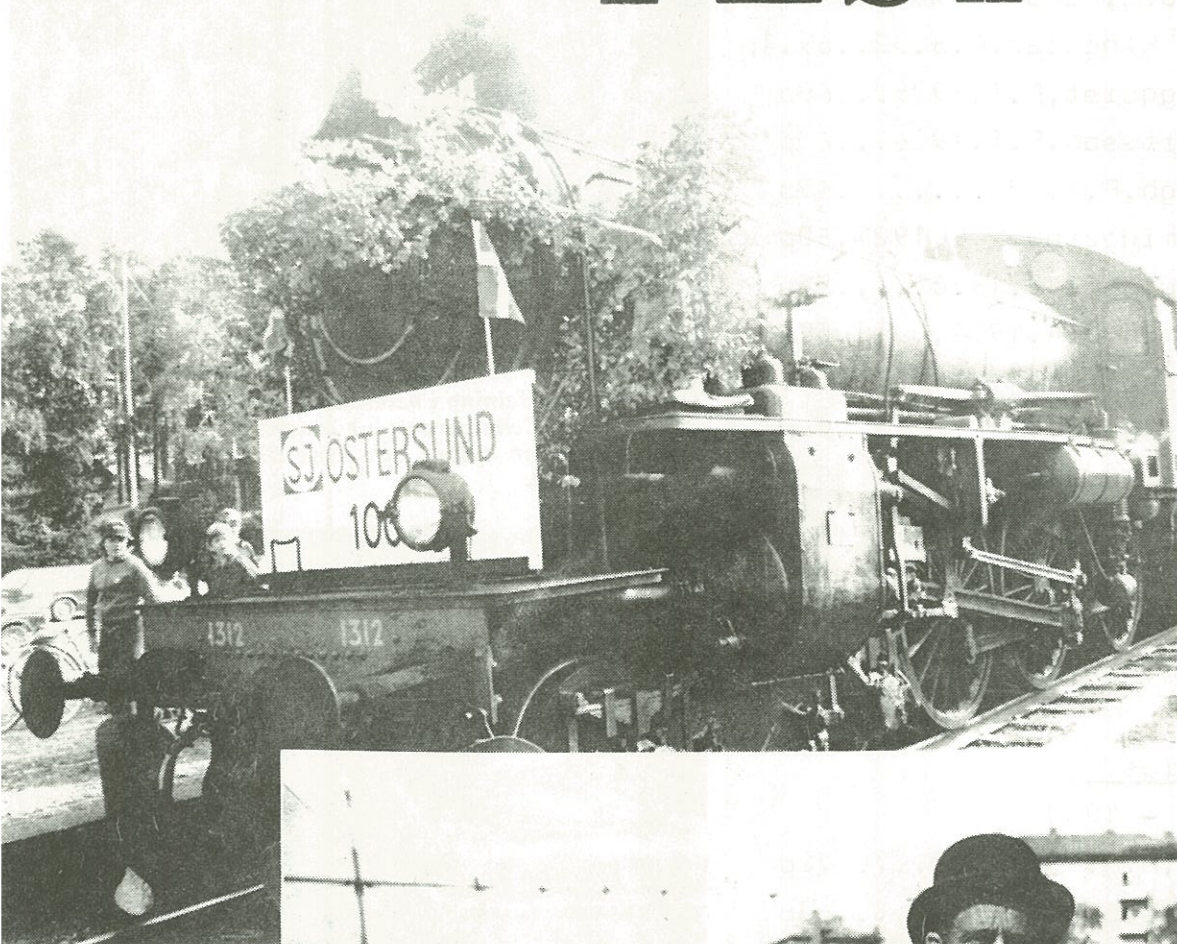
1879 - 1979

Tusentals hyllade SJ:s gamla tuffing

Järnvägen i Östersund

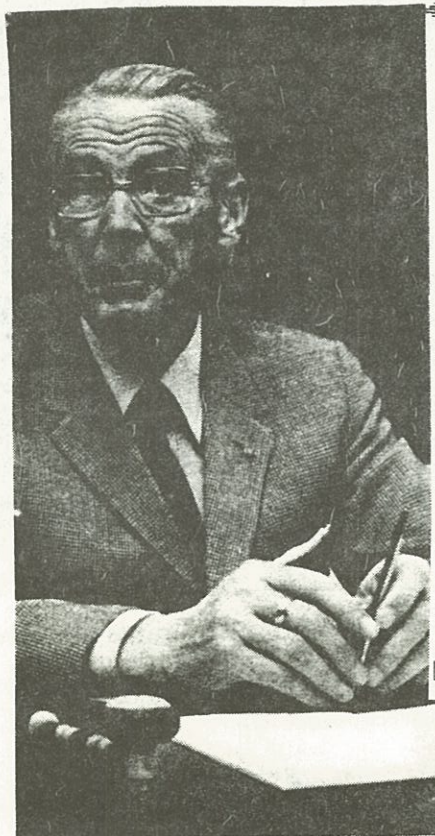
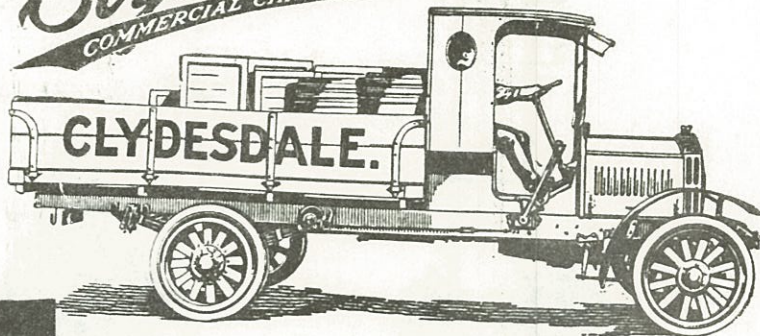
ETT SÅNT FEST-TÅG

Här ser vi vår klubbmedlem Bo Eriksson från Norderön ta sig en tur med jubileumståget, som gick mellan Brunflo - Östersund - Lit. I väskan hade Bosse sitt tvåradiga dragspel, som han underhöll resenärerna med.



25
8

Glydesdale
COMMERCIAL CHASSIS



Edvin Frisk ska skriva åkarnas historia, den fackliga.

I Östersunds Posten, ÖP, läser vi, att vår vän Edvin Frisk skall dokumentera åkarnas historia. Han har redan samlat några kring sig och enligt ryktet är de intresserade av att renovera upp en lastbil. Lycka till Edvin

EDVIN FRISK i Östersund, åkarnas ombudsman sedan 1940-talet, ska dokumentera föreningens start och utveckling. Vid halvårsskiftet klev han med årens rätt av från jobbet där han bl.a. gjort sig känd som skicklig organisatör och med näsa för goda

lösningar av problem som mött branschens folk.

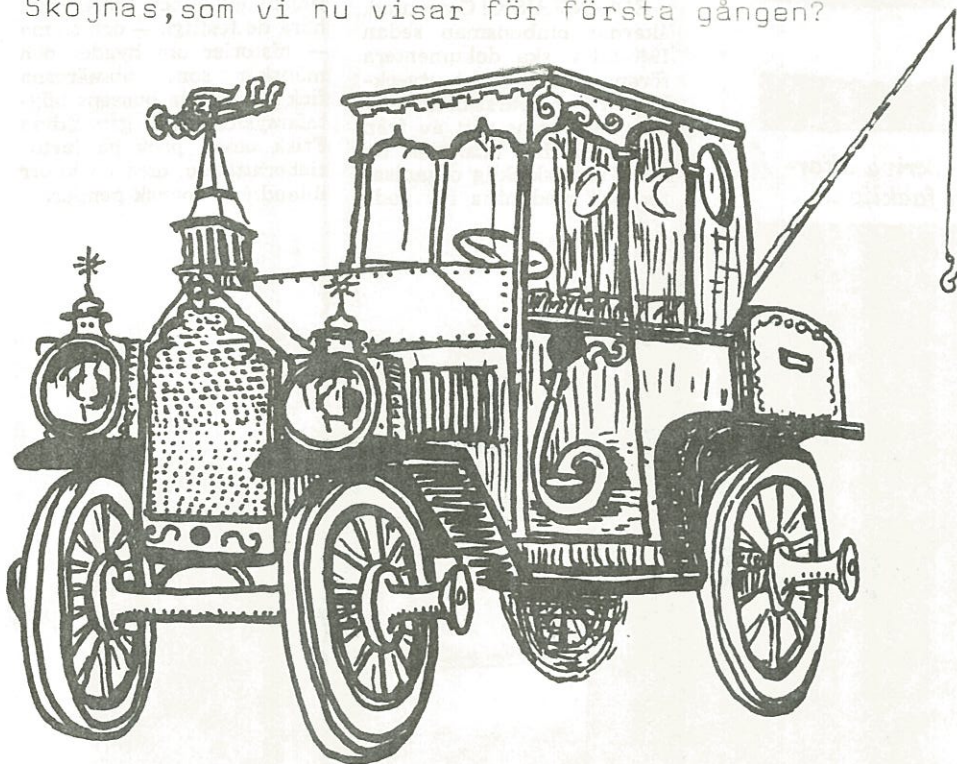
Under ransoneringsens tid efter kriget lyckades han hos olika kommissioner i huvudstaden få loss lastbilsdäck för nödvändiga transporter till jämtländska kraftverksbyggen och för timmerkörning, där bilen visade sig överlägsen nordsvensken.

Frisk från Norderön — med enligt uppgift stänk av norskt sjömansblod i ådrorna — har haft uppgifter både på riks- och lokalplanet. Hos civilbefälhavaren har han varit sakkunnig, i handelskammararens trafikutskott och Östersunds trafikråd har han agerat för sina åsikter. Och länsvägnämnden tillhörde han före omorganisationen. Alltså på den tiden landshövding och ordförande åkte tjänstebil — och aldrig fick höra de festliga — och sanna — historier om bygder och människor som resenärerna fick del av via bussens högtalarsystem. Där gav Edvin Frisk också prov på historieberättande, med en knorr ibland à la spansk peppar.





REDAX vill gärna ge Edvin Frisk några tips på bilar från den tid, när seklet var ungt. Bröderna Johansson från Lit har säkert Edvin haft mycket att göra med, men hur är det med fiskmobilen från Sköjnäs, som vi nu visar för första gången?



En gammal svensk

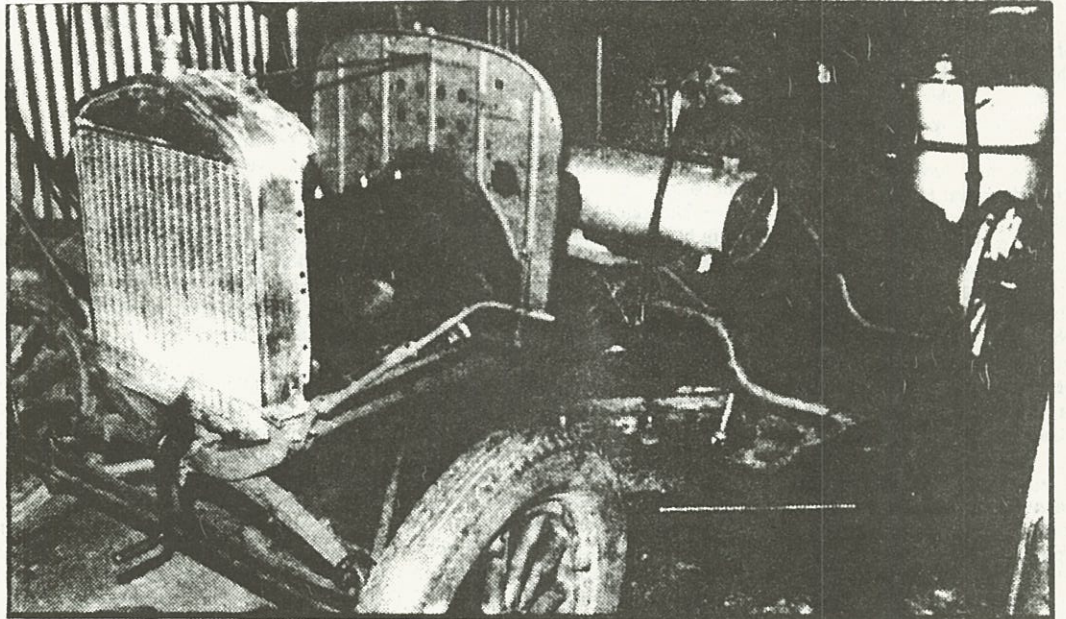
"Fiskmobil"

[cirka 1903 ±]

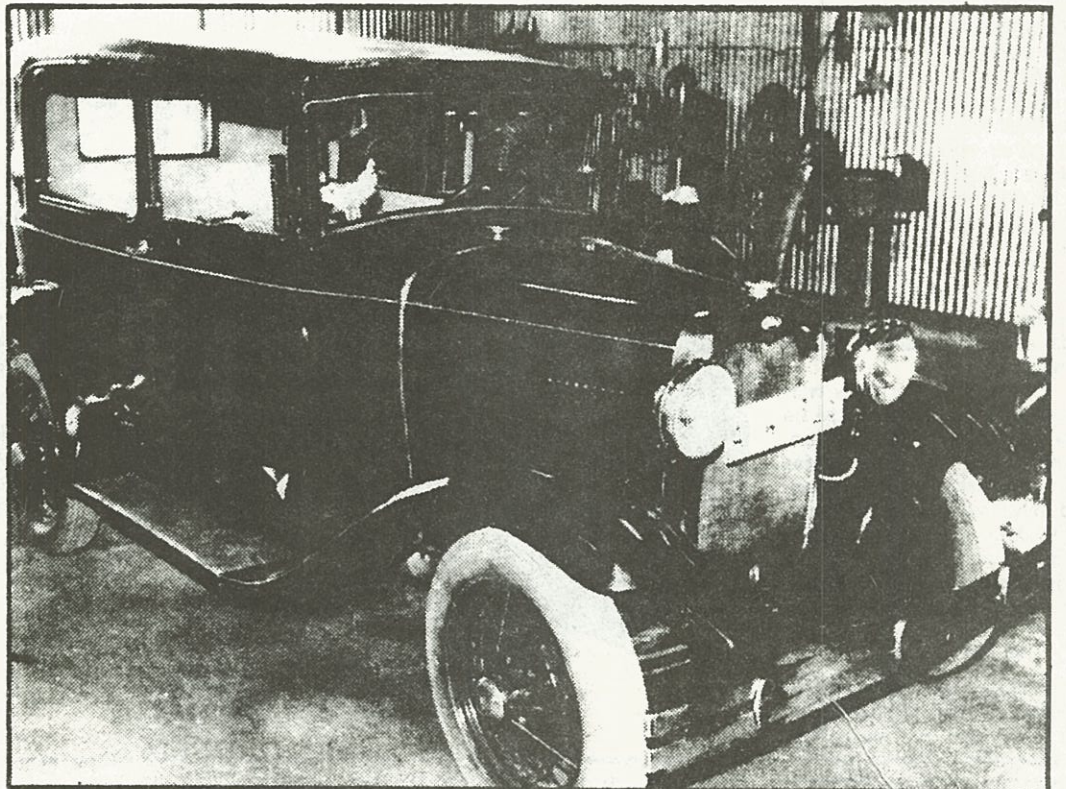
tilverkad vid polar cirkel Bilverkstad

i Sköjnäs

Här återuppstår en T-Ford



T-fordens kaross ser lite luggsliten ut där den står för sig själv, men trots att det kanske inte ser så ut av bilden att döma, så är den i ovanligt fint skick.



Som en liten påminnelse om vad resultatet av all renoveringsmöda skall bli står den färdiga A-forden i samma lokal som sin 7 år äldre bror med förnamnet T.

Klubben har fått en ny medlem i Sveg, Åke Svedberg. Eftersom vi i vår tidning tidigare haft presentationer av klubbmedlemmar, låter vi Ove Lindberg, som skrev om Åke Svedberg i ÖP, få svara för Karburatorns presentation av Åke. Hjärtligt välkommen Åke till vår krets. Hoppas Du får mindre problem med besiktningsmännen i fortsättningen. Du gör ett bra jobb kan vi konstatera av de bilder vi sett av din bil i länets tidningar.

■ I ETT SKJUL står projektet. En man går runt och kliar sig i huvudet. Hur skall han få till en bil av de rostiga plåtbitar som ligger i en hög framför honom? Spruckna plastdetaljer, den elektroniska bränsleinsprutningen ihoprostad till en homogen klump, reläer och andra viktiga detaljer hopplöst ihopnitade på en fabrik för femtio år sedan, en självbärande kaross som är så rostig att det inte finns ett ställe att svetsa fast en plåtbit på, självsmörjande lager, elektriska centrallås osv.

Nej, frågan är väl om det över huvud taget kommer att gå att renovera dagens bilar på samma sätt som vi i dag renoverar de gamla trotjänarna som rullade på våra vägar i bilismens barndom. Vi får nog rekommendera vår framtida bilrenoverare att ta itu med någon gammal T-ford, som vid det laget närmar sig 100-årsstrecket och vars tjocka gedigna plåt tål ännu en blåstring för att återfå foma dagars glans. Varför inte Åke Svedbergs T-ford som håller på att reinkarneras i ett hörn av verkstaden i Hedeviken.

För tillfället ser den inte mycket ut för världen. En smacker ram, fyra ekerhjul och en motor så ren och enkel att slangordet "spis" för bilmotor är fullt giltigt och då med tanke på en vedspis. Åke har just påbörjat återuppbyggnadsarbetet och de delar som sitter på plats är ordentligt rengjorda och skiner av svart färg och rött rostskyddsmedel. Åke bytte till sig sin T-ford från 1924 mot en gammal motorcykel han renoverat. T-Forden var då den anlände till Hedeviken totalt isärplockad.

- Det var bara den enkla tvärgående bladfyjädern som satt på sin plats på framaxeln, berättar han. Jag har inte lagt upp någon tidsplan för renoveringen, men jag räknar med minst två år. Man får stoppa in lite skruvande och putsande då det blir tid över. Dessutom har jag aldrig arbetat med en T-Ford tidigare.

● EPA-traktor

Som en liten påminnelse om vad det hela skall sluta med står T-Fordens 7 år yngre bror, en A-Ford och återspeglar T-Fordens, ännu så länge ganska spinkiga uppenbarelse, i lackens djupa glans.

- Jag har just blivit färdig med A-Forden och skall försöka få den genom besiktningen nu i augusti. Det var A-fordarna som gjorde att jag kom att uppskatta gamla bilar - det var på den tiden man körde dem som traktorer.

Och mycket riktigt står det ännu en A-Ford, i form av en Epa-traktor på tomten.

- Det kan hända att det går att göra bil av den också någon gång i framtiden, säger Åke.

● Stabila

De gamla veteranbilarna är, som sagt, enkla och stabila konstruktioner, inga punktsvetsar här inte. Detta till trots kan det vara knepigt att få ihop ett projekt som är så fullständigt i delar som Åkes 24:a.

- Det dyker upp nya problem hela tiden, nu senast upptäckte jag att de båda motorhuvar jag har är till årsmodell 23. Just 1924 gjordes huven högre och jag är nu tvungen att försöka hitta någon som vill byta mina huvar från 23 mot en huv från 24.

● Alltid på jakt

Här ligger lite av filosofin och tjusningen med veteranbilshobbyn.

Det gäller att byta till sig delar med kollegor, skaffa kontakter över hela landet, läsa veteranbilklubbarnas medlemsblad och att ha näsa över huvud taget. Helst skall man byta delar och hitta i lador och på skrotar så att inte kostnaderna rusar i höjden. Åke brukar t.ex. besöka den stora veteranbilsmarknaden som hålls i Södertälje varje år.

Och nog finns det delar alltid i Åkes lilla motorhistoriska museum där ett 10-tal fina gamla motorcyklar står uppställda, alla i körbart skick. I andra änden av lokalen trängs gamla lättviktare, en sidovagn till en 20-tals Harley Davidson, T-Fordsrattar, en ställbar s.k. punchratt till en 20-tals Cheva osv.

- Jag brukar plocka reda på sådana här grejer när jag stöter på dem, de kan alltid komma till någon användning. En viktig sak som behövs om man skall kunna hålla på med det är att man har gott om utrymme att ställa upp sakerna i. Vi är inte så många som sysslar med veteranbilshobbyn här i Härjedalen. Det man saknar är sammankomster då man kan träffa andra som håller på med gamla bilar för att diskutera renoveringstips osv. Nu måste vi åka över gränsen

till Jämtland för att träffas.

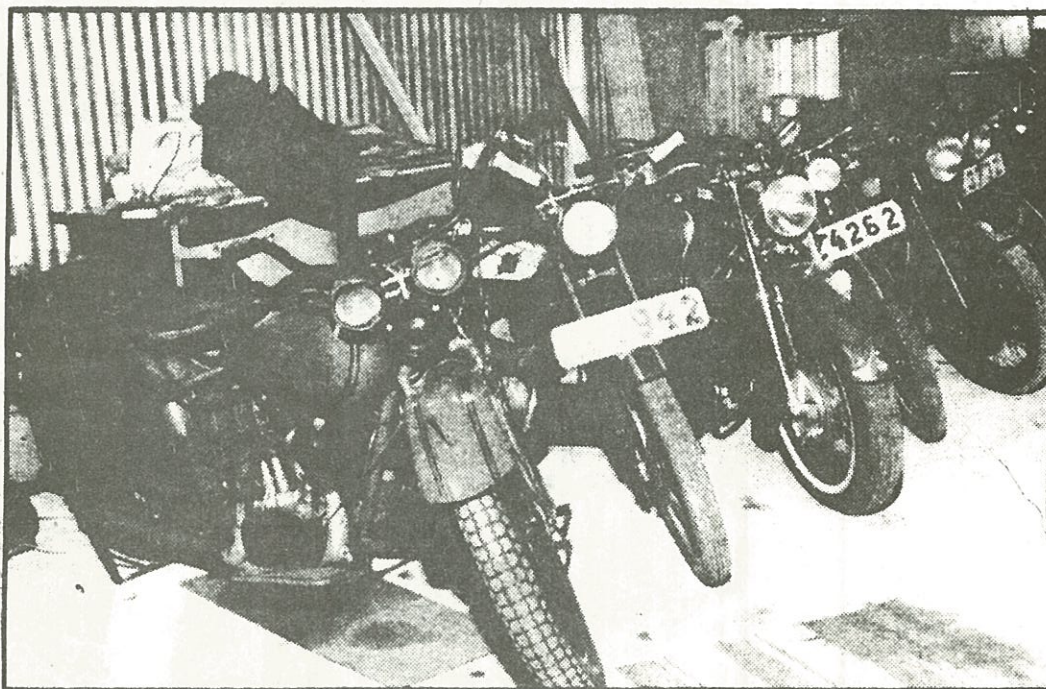
- Jag är ingen riktig pedantrenoverare. Min filosofi är att renovera upp grejerna så att folk kan se hur de har sett ut och så att man kan använda dem utan att det för den skull skall behöva vara perfekt väder, menar Åke.

Men det är nog lite blygsamt, för A-Forden är som ny och detaljgranskningen vittnar om ett träget arbete. Östersundsborna hade för övrigt tillfälle att se fyra av hans motorcyklar förra året då de var utställda i Z-kupolen.

Till vardags jobbar Åke med smidesarbeten och traktorreparationer, så det som ännu så länge bara är stommen till en T-Ford från 1924 har alla förutsättningar att bli bil så småningom.

Vi suddar ut mardrömmen om mannen som år 2029 försöker att renovera sin gamla Golf, Ford-Fiesta, Fiat 127 eller vad det nu kan tänkas bli, och sällar oss till beundrarna som lite avundsjukt betraktar ägarna till dagens klenoder då de sätter sig upp i sin automobil och med trafiksäkerhetsmässigt föredömligt lugn tuffar iväg.

Ove Lindberg

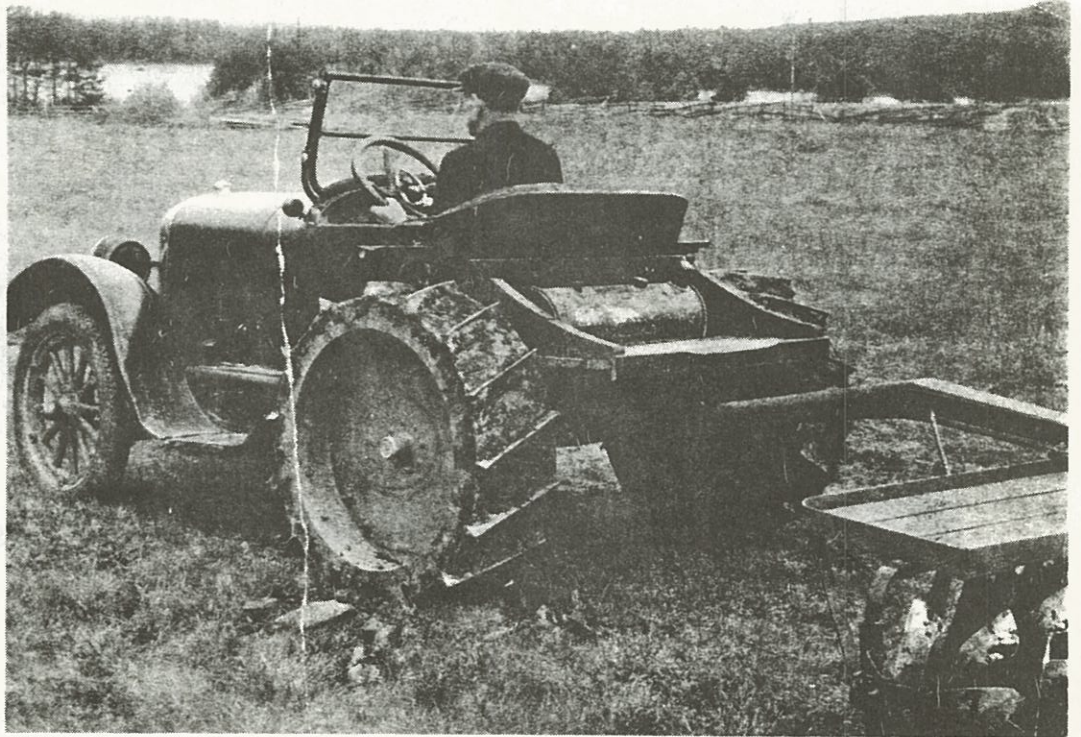


Efter ena väggen i Åke Svedbergs lilla motorhistoriska museum i Hedeviken står en rad av skinande gamla tungviktare.

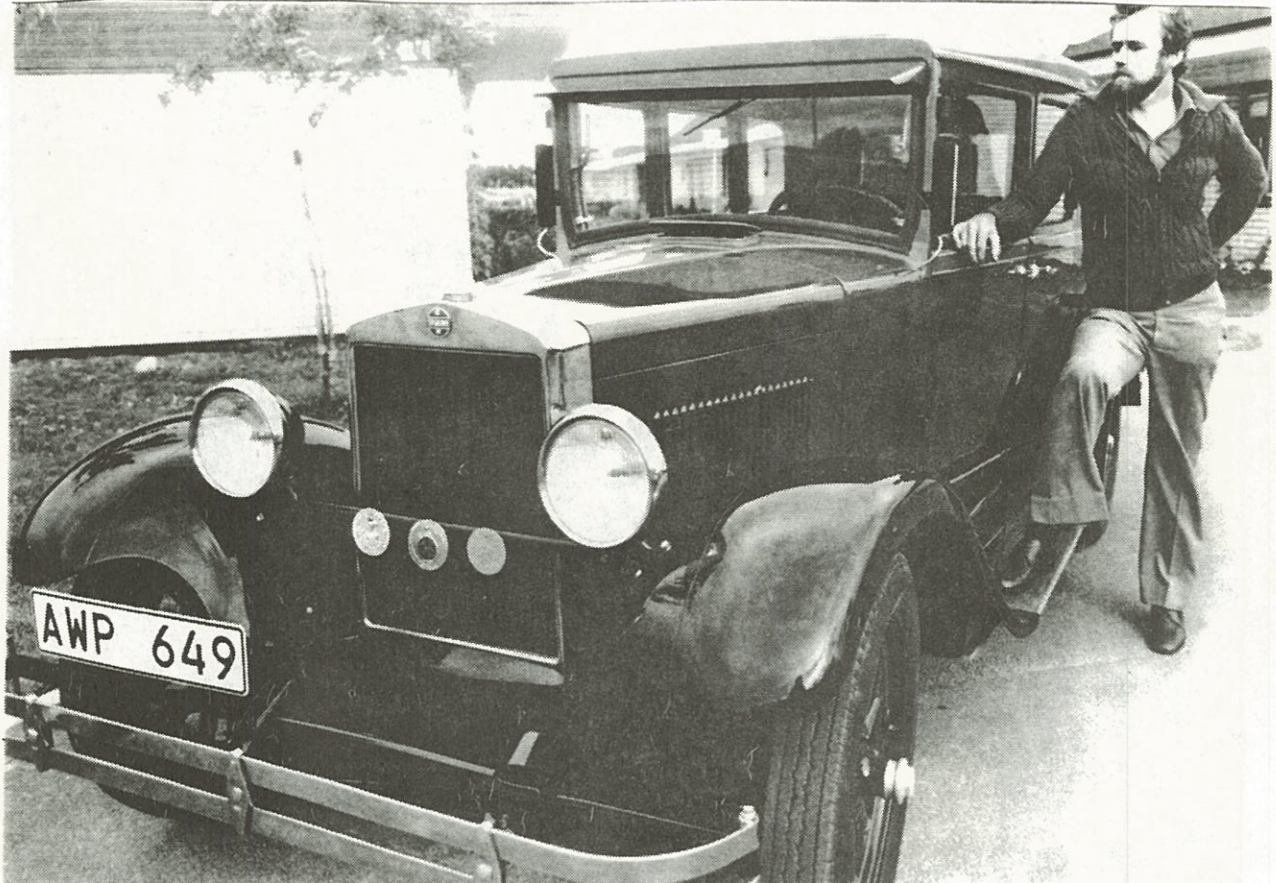
Så här såg de ut — de "riktiga" Epa-traktorena

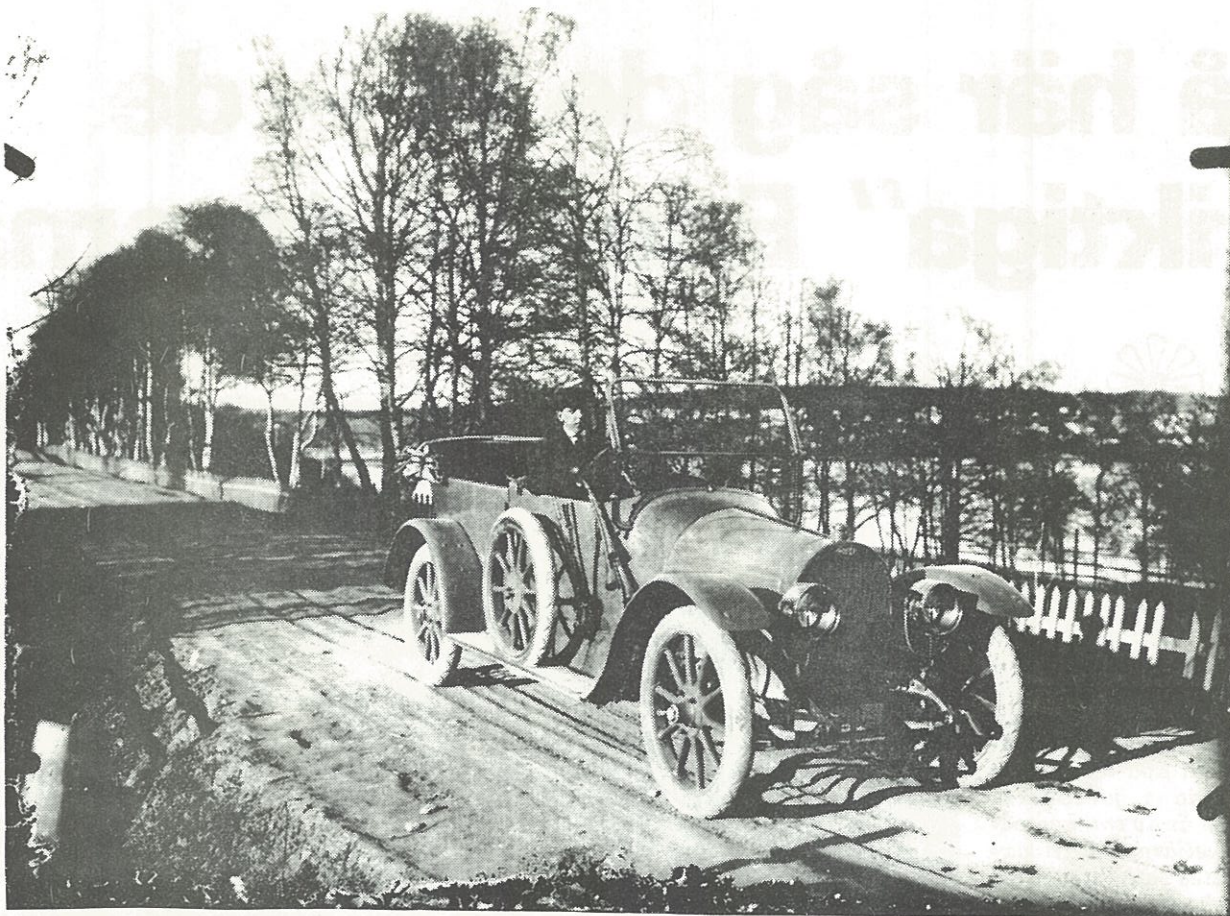


En av Jämtlands allra första Epa-traktorer med Pau Hann Selsviken vid ratten, föreställer den här bilden som skickats in av Nils Enström i Bomsund. Bilden är tagen 1927. Paul Hann hade gjort om en 1920 års Buick, 4-cylindrig till Epa-traktor för att använda i jordbruket. Drivhjulen är av trä med påsatta vinkeljärn. På drivaxlarna sattes ett litet drev 1,5—2" och det andra skruvades fast på trähjulen (0,5 m i omkrets). Därmed blev det en rejäl bakväxel. Epa-traktorn lär ha gått väldigt bra och den grävde p.g.a. sin lätthet inte gärna ner sig i marken.

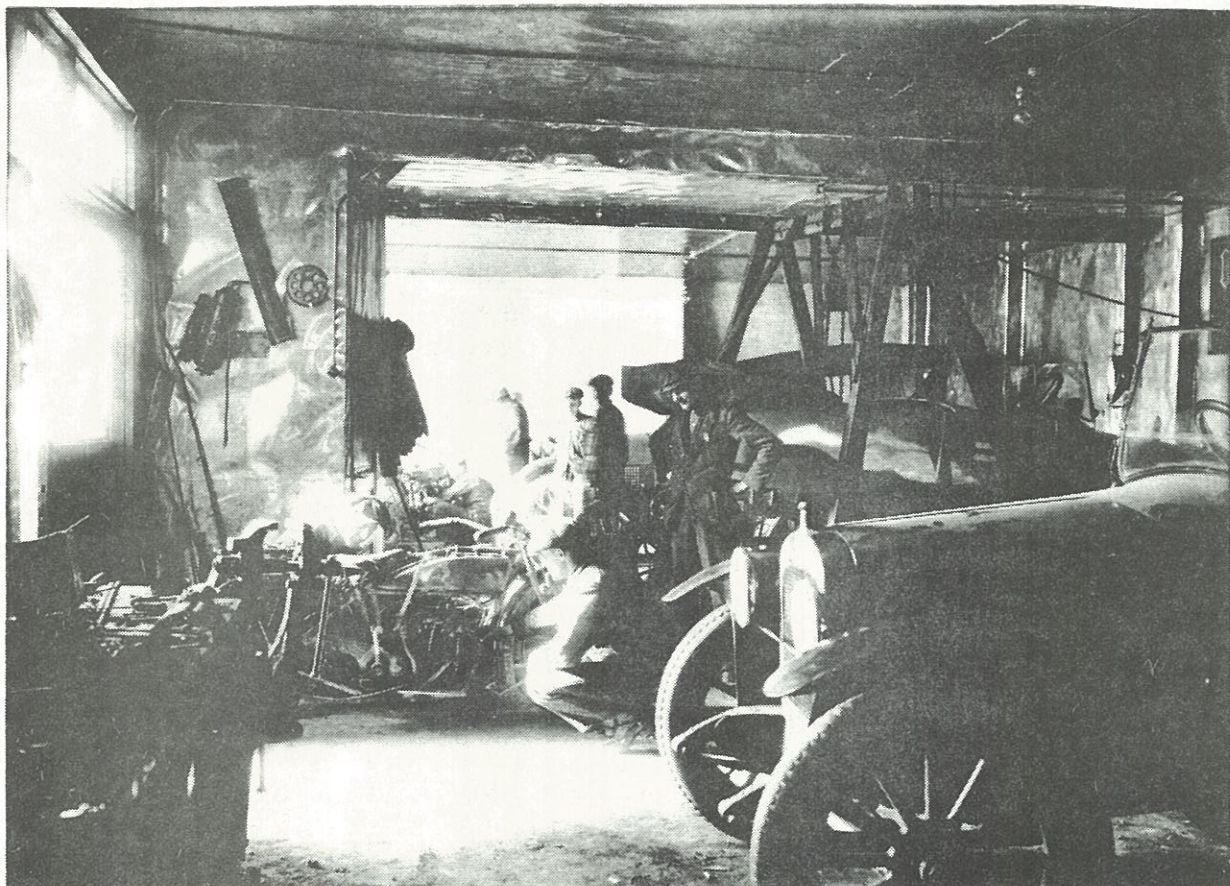


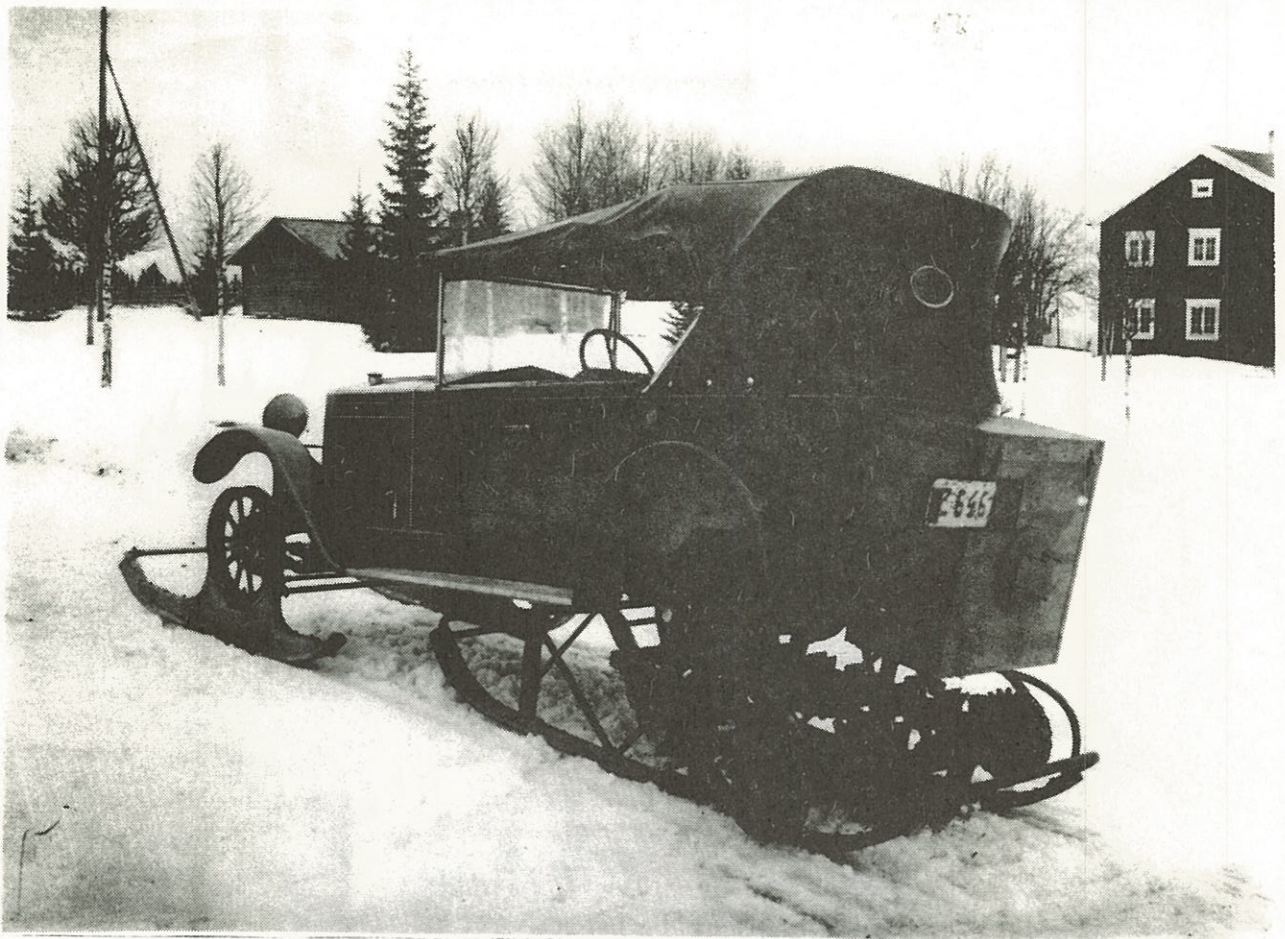
En bil, som däremot ej byggdes om till Epatraktor, är nedanstående Studebaker Erskine, som renoverats av vår klubbmedlem Olle Fors i Hudiksvall. Grattis Olle till ett bra jobb!





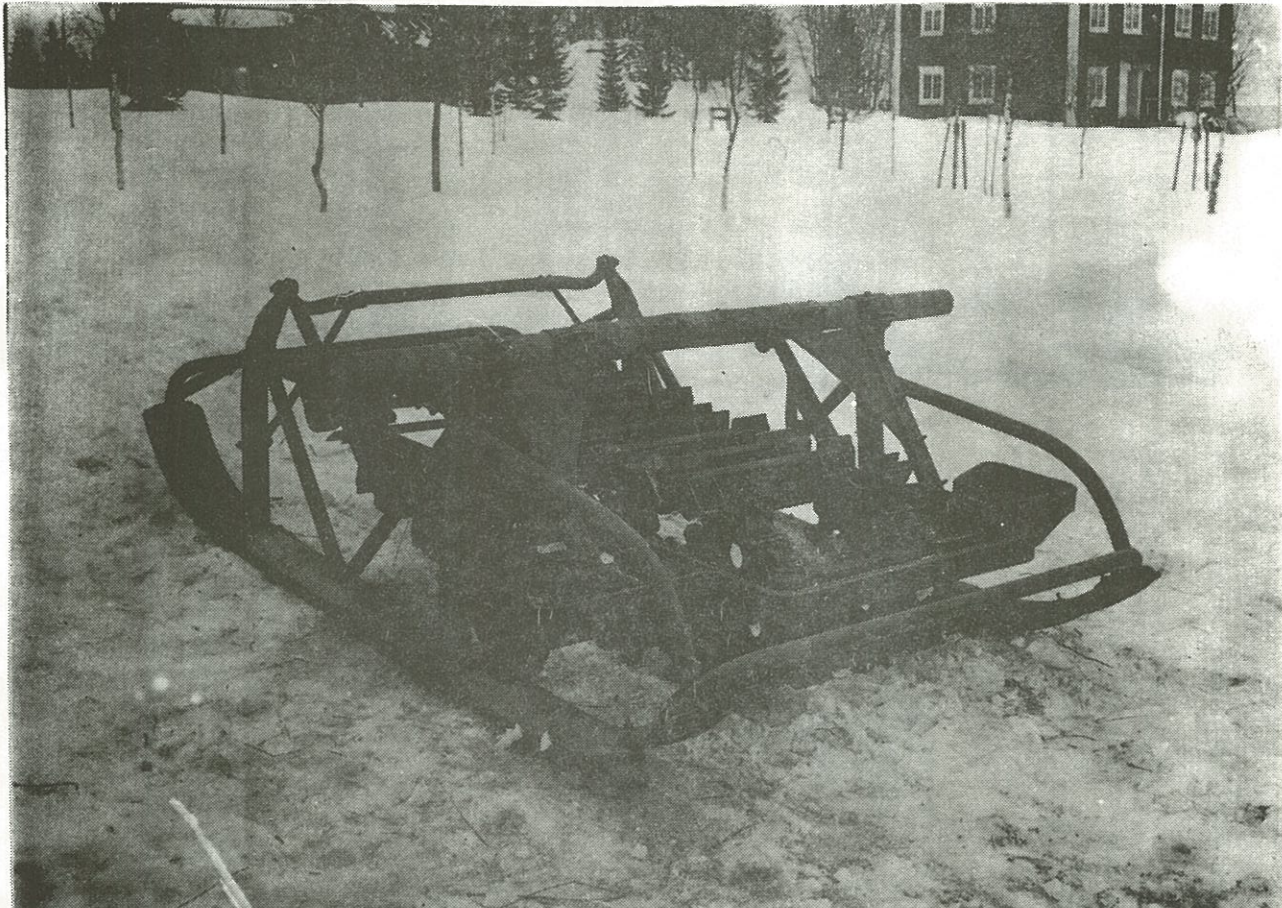
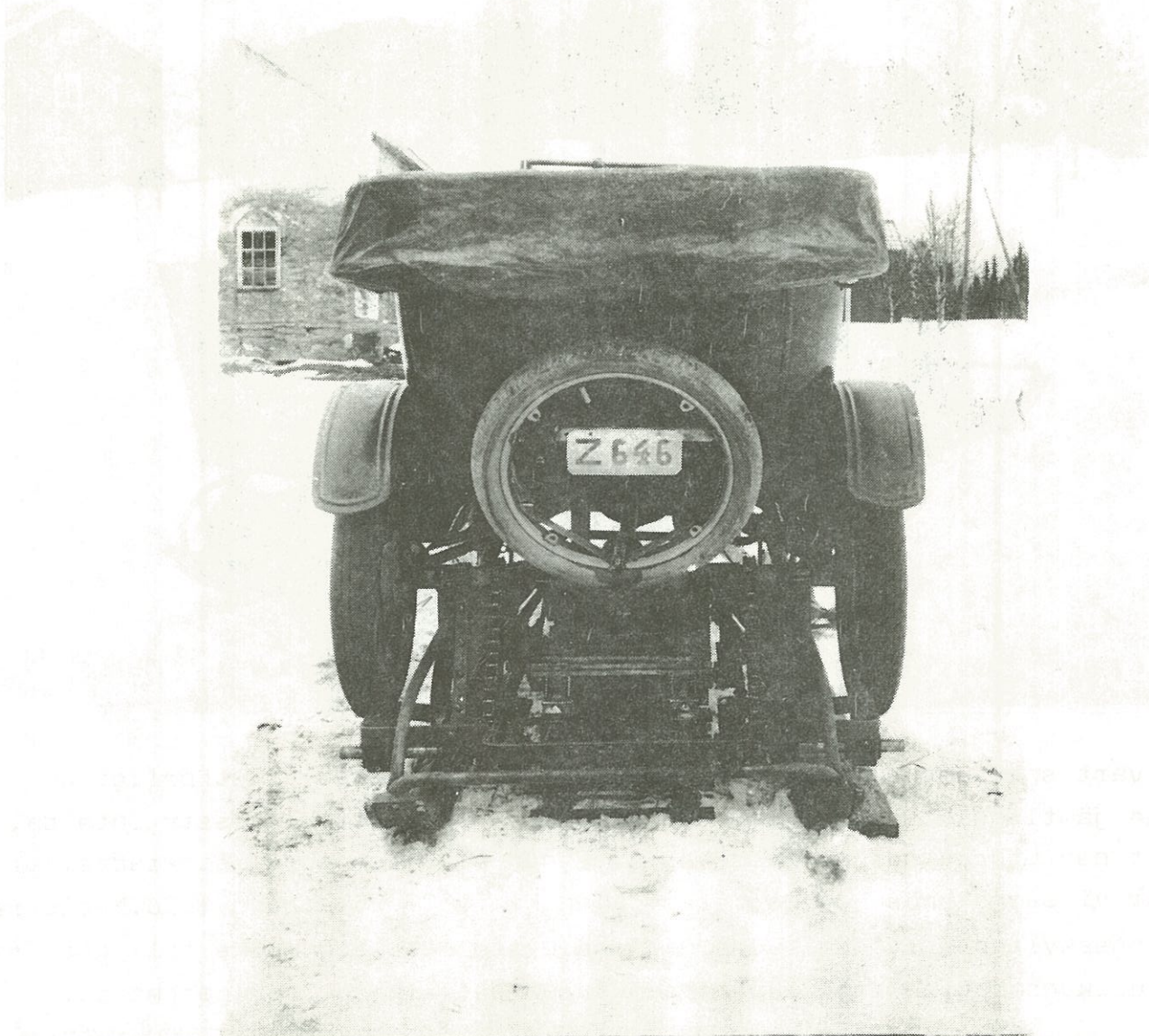
För att glädja Arne Blix och alla andra, som renoverar Opel, publicerar vi denna gång Z 20 fotograferad ute på Frösön. När det var dags för service hamnade bilen på verkstad hos någon kunnig mekaniker. Här gör vi ett besök i Kövra hos Johannes Ericsson i Hovermo.





I vårt snöslädenummer, nr 2, Årg. 6, 1977, berättade vi utförligt om den jämtländska snösläden, som byggdes i Boda, Lit. Vi visste inte då, att den utprovades på flera bilar, innan patentet inregistrerades. Här ser vi samma snösläde monterad på en Fiat 509 av årgång 1926. Registreringsskylten flyttades över, när man bytte bil. Lägga märke till att framhjulskonstruktionen ej är densamma som det senare togs patent på.





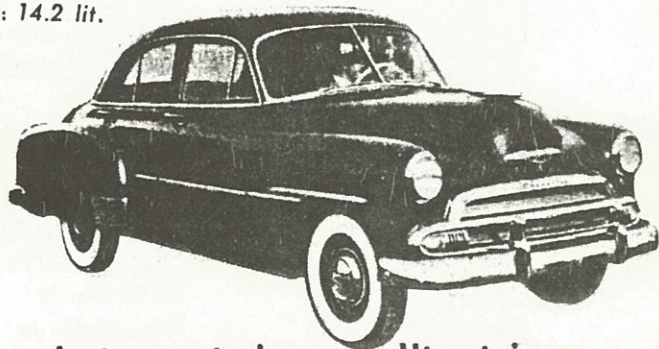
50-tal

Chassi:

Hjul: tallriks
Fotbroms: hydraulisk
Fjädring: spiralfjäder fram, halvelliptisk bak
Bakaxel: halvt avlastad
Framaxel: indiv. knäled
Ringar: 6.70 x 15"
Handbroms: mekanisk



Stötdämp.: hydraulisk
Utväxlingsförhållande i bakaxeln: 4.11:1
Bensintank, placering: bak
rymd: 61 lit
Kylsystem, typ: pömp
rymd: 14.2 lit.



Instrumentering:

Hastighetsmätare: ja
Bensinmätare: ja
Klocka: extra utrustning
Varvräknare: nej
Ampèremätare: ja
Oljetrycksmätare: ja
Kylvattentermometer: ja

Utrustning:

Vindrutetorkare: ja
Takljus: ja
Stötfångare: ja
Körriktningsvisare: ja
Värmeledn.: extra utr.
Solskydd: ja
Bakgardin: nej
Askkopp: extra utr.
Handskfack: ja
Luftkonditionering: ja

CHEVROLET

Modell: 1951

Tjänstevikt: 1.610 kg.

Karosseri:

4 d Sedan
Antal pers.: 5
Rutor: Securit
Klädsel: tyg

Allmänna dimensioner:

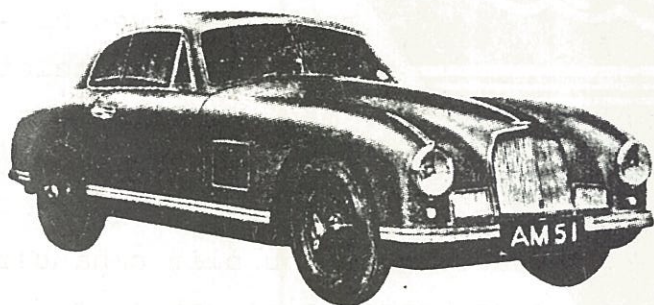
Totallängd (inkl. stötfångare): 502 cm
Bredd: 188 cm
Höjd: 167 cm
Fri markhöjd: 18.9 cm
Hjulbas: 292 cm
Spårvidd fram: 144 cm
Spårvidd bak: 149 cm
Vändn.-diam.: 11.60 m

Christer

Motor:

Antal cyl.: 6
Typ: toppventil
Antal ramlager: —
Upphängning: 3-punkts
Dimensioner:
cyl. diam.: 88.90 mm
slaglängd: 95.25 mm
cyl. volym: 3.55 lit
Toppeffekt: 92 hkr vid 3400 r/m
Kompr.-förhåll.: 6.6:1
Vridmoment: 24.288/1000-2000 kgm/vpm
Förgasare: Rochester
Smörjningssystem: tryck och stänk

Femtioatalet har kommit tillbaka - t.ex. i kläder, frisyror, rockmusik. Även bilarna från femtioatalet har man upptäckt vara intressanta och det känns skönt att veta, att även dessa bilar nu blir omhändertagna. Femtioatalet var en tid, då det blev möjligt för alla att äga en bil. Folkvagnen kom liksom Lloyd och andra lågprisbilar. Prisskillnaden var inte så stor mellan en ny lättviktsmotorcykel och en begagnad småbil. Bilvärlden på femtioatalet innehöll en otrolig variation vad gäller format och utseende. Det fanns vackra karosser, konstiga karosser, fulsnygga karosser. Det fanns bilar med tjänstevikt på 400 kg som t.ex. Rovin och Lloyd till jättebilar på över två ton som t.ex. Pontiac, Chrysler och Packard. Jämför femtioatalet och dess bilar med idag. Vi har strikta bestämmelser, som gör, att alla nya bilar oavsett land och märke ser ut att vara stöpta i samma form samt att status och prestige hos bilköparen styr biltillverkningen i hög grad idag. Jag tänkte presentera några bilar från 1950-talet/51/ i varje nummer av Karburatorn en tid framöver. Läs, se, minns och begrunda! Är dom inte vackra? Den, som fnyser åt femtioatalet, får skylla sig själv, då blir han snart överkörd!



ASTON MARTIN

Modell: DB 2
Vikt: 1100 kg

Karosseri:

2 dörrar
Antal pers.: 2
Rutor: säkerhetsglas
Klädsel: skinn

Allmänna dimensioner:

Totallängd
(inkl. stötfångare): 412 cm
Bredd: 165 cm
Höjd: 135 cm
Fri markhöjd: 21.6 cm
Hjulbas: 251 cm
Spårvidd fram: 137 cm
Spårvidd bak: 137 cm
Vändningsdiam.: 10.6 m

Chassi:

Hjul: eker
Fotbroms: hydr. Girling
Fjädrar: ind. med spiral-
fjädrar fram, torsions-
stavar bak
Bakaxel: stel
Ringar: 6.00-16"
Handbroms: mek. på
bakhjulen.

Instrumentering:

Hastighetsmätare: ja
Bensinmätare: ja
Klocka: ja
Varvräknare: ja
Ampèremätare: ja
Oljetrycksmätare: ja
Kylvattentermometer: ja

Stötdämpare:
hydrauliska fram o. bak
Utväxlingsförhållande:
3.77:1

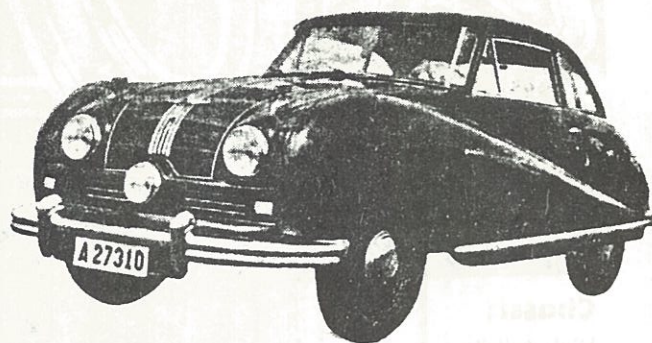
Bensintank,
placering: bak
rymd: 86 lit
Kylsystem,
typ: pump o. termostat
rymd: 13.6 lit

Motor:

Antal cyl.: 6
Typ: hängande
Antal ramlager: 4
Upphängning: i gummi
Dimensioner:
cyl. diam.: 78 mm
slaglängd: 90 mm
cyl. volym: 2580 cm³
Toppeffekt: 120 hk vid
5000 r/m
Kompr.-förhåll.: 8.1:1
Förgasare: 2 S U-
horisontalförgasare
Smörjningssystem: tryck-
smörjning

Utrustning:

Vindrutetorkare: ja
Takljus: ja
Stötfångare: ja
Körriktningsvisare: ja
Värmeledning: ja
Solskydd: ja
Bakgardin: ja
Askkopp: ja
Bagagerum: ja
Handskfack: ja
Luftkonditionering: ja



AUSTIN

Modell: "Atlantic" cab-
riolet och sport Saloon
Tjänstevikt: 1470 (resp
1480) kg

Karosseri:

2 d cabriolet el. sport
saloon
Antal pers.: 2+2 (resp 4)
Rutor: säkerhetsglas
Klädsel: skinn

Allmänna dimensioner:

Totallängd (inkl.
stötfångare): 450 cm
Bredd: 178 cm
Höjd: 152 (154) cm
Fri markhöjd: 19 cm
Hjulbas: 244 cm
Spårvidd fram: 135 cm
Spårvidd bak: 140 cm
Vändningsdiam.: 11.90 m

Chassi:

Hjul: tallrikshjul
Fotbroms: hydraul. fram,
mekanisk bak
Fjädr.: halvelliptiska
"underslung" bak.
Indiv. m. spiralfjädr. fram
Ringar: 5.50 x 16"
Handbroms: påverkar
alla hjul

Instrumentering:

Hastighetsmätare: ja
Bensinmätare: ja
Klocka: nej
Varvräknare: ja
Ampèremätare: ja
Oljetrycksmätare: ja
Kylvattentermometer: ja

Stötdämp.: hydrauliska
Utväxlingsförhållande
i bakaxeln 3.667 (4.125)
Bensintank,
placering: bak
rymd: 56 lit
Kylsystem,
typ: centrifugalpump
med termostat
rymd: 11.2 lit.

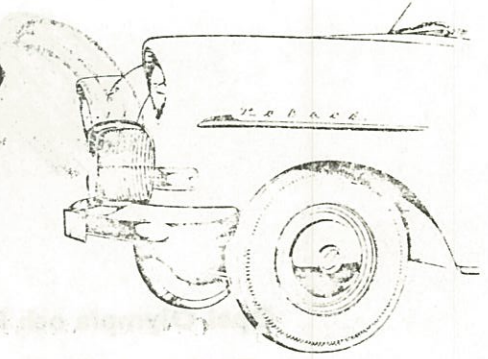
Motor:

Antal cyl.: 4
Typ: toppventilmotor
Antal ramlager: 3
Upphängning: 4 punkts
Dimensioner:
cyl. diam.: 87.3 mm
slaglängd: 111.1 mm
cyl. volym: 2660 cm³
Toppeffekt: 88 hkr vid
4000 r/m
Vridmoment: 19.2 kgm
vid 2500 r/m
Medelkolvhastighet:
14.8 m/sek
Kompr.-förhåll.: 7.5
Förgasare: 2 st SU
Smörjningssystem: tryck

Utrustning:

Vindrutetorkare: ja
Takljus: nej (ja)
Stötfångare: ja
Körvisare: ja
Värmeledn.: ja
Solskydd: ja
Bakgardin: nej
Askkopp: 2 st
Handskfack: 2 st med
lucka
Luftkonditionering: ja

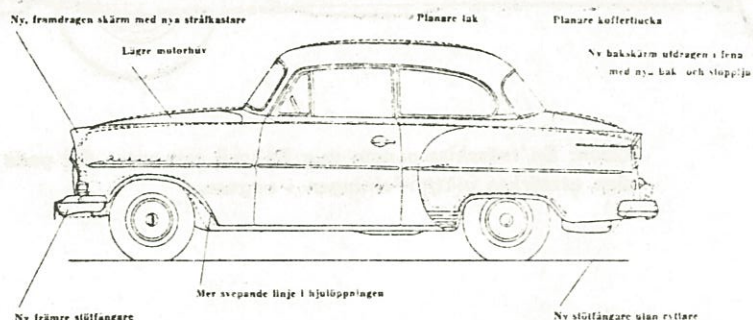
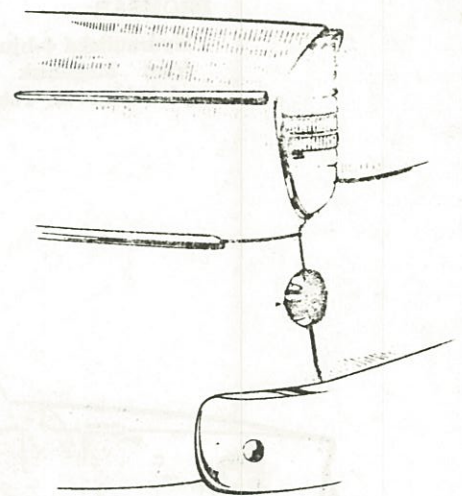
Opel 1957



När Opel Rekord presenterades hösten 1956 tilldrog den sig mer uppmärksamhet än storebror Kapitän. Den nya Kapitänen var sig lik ---- medan Olympia och Rekord visade upp en hel del förändringar. En av de stora nyheterna var just karossens utformning, som enligt bedömarna var mer amerikansk än tidigare samtidigt som den påminde om Kapitänmodellen betydligt mer än föregående modeller gjorde. Likheten med storebror gällde framför allt det nya frampartiet med kylargrillen och de utdragna flyglarna med mösskärmarna över strålkastarna. Detta i förening med de mer markerade bakflyglarna, det planare taket och midjelisten med krom gav den nya Rekorden ett längre och lägre utseende. Därtill kom en hel del andra förändringar som nya blinkers, kromlister och stötfångare utan ryttare. Tekniskt sett var den helsynkroniserade växellådan den största nyheten. Även motorn genomgick en rad förbättringar som förstärkta ramlager och vipparmar, större avgasventiler och ny för-gasare. Motorförbättringarna gällde även Kapitänen som även den försågs med helsynkroniserad växellåda.

I Sverige kostade Rekorden 8100 kronor medan Olympian betingade ett pris av 7250 kronor. Därtill kom omsen (omsättningsskatten) på 880 kronor. Ville man ha värme i bilen kostade den ytterligare 245 kr. Opel Kapitän kostade med värme och inkl. oms 13215 kr. Prisuppgifterna är från dec 1956 och gällde fritt generalagenten.

Stig Nilsson.



Jämförelse mellan Opel Rekord 1957 och närmast föregående modell. Den gamla modellens konturer är streckade.



Opel Olympia och Rekord 1957

Kortslagig 4-takts förgasarmotor med toppventiler.

Cylinderantal: 4.

Cylinderdiam./slaglängd: 80/74 mm.

Cylindervolym: 1 438 cm³

Effekt: 52 hk vid 4 200 v/min.

Vridmoment: 10,9 kgm vid 2 000—2 800 v/min.

Kompressionsförh.: 6,9:1.

KOPPLING OCH VÄXELLADA:

Enskivig torr planfjäderkoppling.

Antal växlar: 3 utväxlingar framåt, 1 back.

1:a, 2:a och 3:e synkroniserade.

Utväxlingsförhållanden: 1:a växeln 3,24:1

2:a växeln 1,68:1

3:e växeln 1:1

Back 3,47:1

BAKAXEL:

Stel bakaxel med hypoiddrev. Utväxlingsförhållande 3,9:1.

BROMSAR:

Hydrauliska 4-hjulsbromsar, duplex-typ fram. Mekanisk handbroms verkande på bakhjulen. Total bromsaera 704 cm².

FJÄDRING:

Fram: Individuellt fjädrande framhjul med tvärlänkar och spiralfjädrar. Gummilagrade teleskopstötdämpare stående inuti fjädrarna. Krängningshämmare av torsionstyp.

Bak: Längsgående halvelliptiska blad-fjädrar. Snedställda teleskopstötdämpare.

HJUL OCH RINGAR:

Pressade ståldiskhjul. Fälgar 4J×13.

Ringar 5,60×13.

ELSYSTEM:

Batteri 6 volt, 84 Ah.

ALLMÄNNA DIMENSIONER:

Axelavstånd fram 2487 mm

Spårvidd fram 1200 mm

Spårvidd bak 1268 mm

Längd 4245 mm

Bredd 1625 mm

Höjd 1530 mm

Vändcirkelns diam. 10,6 m

RYMDUPPGIFTER:

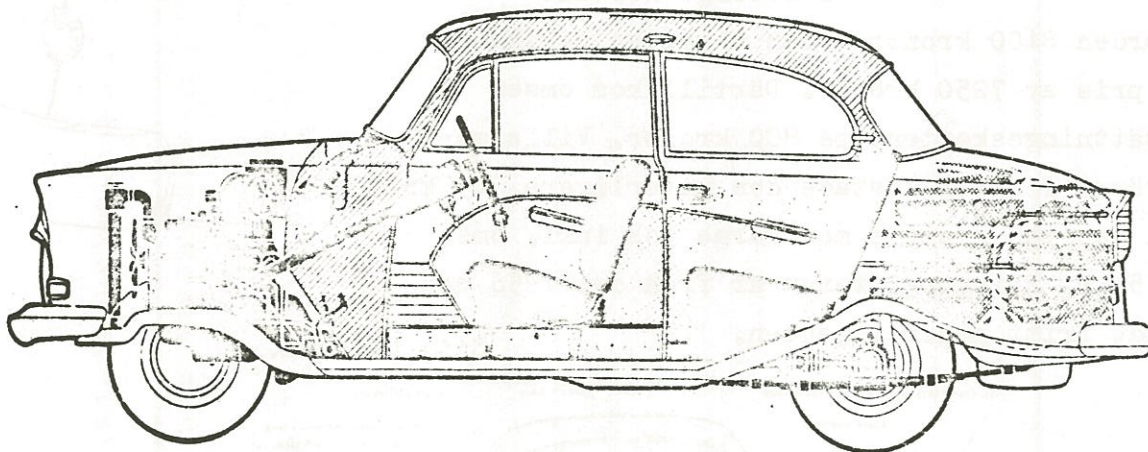
Kylsystem ca 8,4 l

Bränsletank " 35 l

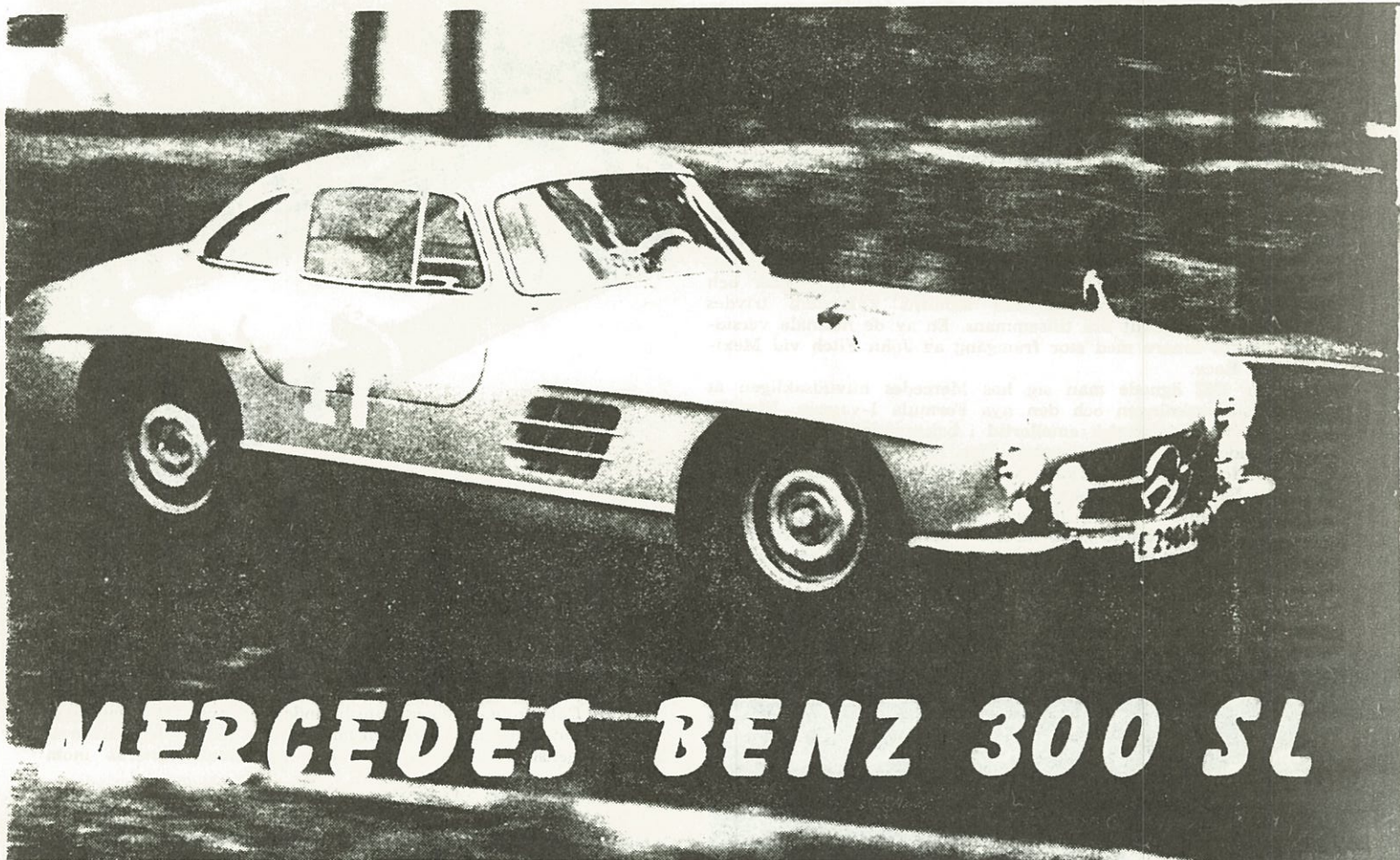
Motor " 3 l

Växellåda " 1 l

Bakaxel " 1 l



Ovan: En tvärskiss genom nya Rekord som visar det goda utrymmet och den utmärkta viktfördelningen i vagnen.



FART 12 1960

Projektet 300 SL kan spåras tillbaka till åren efter andra världskriget då Daimler-Benz's begåvade chefkonstruktör Rudolf Uhlenhaut började syssla litet med racerbilar huvudsakligen för att stimulera sig själv och sin närmaste stab. Hans största intresse gällde »tredimensionella» ramar vilka ditintills knappast använts i racersammanhang. Häri såg emellertid Uhlenhaut en mycket framgångsrik utvecklingslinje inom efterkrigstidens racervagnskonstruktioner. Han ritade till en början en liten kompressor-matad vagn med en halv liters motor vilken låg på tvären bakom förarplatsen.

Nästa steg innebar att Uhlenhaut plockade in en del bitar från Mercedes 300 i denna nya ram för att på så sätt få fram en snabb sportbil. Ledningen hos Daimler-Benz visade sig synnerligen intresserade av projektet och lät sin chefkonstruktör hållas — men än så länge tillät man inte sportvagnsbyggandet att konkurrera för mycket med personvagnsfabrikationen.

Som bekant har Uhlenhauts idéer visat sig mycket fruktbärande. Dagens 300 SL har blivit en av världens mest avancerade snabba touringbilar och även i tävlingssammanhang har typen fått ett synnerligen gott rykte. Redan 1952 förvånade man världen genom att vinna både Carrera Panamericana och Le Mans — båda ytterst krävande lopp som ställer stora krav på vagnsmaterialet. Men för tillfället lämnar vi tävlingssidan därhän och återgår till de tekniska aspekterna.

Ramen i 300 SL är unik — speciellt för en seriebyggd bil. Grundtanken med den tredimensionella ramen är att ingående stöttor och stag endast utsätts för tryck och dragning. Det är alltså fråga om en fackverkskonstruktion där inga vridande moment uppstår. För att uppnå önskat resultat måste ramen med nödvändighet byggas på höjden eftersom en platt konstruktion alltid blir utsatt för både vridning och böjning. Det kostade Uhlenhaut mycket möda för att komma fram till den rätta lösningen — bland annat byggde han ett flertal modeller i mindre skala. Fördelen med en sådan här ramkonstruktion är att de enskilda elementen som ingår kan göras synnerligen klena och ändå blir helheten utomordentligt stabil. Man får en mycket låg vikt i relation till hållfastheten. Eftersom konstruktionen gjordes med tanke på sportig körning på alla slag av underlag ville man inte pruta av på kravet om stelhet. Ramen vägde 90 kg — den skulle dock kunnat göras betydligt lättare men skulle då inte blivit lika »all round».

av JAN KARLSSON

Om man inte behövt ta hänsyn till det relativt stora öppna utrymme som av naturliga skäl måste finnas för förarplatsen skulle konstruktionen kunnat göras betydligt enklare. Trots att ramverket var så högt att vanliga dörrar inte kunde användas kunde inte samma grad av vridningsstelhet bibehållas över hela ramens längd. I detta avseende blev ramen mjukare i mitten än fram och bak. Samma sak gällde den senare Grand Prix-versionen 196 som genom att den var mer kompakt hade bättre torsions-egenskaper men vägde mindre än hälften av 300 SL-ramen.

Fjädringen blev av typ 300 — obetydligt ändrad i fråga om fjäder och stötdämpare och med lätt modifierad fjädringsgeometri. Styrningen kommer i sin helhet också från 300-modellen.

Bakaxeln hade samma ursprung — den enda skillnaden är att spårvidden minskats ungefär 80 mm. Fortfarande är dock spårvidden fram en halv decimeter mindre än bak; ett förhållande som ger tydliga överstyrningstendenser.

Motorn som placerades i detta kvalificerade chassi blev en något modifierad standard 300. En rak sexa alltså, med enkel överliggande kamaxel. För att ta så liten plats som möjligt i höjded placerades den med cylinderblocket i 50 graders lutning. Vevaxeln och växellådan kom att ligga några centimeter till höger om bilens mittlinje — detta för att behålla tyngdpunkten i centrum.

Eftersom ramen tog upp absolut alla krafter kunde karossen byggas utan tanke på bärighet. Den blev helt enkelt ett mycket lätt skal som utformades med tanke på minsta möjliga luftmotstånd. Idén fullföljdes genom att coupén gjordes mycket smal. Den ovala frontgrillen hämtades direkt från 1939 års Grand Prix-vagn.

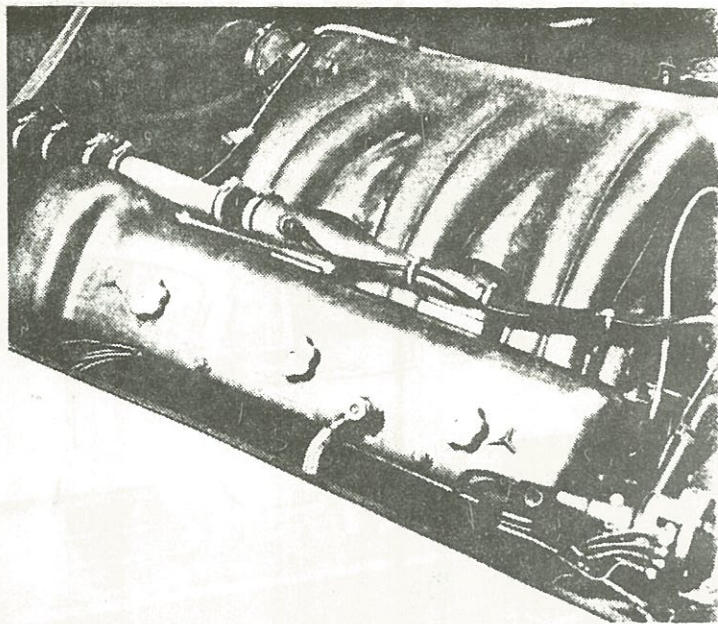
Oktober månad år 1951 inträffade något som kom att betyda mycket för 300 SL i framtiden. Det var nämligen då F.I.A. beslutade om en ny GP-formel vilket fick Daimler-Benz att lägga upp sina planer på en 1,5-liters vagn. I stället började cheferna alltmer intressera sig för Uhlenhauts experiment. Provkörningarna med den nya vagnen forcerades.

År 1952 byggdes tio vagnar avsedda för fabriksförare. En del uppvisade varianter av grundkonstruktionen som var ganska intressanta. Särskilt kan nämnas den luftbroms som konstruerades inför Le Mans. Den bestod av en platta som fälldes upp från bakluckans plats vilket nedbringade farten ganska avsevärt. Två sådana vagnar kördes av Moss och Fangio vid Sveriges GP 1955.

Vid en tävling på Nürburgring dök det upp fyra öppna SL Roadsters varav två var utrustade med Roots-kompressorer och trippelförgasare. Kompressorn och motorns kylsystem trivdes emellertid inte särskilt bra tillsammans. En av de normala versionerna kördes senare med stor framgång av John Fitch vid Mexican Road Race.

Under 1952 ägnade man sig hos Mercedes huvudsakligen åt personbilstillverkningen och den nya Formula 1-vagnen. Utvecklingen av 300 SL fortgick emellertid i bakgrunden och året efter presenterade man en ny prototyp. Den var i stora drag identisk med den första serietillverkade versionen som visades för första gången i New York år 1954.

Denna uppvisade rätt många olikheter med sina tidigare föregångare. Framförallt hade motorn vidareutvecklats och bland annat blivit direktinsprutad. Nyheten fanns redan på 1953 års prototyp och betydde främst en effekttökning på cirka 10 procent



Som toppen av tekniskt raffinemang betecknades den stora trelitersmotorn då den presenterades i 300 SL-serien. Motorn var tippad på sidan för att eliminera fronthöjden, ett arrangemang som sedan följts upp av andra vagnbyggare. På bilden syns de kraftiga insugningsrören som fått en böjd form för höjdens skull.

tion när båda hjulen samtidigt fjädrade uppåt. Bakvagnen uppför sig bättre på gropiga vägar särskilt då mycket bagage finns längst bak. Kompensationsfjädringen gjorde Roadstern betydligt mer understyrd än Coupén vars chassi uteslutande var avsett för tävlingsbruk. Genom att variera dimensionerna på de tre bakfjädrarna kan styregenskaperna efter vars och ens smak varieras inom vida gränser.

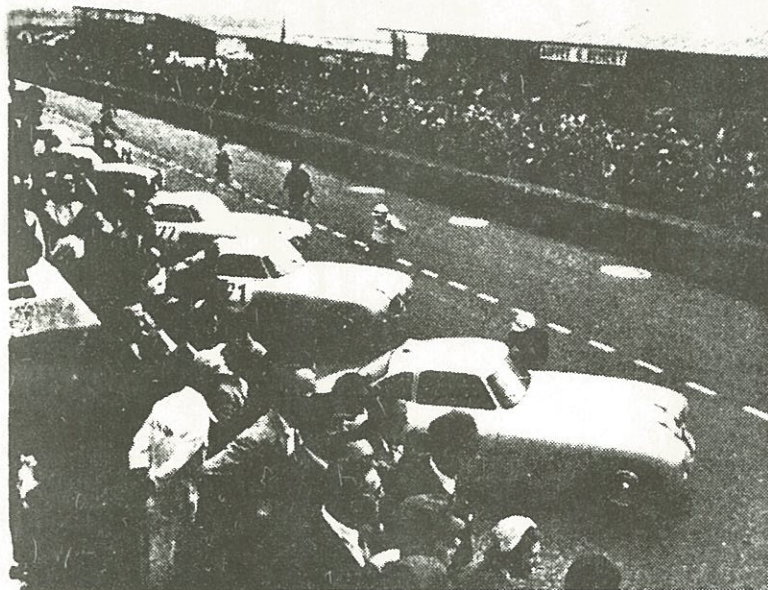
Att köra en 300 SL är en odelat angenäm upplevelse. Komforten i förarsätet är den bästa tänkbara och gjord för snabba långturer. Stolarna har den rätta skålningen och alla reglage och pedaler sitter sympatiskt placerade. Sikten från förarplatsen är praktiskt taget hundraprocentig runt om med påfallande smala fönsterstolpar.

Motorljudet är musik för den som förstår att uppskatta det. Den som tror att en bil av den här klassen uteslutande är avsedd för landsvägskörning i hög fart tar miste. I stadstrafik är Mercan synnerligen trevlig att hantera och lyder villigt förarens alla intentioner. Men det är klart att vagnens bästa egenskaper kommer fram när vägen är rak och fri.

Accelerationen är inte av denna världen. På ingen tid alls när man hundrakilometersstreck och bilen accelererar fortfarande fruktansvärt. Växellådan är perfekt i alla stycken — lättfunna lägen, lagom slag hos spaken och en väl fungerande synkronisering.

En idealisk touringvagn alltså — för den som kan betala vad en 300 SL kostar: för närvarande 40.000 kronor. Det är dyrt men inte på något sätt för dyrt. Detta är nämligen den sorts bil som är gjord för folk som vill ha det bästa både i fråga om prestanda och kvalitet. Den är ingen kompromiss mellan goda egenskaper och lågt pris.

Som en av märkets största framgångar betecknades segern i det mexikanska landsvägslöppet 1952. Stallets dåvarande förare Karl Kling gjorde en fantastisk körning och hemförde en överlägsen totalseger. Men ett slag hängde det på håret, på bergsetappen flög nämligen en gam rätt genom vindrutan som krossades men Kling redde upp situationen med suverän behärskning.



Den verkliga pangsensationen gjorde Mercedes i Le Mans 1952, då märket hemförde en enormt uppmärksammat ett-två-seger. Tävlingen går till historien som en av de mest spännande som körts, ända in till sluttimmen ledde Pierre Levegh på Talbot men ett motorfel tvingade fransmannen att bryta och därmed var Mercedes-vagnarnas seger klar!

gentemot den tidigare förgasarmotorn — från 200 till 220 hk SAE.

Aven beträffande karossen gjordes ändringar. Vindtunnelprov gav vid handen att ventilationshål behövdes på vagnens sidor för att inte undertryck skulle uppstå under huven. Fronten fick en annan design vilken påminner rätt mycket om dagens 300 SL — den var dock mer »fyrkantig».

Att USA var en stor marknad för dessa bilar stod snart klart för de ansvariga hos Daimler-Benz. Därför måste man ta stor hänsyn till kraven från köpare på andra sidan Atlanten. När dessa började visa intresse för en öppen modell satte man omedelbart igång med försök att bygga en ny ram, bättre lämpad för detta ändamål än den höga coupé-ramen. Karosslösa chassin sågs stundom köra omkring på småvägarna i närheten av Untertürkheim med förare som gjorde sitt bästa att förstöra den nya ramkonstruktionen — som var så låg »midskepps» att den tillät konventionella dörrar. De hade ingen större framgång i detta uppsåt — ramen visade sig hålla och vid Genève-salongen 1957 visades nya Mercedes 300 SL Roadster.

Förutom vanliga dörrar hade den vagnen också ett någorlunda hyggligt bagageutrymme vilket tidigare saknats. Bidragande orsak till den ökade rymligheten var en specialkonstruerad extra låg svingaxel för bakhjulsupphängningen.

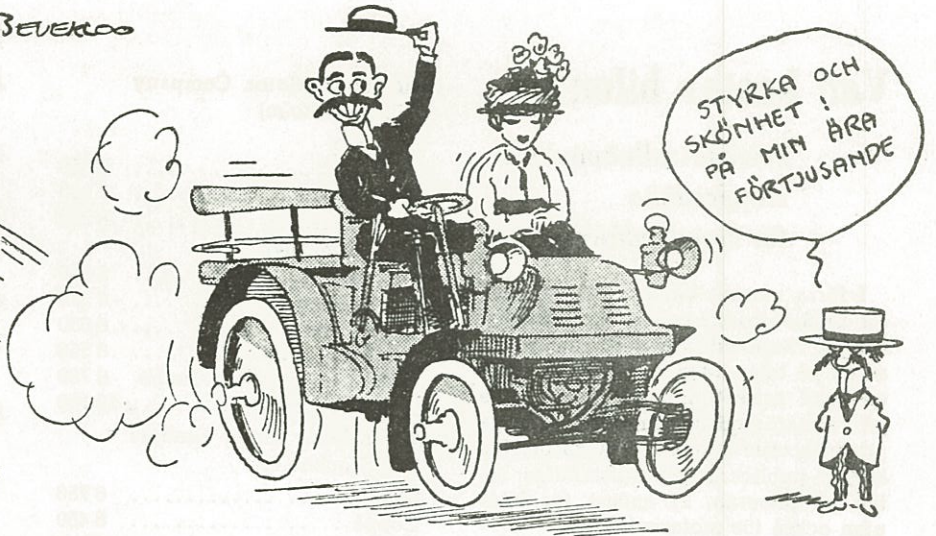
Fjädringen var också vidareutvecklad. En kompensationsfjäder av spiraltyp tvärs över bakaxlarna förbättrade väghållning och komfort — konstruktionen härstammar faktiskt ursprungligen från berömda Mercedes 540 K! Den nya fjädern trädde endast i funk-



1900
1950

BEVERCOO

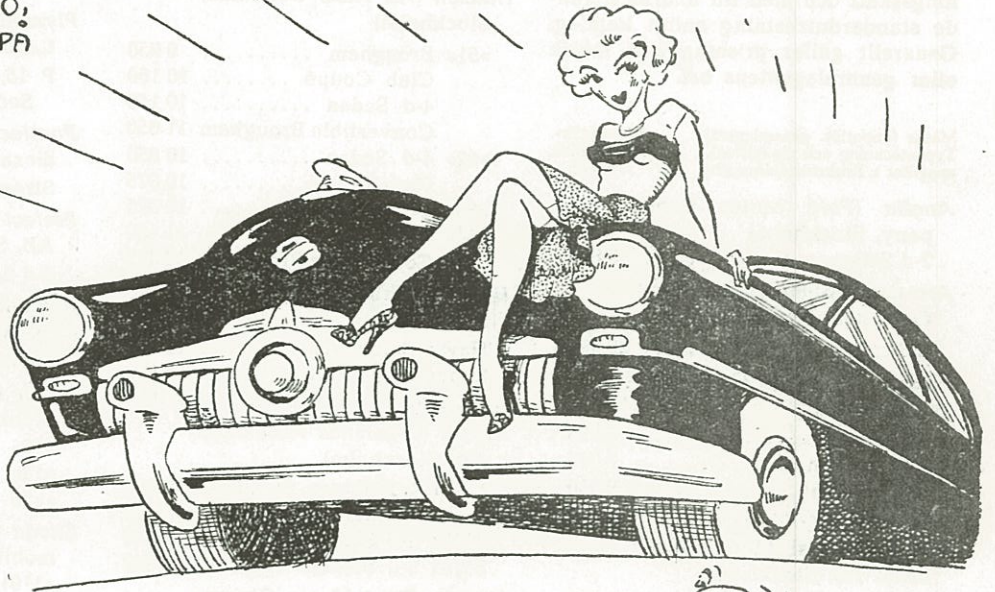
TJA SÅ RASSLAR DÅ
AUTOMOBILEN FAKTISKT
IN I SITT TREDJE
"KALENDERHALVSEKEL"...



FRÅN DE KEDJEDRIVNA
VRÅLÅKEN AV ÅR 1900,
MED 9 HK MOTORER PÅ
2 PRÄKTIGA CYLINDRAR

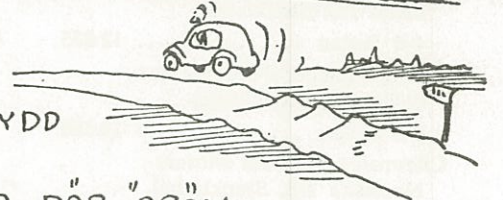
HAR VI NU NÅTT
TILL 40-TALET
KROMANSIKTEN,
MED SLÅTA
SIDOR OCH
"POWER-EGGS" UNDER
HUVEN PÅ UPPEMOT
150 HÄSTAR...

VARTHÄN
BÄR DET SEN ??



ATOM-BILAR? KNAPPAST..!

DET BETYDER FLERA TON STRÅLSKYDD
ATT SLÄPA PÅ.

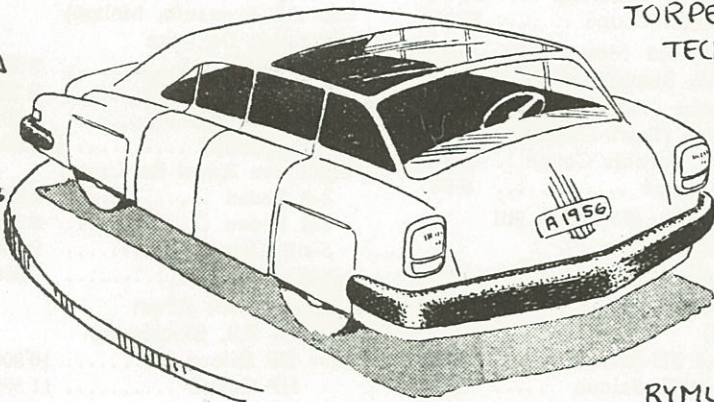


FÅR VI SÅDANA DÅR "DRÖM-
TORPEDER" SOM AMERIKANSKA
TECKNARE BRUKAR LÄSKA SEJ MED?
KNAPPAST DET HELLER

ÄMEN I FRAMTIDEN LÄR MAN
VÄL VARA TVUNGEN ATT
BYGGA PRAKTISKA BILAR
(SOM INTE BEHÖVER SVETSAS
ISÅR T.EX FÖR ETT DÄCKBYTE)

SÅ TROLIGEN KOMMER NÅGOT

RYMLIGT, PLEXI-GLASIGT, KANSKE MED
EN TURBINMOTOR E.D. I SVANSEN. OCH I VARJE
FALL BESTÅENDE AV EN HEL DEL NYA MATERIEL.



HÄR I LANDET

KAN VI JU T.V. KONCENTRERA OSS PÅ ATT FÅ BORT DE VÄRSTA
"TVÄTTBRÄDENA FRÅN VÅRA VÄGAR !!

Vad kostar bilen?

Priskontrollnämndens stoppprislista för standardfordon

I förra numret kunde SMT tala om att priskontrollnämnden företagit betydligt vittgående revideringar av priserna på bilar. Man har försökt att få en sund prissättning och med tanke på valutaförändringarna sökt anpassa priserna efter kronans nya värde. Nu kan vi publicera den fullständiga listan på priserna, ej endast för bilar utan också för motorcyklarna.

Alla priser gäller exklusive omsättningskatt och med till bilarna hörande standardutrustning enligt katalog. Generellt gäller priserna fritt fabrik eller generalagentens ort.

Märke (Importör, generalagent)
Typbeteckning och modell enl.
uppgifter t. Priskontrollnämnden

Bruttoudför-
säljningspris,
kronor

Anglia (Ford Motor Company, Stockholm)	
2-d Sedan	3 825
Armstrong-Siddeley (AB Hans Osterman, Stockholm)	
Cabriolet	20 400
Austin (AB Hans Osterman, Stockholm)	
»8» Sedan	5 925
»10» Saloon	7 075
»12» Sedan	9 500
»16» Sedan	10 850
Buick (General Motors Nordiska AB, Stockholm)	
4-d Sedan	12 975
Cadillac (General Motors Nordiska AB, Stockholm)	
4-d Sedan	19 500
Chevrolet (General Motors Nordiska AB, Stockholm)	
Stylemaster Sport Sedan ..	8 590
Fleetmaster Sport Sedan ..	9 240
Citroën (Automobiles Citroën A/S, Köpenhamn)	
Berline »11» Sport	6 950
De Soto (AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping)	
S 11 C, Custom de Luxe, 4-d Sedan	11 900
7-pass, 4-d Sedan	14 100
Dodge (Philipsons Automobil AB, Stockholm)	
Kingsway 4-d Sedan	9 500
Custom 4-d Sedan	10 500
Custom 7-pass Sedan	12 500
Fiat (Svenska AB Fiat, Stockholm)	
Simca »8»	6 500

Ford (Ford Motor Company AB, Stockholm)	
De Luxe	
Coupé	7 650
2-d Sedan	7 950
4-d Sedan	8 250
Super De Luxe	
Coupé	8 050
2-d Sedan	8 350
4-d Sedan	8 650
Sedan Coupé	8 550
Club Convertible Coupé ..	9 700
Stationsvagn	10 150
Hillman-Minx (Ernst Grauers AB, Stockholm)	
Saloon	6 750
Coupé	8 450
Estate Car	8 600
Hudson (AB Hans Osterman, Stockholm)	
»51» Brougham	9 950
Club Coupé	10 150
4-d Sedan	10 150
Convertible Brougham ..	11 650
»52» 4-d Sedan	10 850
Club Coupé	10 825
»53» Club Coupé	10 825
»54» 4-d Sedan	11 150
Convertible Brougham ..	12 400
Humber (Ernst Grauers AB, Stockholm)	
Hawk Saloon	12 500
Super Snipe Saloon	14 800
Pullman Limousine	24 000
Jaguar (Fredlunds Automobil AB, Stockholm)	
1½ lit 4-d Saloon Standard ..	14 100
4-d Saloon Special ..	15 000
2½ lit 4-d Saloon	18 000
3½ lit 4-d Saloon	19 600
Lincoln (Ford Motor Company AB, Stockholm)	
4-d Sedan	14 100
4-d Sedan Custom Interior ..	14 800
Club Coupé	14 100
Club Coupé Custom Interior ..	14 600
Convertible Coupé	16 500
Continental Cabriolet	23 700
Continental Coupé	23 200
Mercury (Ford Motor Company AB, Stockholm)	
2-d Sedan	9 300
4-d Sedan (Town Sedan) ..	9 600
Club Convertible Coupé ..	10 700
Sedan Coupé	9 600
M G Midget (Förenade Bil AB, Malmö)	
Sportvagn typ TC	7 950
Morris (Förenade Bil AB, Malmö)	
»8» 2-d FH-Saloon	5 650
2-d SH-Saloon	5 775
4-d FH-Saloon	6 050
4-d SH-Saloon	6 175
»10» 4-d FH-Saloon	7 000
4-d SH-Saloon	7 125

Nash (AB Autotrading, Stockholm)	
»600» Modell 4640	9 850
Modell 4643	9 650
Modell 4648	9 650
Ambassador Modell 4660 ..	10 900
Modell 4663 ..	10 700
Modell 4668 ..	10 700
Oldsmobile (General Motors Nordiska AB, Stockholm)	
4-d Sedan	11 650
Club Sedan	11 200
Packard (AB A. Wiklund, Stockholm)	
Clipper »6» Modell 1682 ..	12 850
Modell 1686 ..	14 000
Clipper »8» Modell 1615 ..	13 650
Modell 1612 ..	13 950
Modell 1622 ..	18 750
Plymouth (AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping)	
P 15, Special de Luxe 4-d Sedan	9 700
Pontiac (General Motors Nordiska AB)	
Streamliner »6»	10 400
Prelect (Ford Motor Company AB, Stockholm)	
4-d Sedan	4 475
Renault (Fredlunds Automobil AB, Stockholm)	
Juvaquatre 4-d Sedan	5 250
Rover (AB A. Wiklund, Stockholm)	
»10»	11 500
»12»	12 500
»16»	15 000
Skoda (AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping)	
»1101» 2-d	8 000
Standard Flying (AB Nyköpings Automobilfabrik, Nyköping)	
»1000» 2-d Sedan	6 200
Studebaker , 1947 års (AB Gjestvang & Co, Sthlm, Bil AB E. Tham, Göteborg och AB Scanauto, Malmö)	
Champion De Luxe	
4-d Sedan	9 500
2-d Sedan	9 200
5-sits Coupé	9 500
3-sits Coupé	8 900
Champion Royal De Luxe	
4-d Sedan	9 850
2-d Sedan	9 550
5-sits Coupé	9 850
3-sits Coupé	9 250
Sunbeam-Talbot (Ernst Grauers AB, Stockholm)	
»10» HP Saloon	10 900
HP Coupé	11 500
HP Tourer	10 400
»2 lit» Saloon	12 800
Coupé	13 450
Tourer	12 300

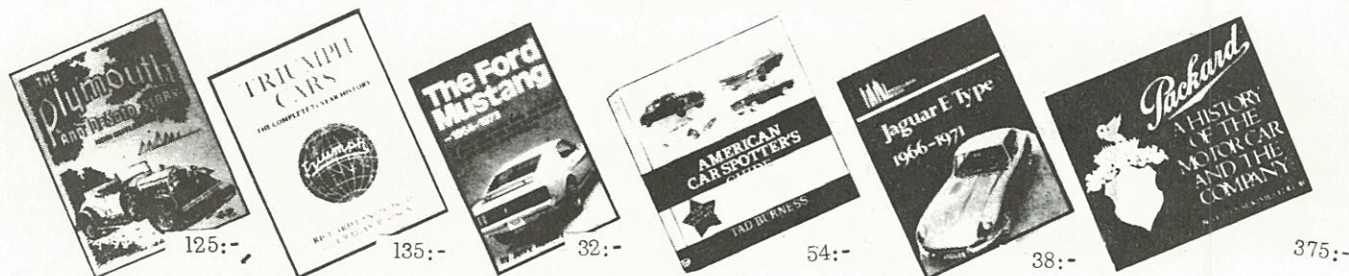
MOTORBOKHANDELN

Automobilhistoriska biblioteket

Nordens största och världens mest väl sorterade specialaffär i motorlitteratur finns på Karlbergsvägen 42 i Stockholm!! Och våra priser är de lägsta! Vi har öppet onsdagar 17-20 och lördagar 11-14. Välkommen!

Vi har också en omfattande postorderförsäljning. Vi använder en katalog utgiven av Classic Motorbooks i USA. I den finner Du de allra flesta av världens bil- och mc-böcker. Skicka fem kronor i frimärken så kommer katalogen omgående. Vår ordertelefon 08/32 52 65 är under dagtid kopplad till en telefonsvarare som tar emot Din beställning. Du är dock välkommen att ringa även på kvällar eller under veckohelger om Du vill beställa böcker eller har frågor.

Här nedan ett urval aktuella böcker. Många nya böcker har kommit de senaste veckorna, bl a en praktfull bok om Mercedes-Benz kompressorvagnar (tysk upplaga 170:-), en fin historik om Lancia, böcker om Ferrari, Alfa Romeo, Ford Mustang, Studebaker, Pontiac, MG, Rolls-Royce, Borgward mm. Ring och kolla!



50 TAL - KLASSISKT USA-KROM /George Johansson/ 1979

En svensk bok om femtiotalsbilarna! Författaren har inspirerats av den populära USA-boken "Dream Machine" och skriver på ett personligt sätt om 1950-talets bilköpare, samhällsmiljö, spelet i bildirektörernas styrelserum och inte minst om de underbara amerikanska femtiotalsbilarna från Ford, Chevrolet, Studebaker etc. Väl illustrerad med stora och många (drygt 100) foton, flera i färg. 96 sidor. Stort, liggande format. Inbunden. Kostar i bokhandeln cirka 70 kronor. Vårt pris 55.00

THE BEST OF OLD CARS - VOLUME II 1977-78

Old Cars är en av de populäraste amerikanska tidskrifterna inom hobbyn. Deras första jättebok med de bästa artiklarna ur årgångarna 1971-76 blev en stor succé. Här kommer nu en andra del med massor av läsning för alla: märkeshistoriker (mycket om USA-bilar men även europeiska sportvagnar mm), artiklar om restaurering, modellbilar, lastbilar etc. - gammalt och nytt. Läsning för månader framåt. 1500 illustrationer. 464 sidor. Mycket prisvärd. 48.00

THE BEST OF OLD CARS - VOLUME I - 496 sidor i kvällstidningsformat. 1800 illustrationer. Mycket prisvärd. 48.00

CARS OF THE 40'S - 202 foton. 98 sidor.
 CARS OF THE 50'S - 227 foton. 98 sidor. *Obs!* nu även CARS OF THE 60s 14:-

THE AMERICAN SPORTS CAR - FROM STUTZ TO SHELBY AND CORVETTE - 150 foton. 98 sidor.

Trots det låga priset hör dessa böcker till de intressantaste och bästa om USA-bilarna för resp perioder eller specialområden. Särskilt kapitel för varje märke med mycket intressant läsning om de olika modellerna. Stort format. Per volym 14.00

AUTO ADS /Jane & Michael Stern/ USA 1978

Att samla bilannonser har blivit en hobby inom gammelbilshobbyn - åtminstone i USA. Samlare eller ej, den här boken är en intressant historik om bilannonseringen 1900-1976, speglade bilens, modets och reklamteknikens utveckling. Illustrerad med cirka 100 fina annonser i stort format, de flesta i färg. 128 sidor. Stort format. Inbunden. 70.00

V-8 /Michael Frostick/ England 1979

Rikt illustrerat fotoalbum med världens kortaste (?) titel! Lite text och mycket bilder om V-8 bilar från de första försöksvagnarna i början av seklet och fram till 1978 års Ford Cosworth i VM-segrande Lotus F 1. Mycket om Ford V-8, bl a intressant material om Pilot och franska Ford. C:a 200 foton, mest bilbilder. 112 sidor. Inbunden. 65.00

ROLLS-ROYCE - THE STORY OF THE BEST CAR IN THE WORLD - Autocar

En i förhållande till sitt pris helt fantastisk bok om Rolls-Royce-modellerna genom åren. Mycket av materialet är hämtat ur gamla årgångar av Autocar. Tester, artiklar, reportage etc. C:a 600 foton, några i färg. 256 sid. Stort form. Inb. 70.00

BENTLEY 1919-1931 - Autocar

Boken ägnas helt W O Bentley's legendariska modeller och bygger till stor del på samtida dokumentation ur Autocar. Rikt illustrerade tester, artiklar etc. 232 foton, några i färg. Stort format. Omslag i färg. 35.00

FORD PERFORMERANCE - Hur man med nu tillgängliga delar och tillbehör trimmar small-block 289 - 351 W, Big block 390-460 samt 351-400 Cleveland motorer. Mycket instruktiv, modern, och rikt ill. 128 sidor. Stort format. 36.00

HOW TO REBUILD YOUR SMALL-BLOCK FORD - Praktisk handledning, lätt att arbeta efter. 567 ill. 158 sidor. 32.00

Vi har ett stort antal motsvarande böcker om small-block och Big-block Chevrolet, Chryslervagnar mm. Ring och kolla!! Nytryck av engelska instruktionsböcker finns för bl a BUICK 1923, 1929, 1932, 1939, CHEVROLET 1928, 1935-1942, 1946-1964 CHEVROLET LAST 1936-1942, 1946-1957 FORD 1908-1951, MUSTANG 1965-68, 1970-75, FORD LAST 1951-56 m fl Nytryckta servicehandböcker finns för bl a CHEVROLET 1929-40, 1949-57 FORD T, A, B, V-8 1932-48, 1949-1957.

Priser för instruktionsböcker mellan 10 - 40 kronor, servicehandböcker 25 - 100 kronor.

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.

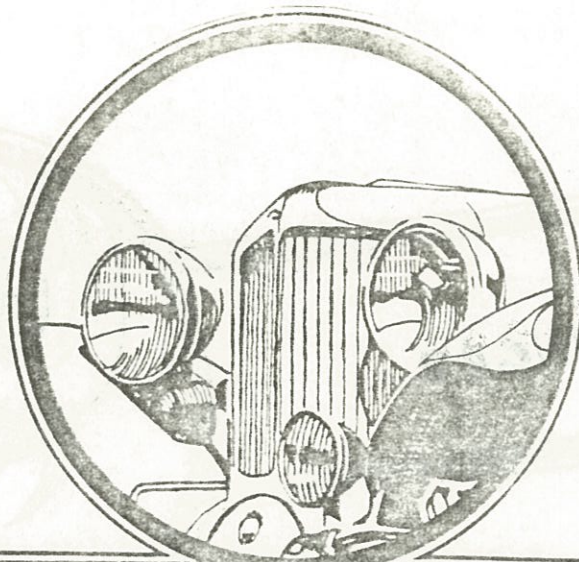
Det lönar sig- Glöm ej bort din försäkring!

Redaktörer för 46/60 sektionen

Stig Nilsson
Storgatan 22 c
833 00 Strömsund

Björn Lindholtz
Smultronvägen 20
831 00 Östersund





ÅRETS VIKTIGASTE PAPPER!

Med denna tidning följer en liten försäkringsfolder från MHRF och Folksam. Studera den noga!

Bättre sent eller aldrig. Sekreteraren lämnar här en liten rapport från en försäkringsträff med MHRF och Folksam förra året.

FÖRST och FRÄMST vad är en veteranbil?

Fordonet skall vara avsett som "samlarobjekt" och vara renoverat till originalskick eller så nära originalskicket som möjligt. Med andra ord, den skall vara i toppenskick.

Stora krav ställs på fordon och ägare, när det gäller veteranbilförsäkringar. Åker man till jobbet dagligen eller raggar ute på stan med en gammal bil (den får vara hur gammal och fint renoverat den vill) det är i så fall inget annat än en bruksbil. En bil försäkrat i MHRF och Folksam veteranbilförsäkring, får inte användas som bruks för i så fall sägs försäkringen upp.

Högsta försäkringsbelopp för en bil är idag 100000:- för mc 30000:-. Skulle Du få ett totalhaveri på till ex. din T-Ford, så är det dina insända foton och den tekniska beskrivningen, som kommer att ligga som grund till den ersättning, som Du kommer att få. Några 100000:- får Du nog inte, utan det blir dagspris och skick, som avgör ersättningen.

Har någon stulit veteranbilen, så har Du rätt till ersättning efter 30 dagar.

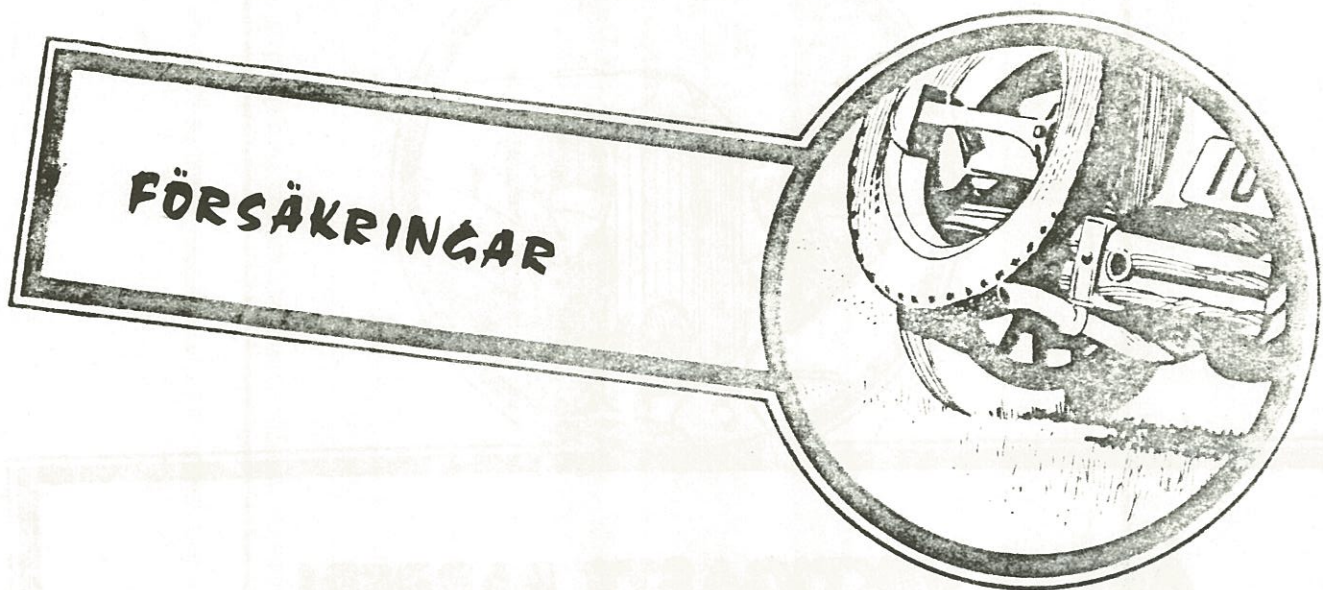
Vid inträffad skada, så anmäl detta till MHRF eller Folksam, Biltekniska avdelningen, 104 60 Stockholm. Skadekommittén kan då, om någon part så önskar, sammankallas för bland annat värdering av skadan. Den tekniska kommittén består av en person från MHRF, en från Folksam, en från Tekniska Muséet och en från din egen klubb.

Vid skada skall försäkringsbolaget återställa bilen i ursprungligt skick. I vissa fall kan Du själv få åtgärda skadan mot ersättning från försäkringsbolaget.

För närvarande finns det för lite material för att få fram statistik över inträffade skador, men så mycket har vi sett, att de flesta skadorna har inträffat med 50-tals bilar.

Bilar årsmodell 1920 -30 - bara några få skador.

Bilar årsmodell 1931 -40 - ökar skadorna markant för att öka dubbelt upp på 50-tals bilar.



En fond håller nu på att läggas upp för framtida bruk i händelse av en stor brand eller dylikt, där till exempel flera fordon förstörs samtidigt.

Förslag har förts fram, att eventuellt nya foton på fordonen skall sändas in vart 5:te år för fordonen kan ju förbättras likaväl som försämras och skulle fordonet byta ägare, då måste nye ägaren söka ny försäkring.

Vet Du, att vår klubb också tjänar på att Du försäkrar bilen i MHRF. Vi får 20:- per bil och 10:- för motorcyklar per år och till dags datum är det 28 fordon försäkrade i MHRF från vår klubb.

Undertecknad har en T-Ford 1924 lackad i åskblått och svart. Den bilen får jag ingen veteranbilförsäkring från MHRF på därför att jag frångått originalfärgen. Jag har många gånger i mitt stilla sinne undrat - är jag en större säkerhetsrisk på vägen med en åskblå bil, än om den vore svart? Lackar jag om bilen till svart, då skulle den gå igenom nålsögat, men denna bil har varit blå från början och kommer så att förbli, därmed basta.

Enligt dom styrande i MHRF och Folksam, så skall man bemöda sig i detta sammanhang. Det är att man gör sitt yttersta för att få bilen i toppskick och har man inte bemödat sig, ja, då är det dags att ta sig själv i kragen och göra detta med det snaraste.

I samband med vårt årsmöte, så kommer vi att visa ett 80-tal diabler (ett försäkringspaket), som MHRF lånar ut.

Nu har jag bemödat mig

Folke
ägare till åskblå T-Ford.

ANTIQUÉ AUTO PARTS

NEW



USED

219-255-7083

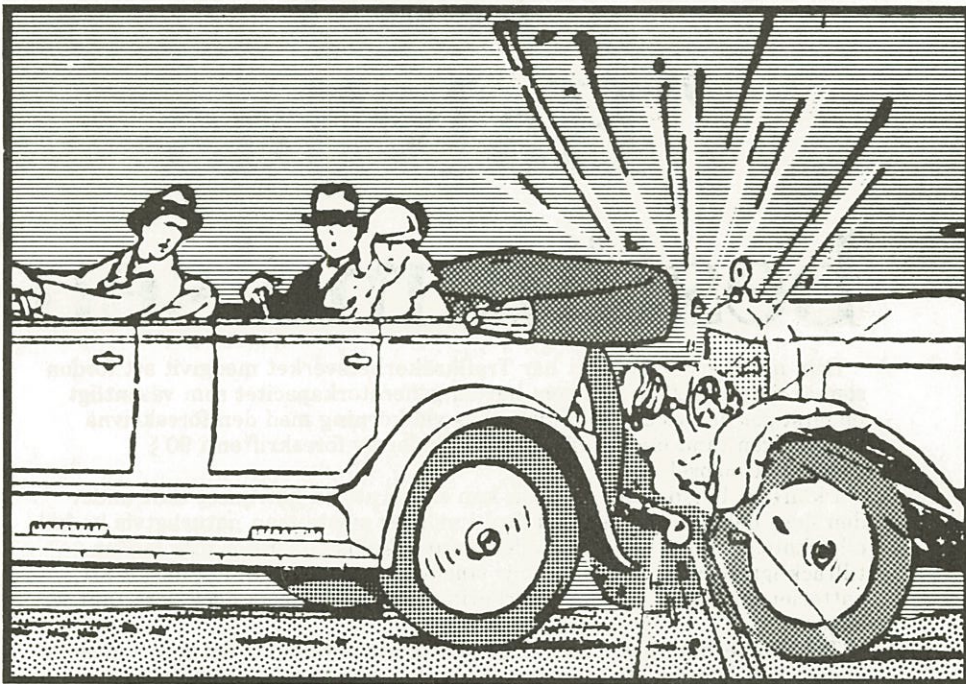
BILL SEVEREID

815 MERIDIAN STREET
MISHAWAKA, INDIANA 46544

ANSÖKAN

Information om VETERANBIL-FÖRSÄKRING

Folksam och Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) har utformat en förmånlig försäkring speciellt anpassad för klubbmedlemmar och fordon som är anslutna till MHRF.



OLIKA FÖRSÄKRINGSPAKET:

HELFÖRSÄKRING -

den bästa försäkringen när bilen är körklar och används på veteranbilrallyn eller liknande.

Gäller med trafik vagnskada skadegörelse - brand - stöld - vattenledningsskada - glas - räddning och rättsskydd.

HALVFÖRSÄKRING med skadegörelse - när bilen är körklar och används vid utställningar.

Gäller med samma moment som helförsäkringen men utan vagnskadeförsäkring.

LAGERFÖRSÄKRING -

för orenoverade fordon och delar.

Gäller bl a för brand, inbrott och vattenledningsskador.

RENOVERINGSFÖRSÄKRING -

under renoveringstiden.

Gäller bl a med brand, glas, stöld, rättsskydd och vid skador under transport.

HALVKASKO med skadegörelse -

"utställningsförsäkring" för bilar som inte körs men ändå är utställda på museer eller i privata samlingar.

Gäller med samma moment som renoveringsförsäkring utökad med skydd vid skadegörelse.



Vill du veta mer om veteranbilförsäkring kontakta någon veteranbilklubb som är ansluten till MHRF.

MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET • FOLKSAM

ANSÖKAN
FÖR FÖRSÄKRING
PÅ VETERANBIL

Folksam
Motorhistoriska Riksförbundet

Ansökan om dispens från ”Halvljus- bestämmelsen”

Som ni säkert redan sett har Trafiksäkerhetsverket medgivit att fordon som är äldre än 25 år och som har 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.

I klartext betyder det att man kan slippa att ha halvljuset tänd under den ljusa delen av dygnet (vid färd i mörker måste man naturligtvis ha hel- eller halvljus tänd) om bilens eller motorcykelns generator inte laddar tillräckligt mycket, utan man blir stående efter ett antal mil därför att batteriet tagit slut. Har man parkeringsljus måste detta dock vara tänd på dagen.

Trafiksäkerhetsverket har ålagt MHRF att bevaka att detta medgivande endast kan komma att utnyttjas för fordon som verkligen uppfyller bestämmelserna.

För att ditt fordon skall kunna få ett sådant här tillstånd måste du fylla i och sända in bifogade ansökan till MHRF. Då får du tillbaka en kopia av Trafiksäkerhetsverkets skrivelse, med ett intyg från MHRF att ditt fordon uppfyller kraven. Detta intyg måste du sedan alltid ha med dig i fordonet så att du kan visa upp det vid fordonskontroll.

Det är alltså förbjudet (och bötesbelagt) att köra utan halvljus om du inte har detta intyg, som skall vara utfärdat för just ditt fordon.

För ägare som inte är anslutna till en MHRF-ansluten klubb finns möjligheten att ansöka om dispens direkt från Trafiksäkerhetsverket.

Vilka fordon gäller det?


Nästan alla bilar tillverkade före mitten av 30-talet har elsystem med ett enkelt backströmsrelä och en generator av ”treborst-typen”, och saknar spänningsregulator. En sådan generator räcker inte till för att ladda ett batteri om halvljuset är på. Efter ett antal timmar riskerar man att batteriet töms, och man blir stående.

Har du bil med en sådan utrustning bör du ansöka om dispens – samma gäller naturligtvis motorcyklar, och där användes systemet dessutom väsentligt längre än på bilar.

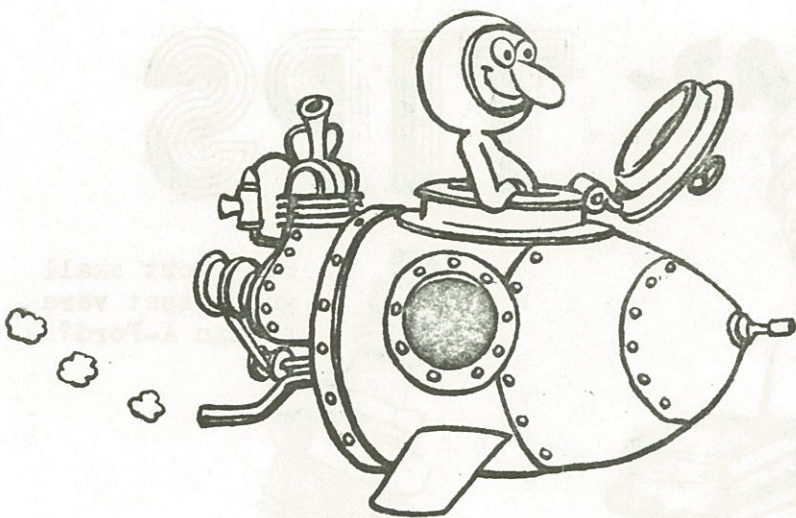
Alla T-Fordar och A-Fordar har en generatorkapacitet som väsentligt understiger vad som åtgår för halvljuskörning. Men – och detta är viktigt – skall man bara vara ute några timmar hinner batteriet inte ladda ur så mycket så att man hamnar i riskzonen. Det betyder att om du bara skall ut en kortare tur så bör du använda halvljuset för att inte reta dina medtrafikanter – dom kan ju inte veta att du har tillstånd att köra med enbart parkeringsljuset tänd. Skaffa dig istället en bra batteriladdare och byt dessutom till ett batteri med hög kapacitet nästa gång – ett batteri av modern typ med hög kapacitet tar ofta inte större plats än ett gammalt batteri med låg kapacitet.

Fyll i din ansökan ordentligt och sänd in den snarast – det är många som kommer att ansöka om dispens nu i vår, och det kan bli en viss väntetid!

Vänliga hälsningar


Björn-Eric Lindh
Utredningssekreterare

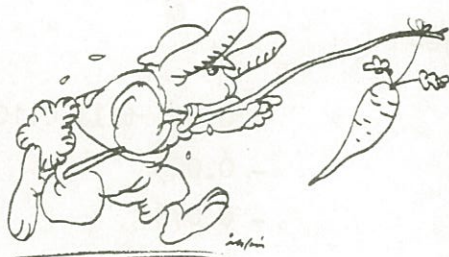




Dags för gengas?

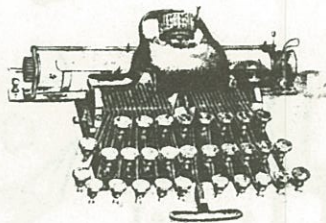
GENGAS

Ändra vägskatteförordningen så att gengasdrivet fordon undantas från kilometerskatt. Det kräver Stina Eliasson och Margit Odelspar, båda (c), i en motion. De anser att det bör vara ett stort samhällsintresse att i dagens läge stimulera till användning av gengasfordon i praktisk drift, samtidigt som de erinrar om sysselsättningseffekterna av detta.



REDAKTÖRENS

UTA

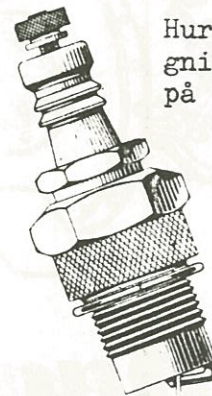


Tiden går. Även för en redaktör behövs det ibland en morot som drivkraft för tidningens tillkomst och utseende. Moroten är medlemmarnas bidrag. Glädjande är dessa nu många och goda. Fler medlemmar kan säkert bidra med något till Karburatorn. Säkert har Du en kamera. Använd den! Skicka in resultatet till redaktören med några textkommentarer. Om verksamheten i klubben skall utvecklas, så behövs det engagemang från alla medlemmar. Ett bra initiativ har tagits av Christer, som påtagit sig uppgiften att vara registrator. Christer och Folke Hemmingsson har jobbat hårt under år 1979 med att få till en ny medlemsmatrikel, som visar alla medlemmars bilinnehav. Det blir intressant läsning, när den blir klar 1980. Trots vågdalar och ibland storm under den lugna ytan, har det ändå i vår klubb funnits en god anda och en morot, som drivit vår klubb framåt till vad den är idag. Min förhoppning är att den goda andan även i framtiden ska råda. Må 80-talet bli, trots gengasmoln på himlen, ljusst för vår verksamhet.

Renovera - TIPS



Christers A-Ford tips!



Hur stort skall
gnistgapet vara
på min A-Ford?

0,035"

Toleransgränser för att sätta samman

"A" motorer



(Ford Service Bulletin, Juni 1931)

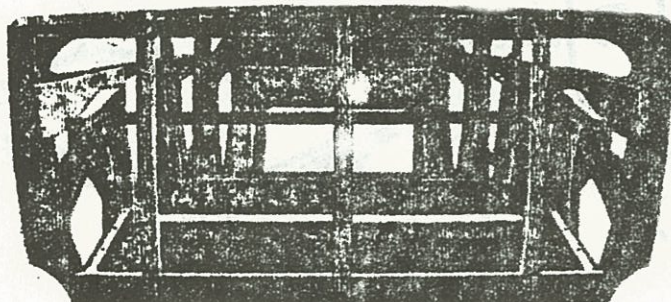
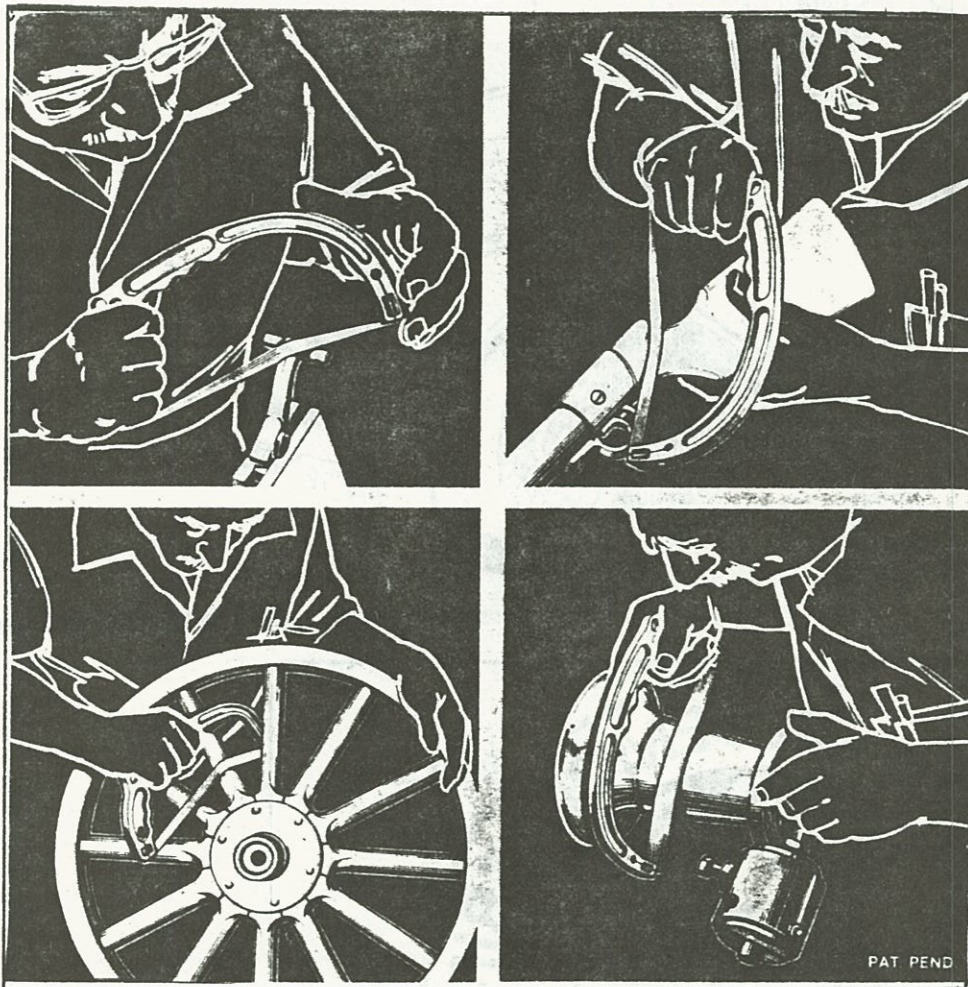
(Alla mått i millimeter)

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
Kolvringspår 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
Ramlagens 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
Insugningsventil i ventilstyrning	- 0.0254 till 0.0381
Ventilens lyfthöjd	- 7.29
Stötstångens spel	- 0.0381
Kamaxeldrevets kuggspel	- 0.1016
Vattenpumpaxelns axialspel	- 0.1524 till 0.2540
Svänghjulets excentricitet och "wobbling" (avläses med indikator-klocka) efter montering på vevaxeln, högst	- 0.1270
Brytarspetsavstånd	- 0.508 ± 0.0508
Tändstiftsgap	- 0.890
Fri rörelse eller ändspel hos kopplingspedalen.	- 25.4

Västerås 75-09-05

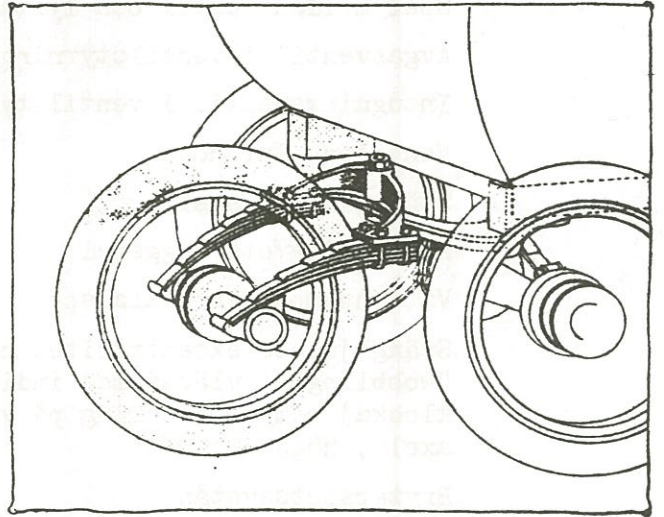
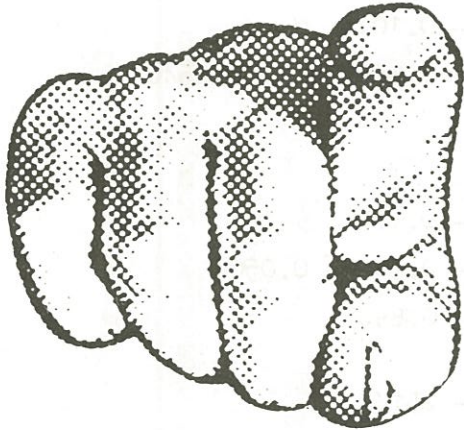
Sammanställd av
Anders Lindmark



Karosseristommar
säljes

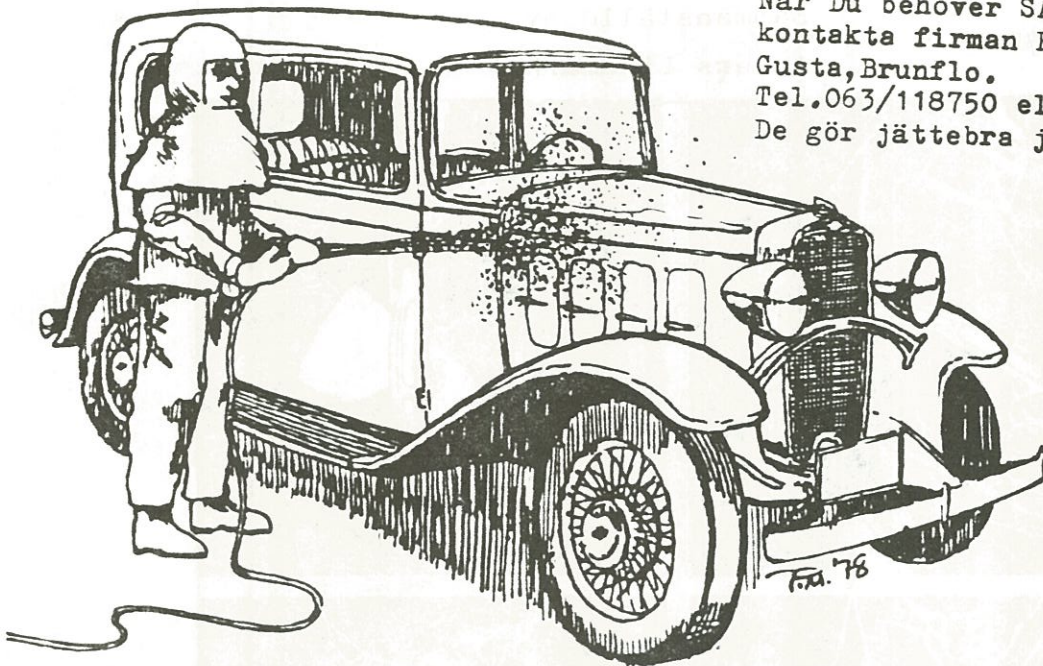
och tillverkas efter beställning.
Kontakta
Thure Johansson
Solberg
820 60 DELSBO.
Tel. 0653/12113

Meddelande



Försök med ett extra femte hjul under en automobil för att öka dess lastförmåga.

När Du behöver SANDBLÄSTRA bilen kontakta firman FRÖLING & SIMONETTI Gustav, Brunflo. Tel. 063/118750 eller 20195. De gör jättebra jobb.

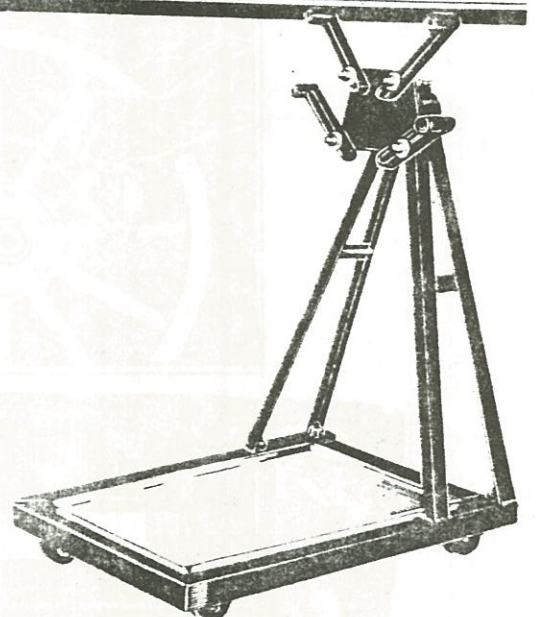


Stor Sortering

i nya och begagnade bildelar

Tel. 063 127135

Tel. 063 127735





HÖRT

Visste Du, att många renoverar bilar inför sommaren. Åke Svedberg i Hede jobbar med en T-Ford, som lär ska bli lika vacker som hans A-Ford, som blev klar 1979. Åke har också många motorcyklar i sitt stall.

Lars Håkan Elofsson i Östersund söker delar till sin Plymouth 1953. Den liknar

De Soto 1953. Apropos De Soto, så har Studebaker Sven köpt en De Soto Diplommat 1953. Han är dessutom i färd med att lacka sin Studebaker 1925. Rolf Nilsson har fått sin Opel klar. REDAX gratulerar!

Det måste vi göra även till Edvin, som provkört sin T-Ford. I nästa nummer kommer bilder.

Gratulera måste vi även göra vår kassör Sven Jernberg, som fått en bilrenoverare i familjen. GRATTIS Gun-Britt och Sven liksom även Bo Ringbert, som köpt ringar i guld och gift sig. Den här gången ej med bilen utan på riktigt!

Bilar är också till salu. I Länstidningen läser vi, att Lars Nilsson annonserar ut sin Ford Prefect och i Strömsund finns en Citroen Berliner 11 till salu. Passa på grabbar, som söker objekt. Sven kan också tipsa på några bilar!

Bilar byter också ägare. Folkes T-Ford har fått en ny Folke. Bilen ser ut att trivas, ty den kommer att rulla till sommaren i ny skepnad. Folke kommer också med fler nyheter, både på bilfronten och på klubbmöten framåt. Han är just nu ute på en jorden runt resa med en avstickare till Harrah's bilmuseum i Reno.

Från Hackås, Frösön och Bräcke ryktas också om tre T-Fordar under renovering. Två Ford Junior vagnar uppges bli klara också till sommaren. Björmo och Fregelin lackar just nu. Hur blir det med den vackra Rugbyn uppe i Kingsta?

Björn Nilssons Fiat 500 har kommit till Christer och Björn Erikssons Chrysler rullar nu i Dvärsätt. Bo Engström renoverar Chevrolet 1934 liksom Helge Isaksson i Hissmofors. Helge har också ett Volvo objekt på gång och Bo en Ford 46-47 1 tons lastvagn, typ 69c, som han söker delar till. Kan någon hjälpa Bosse med en komplett framaxel med fälgar till 16" hjul. Han behöver också litteratur till denna bil. Bosse bor på Regementsgatan och har tfn 105097.

Även på bokfronten har det kommit ut många nyheter. Vad sägs om en bok om hälsingebilar. Boken har ett bra bildmaterial, som kan intressera även oss här i Jämtland, då några jämtbilar finns med. Kommer Ni ihåg, att vi i ett nummer efterlyste uppgifter till en bil, som hade kört av en bro.

I boken får vi svar.

Vad sägs om en AVANTI bok om Studebakers sista år.

En bok om VOLVO lastbilar har kommit ut på engelska av Pat Kennet.

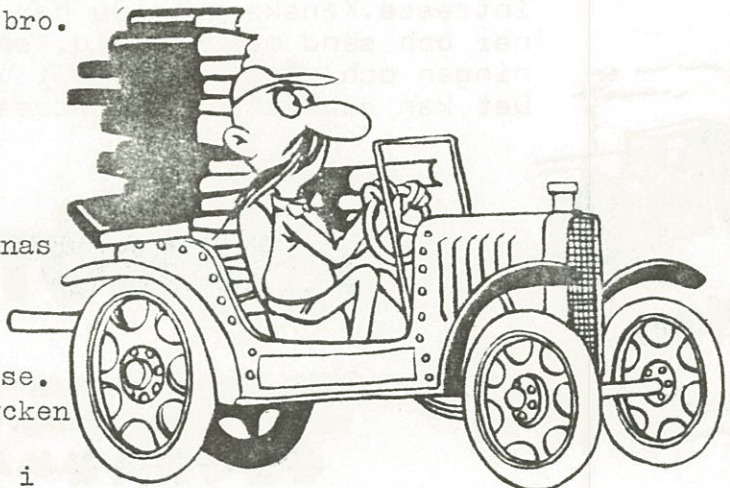
Plymouth-De Soto story tecknas av Don Butler. Boken är på

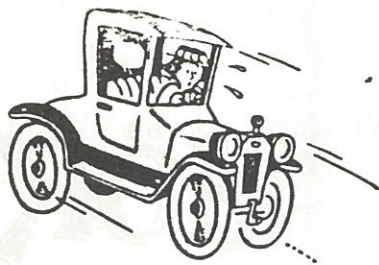
400 sidor. Studera MOTOR-BOKHANDELNS lista och Du

finner många fler av intresse.

Den är billig och Du får mycken valuta för pengarna.

Lycka till i botaniserandet i bokfloran!





Karburatorax



Karburatorax igen!

Det här numret skulle ha kommit Dig tillhanda till jul, men tiden medgav ej det. Sen dess har det totalt omarbetats. Det är i år tio år sen vår klubb bildades. Vem kunde drömma om för tio år sedan, att vi skulle hålla igång tio år senare. I slutet av 1960-talet startades XYZ-klubb, men den blev ej långlivad. Mycket har hänt under de gångna tio åren, ja, även det sista. Vem minns inte den trevliga träffen hos Örjan Bergquist med besök i flyghangaren. Lionsfestivalen blev en liten upptakt inför sommarens rallyn, som avslutades med det blöta, men ändock så lyckade Storsjörallyt med ärtsoppa från Hildings kokvagn. Örjan med kamrater får ta åt sig äran av ett bra jobb med utställningen och arrangemangen ute i Arvesund.

Hösten inleddes med en trevlig tur till Verkön med Bosse Eriksson som värd på ångaren Thomé. Som säker skeppare undveks kollision med Norderöfärjan! Folke och Christer har nedlagt ett storartat jobb på att försöka få till stånd en ny medlemsmatrikel med bilinnehav.

Stig Nilsson delade med sig av sina kunskaper om Mercedes med massor av film på 46/60 klubbmötet i oktober, men också vid isshowen i april.

Ett varmt tack vill jag också rikta till Doris och Folke för den jättetrevliga hjulkvällen i Aspås i december, då vi ej endast åt gröt utan även fick lyssna till levande musik. Inte visste jag, att vi hade så många klubbmedlemmar som trakterade nyckelharpa. Att Edvin gladde oss med vers om gambilleijttaran på jämtska var också en överraskning. Slutligen bidrog Folke med den intressanta snöslädefilmen. Vilken fantastisk film!

Vi har under det gångna året gjort tappra försök att hitta en ny klubblokal i Östersund, men ej lyckats. Vi har annonserat, frågat vänner och bekanta, skrivit till Östersunds kommun och ej fått svar. Vad gör man?

Nu får REDAX tacka Er alla, som verksam t bidragit till att göra tidningen och klubben till vad den är. Vi går in i ett nytt och okänt 80-tal. Bensinransonering kanske står för dörren? Vem vet om vi får ta ut jiggen till sommaren? Det kanske blir polering istället. Satsa då på byggandet av nyckelharpor! Det verkar vara en spännande hobby. Leif kan ge goda råd. Jag hoppas oavsett, hur utvecklingen blir ute i världen, att Ni i detta nummer hittar några intressanta små korn av läsbart intresse. Kanske även Du har något bidrag i byrålådan. Skriv ner och sänd med en bild, så blir även Du delaktig i tidningen och dina kamrater i vår klubb får något nytt att läsa. Det kan säkert bli en intressant artikel. Tack kära vänner.

Gott nytt År.

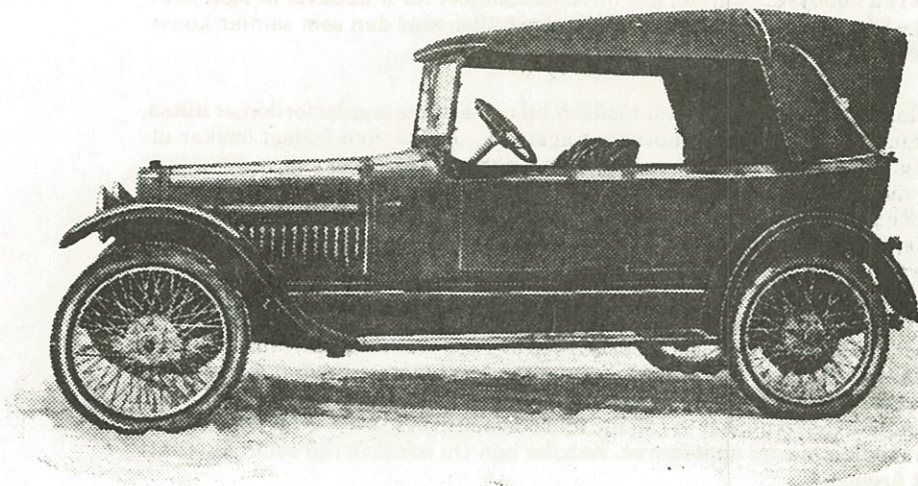
REDAX.



ÅRSMÖTET 1980

blir första torsdagen i mars på vår ordinarie klubbmötesdag. VÄLKOMNA!





Hur deklarerar jag mitt gamla fordon?

Sedan bilregistret kom till har skattemyndigheterna fått möjlighet att kontrollera de skattskyldigas uppgifter i deklarationen mot de datauppgifter som bilregistret tillhandahåller. Förfrågningar har även drabbat en del medlemmar i gammelmotorsklubbar. I deklarationstider finns det därför anledning att något närmare titta på ett par frågeställningar. Resonemanget handlar om registrerade fordon (vare sig de är avställda eller ej). Fordon som är orenoverade eller under renovering är en affär mellan dig och garageväggen.

Skall jag ta upp fordonet som förmögenhet i min deklaration?

Svar: Om Du använder Ditt gammelfordon som bruksfordon är Du tvungen att ta upp det till dess rätta marknadsvärde i Din förmögenhetsredovisning på deklarationsblanketten (sid. 3 mom. VIII punkt 2). Du skall ange ett realistiskt värde på den allmänna marknaden. Kom ihåg att våra fordon knappast stigit i värde de senaste två åren.

Om Du endast har bilen som samlarobjekt, eller för rallykörning, solskensurer på sommaren och liknande ändamål, bör bilen lika lite som andra samlarobjekt tas upp i förmögenhetsredovisningen. Egentligen borde detta vara självklart. Skattemyndigheterna har dock i en del fall frågat efter saluvärde vid beskattningsårets utgång. I samtliga kända fall utom ett, har dock gammelmotorsägaren fått gehör för sin uppfattning att fordonet ej skall tas upp som förmögenhet. Skatteprocessen är långsam och vi får säkert vänta länge innan undantagsfallet avgjorts. Det känns i alla fall betryggande att den drabbade fordonsägaren vid 1978 års taxering fick gehör för sin uppfattning, trots att man tidigare velat taxera upp hans förmögenhet.

I det individuella fallet kan det vara svårt att avgöra om bilen hör till kategorien bruksbil eller samlarbil. Generellt bör de av MHRF och Folksam uppställda särskilda inskränkningarna i rätten att bruka försäkrade gammelmotorsbilar ge en god ledning för bedömning av om bilen skall betraktas som bruksfordon i skattehänseende eller ej. Anser Du alltså att Du har rent samvete när Du läser igenom försäkringsvillkoren, kan Du också kosta på Dig ett rent samvete när Du inte tar upp bilen i Din förmögenhetsredovisning. Här skall man dock inte glömma att varje skattskyldig är tvungen att ge sådana upplysningar i deklarationen att en korrekt taxering kan ske. Vad korrekt taxering är, vet man kanske inte förrän taxeringsärendet prövats i högsta instans, vilket kan ta många år. Förlorar man skatteprocessen och ändringen medför högre skatt, är risken för skattetillägg om man inte deklarerar fordonet överhängande. Vet man att förmögenheten kan komma upp över 200.000 om värdet av det gamla fordonet tillkommer, bör man anmärka att värdet av samlarfordonet inte medtagits, (ange fabrikat och årsmodell). Man bör ovillkorligen också som skäl anföra ungefärligen följande:

"Det är enligt motiv och kommentar till 3§, 1:a mom. e, lagen om statlig förmögenhetsskatt, klart att frågan huvudsakligen om deklarationsskyldighet (beskattning) skall ske eller ej, styrs av ändamålet med innehavet." ("..... avsedd för ägarens och hans familjs personliga bruk och bekvämlighet"). Ändamålet för mitt fordonsinnehav är inte att förenkla eller underlätta min livsföring. Transporter kan ju lika gärna ske och sker också med mitt bruksfordon. Mitt innehav av antikfordon är däremot betingat av en önskan om att fullfölja en idé, att äga, att samla, att renovera. Det är alltså tal

om ren hobbyverksamhet där huvudändamålet för innehavet är ägandet i sig – icke brukandet. Jag bör alltså jämföras med den som samlar konst eller antikviteter, (3§ 2:a mom. f).”

Skillnaden mellan att äga en modern bil och att äga samlarfordon är alltså, att man i det förra fallet motiverar ägandet med att man framst önskar utnyttja (bruka) objektet för snabb, bekväm transport, medan ägandet i sig är det väsentliga i det senare fallet. Att ett fordon brukas i den omfattning MHRF:s villkor tillåter, innebär ju bara utövandet av en hobby och inget rationellt brukande. Om Du däremot inte äger eller förhyr bil eller har förmån av fri bil i arbetet, kan Du knappast hävda att en inregistrerad och brukbar samlarbil icke skall deklarerar som förmögenhet. Särskilda omständigheter måste i så fall föreligga.

De tankegångar som ligger bakom den ovan citerade standardformuleringen har hittills alltså i samtliga fall utom ett, fått taxeringsmyndigheterna att ta reson. Om Du använder Dig av formuleringen, men trots detta icke får med Dig myndigheterna, ber vi Dig meddela detta till oss så att vi får reda på hur ofta medlemmarna upptaxeras. Kanske kan Du också få råd och hjälp i Ditt eget ärende.

Nästa fråga gäller deklaration av realisationsvinst vid försäljning av fordonet. Reglerna är följande:

Har man köpt, bytt till sig eller på annat jämförbart sätt förvärvat fordonet, föreligger skatteplikt om man inom fem år från förvärvet gör vinst på affären. Skatteskyldighet kan också inträda när förvärvet skett genom gåva från äkta make eller släkting eller genom bodelning. Innehavstiden räknas i sådant fall från fångesmannens (fångesman = i detta fall den som ägt fordonet före dig) förvärv. Från försäljningssumman bör man vid beräkning av realisationsvinsten dra alla omkostnader för såväl förvärvet som avyttringen av fordonet. Glöm inte i detta sammanhang att man alltid är skyldig att i skälig omfattning genom räkenskaper, anteckningar eller på annat lämpligt sätt sörja för att underlag finns för uppgifterna i deklarationen. Man är också skyldig att bevara underlaget under sex år efter utgången av det kalenderår underlaget avser. Skattetillägg kan eljest bli följden

Deklaration sker på blanketterna T1 och T4. Om egendom innehafts mindre än två år beskattas 100% av vinsten. Är innehavet två år, men mindre än tre år, beskattas 75%. Mellan tre och fyra år beskattas 50% och mellan fyra och fem år beskattas 25% av vinsten. Vid avyttring efter fem års innehavstid blir eventuell vinst helt skattefri.

Man bör observera att det inte uppstår någon skattepliktig realisationsvinst om man fått fordonet som gåva från annan än make eller släkting. Det samma gäller om man fått egendomen i arv (skilj bodelning ovan). I dessa fall kan man alltså avvyrtra fordonet direkt efter förvärvet utan att drabbas av realisationsvinstskatt. Fångesmannens innehavstid är i detta sammanhang ointressant.

Om Du skulle göra en realisationsförlust kan Du kvitta denna mot annan realisationsvinst som uppkommer något av de närmaste följande sex åren efter förluståret. För att kunna utnyttja förlusten framåt i tiden måste Du se till att deklarerar den noggrant och spara alla underlagen minst sex år efter

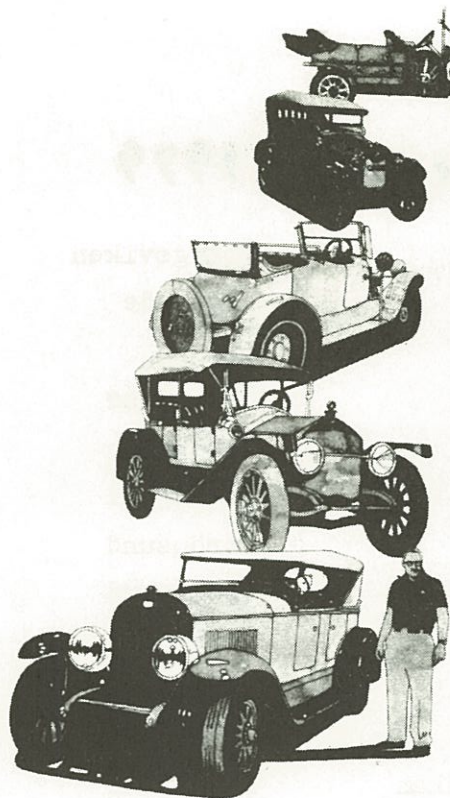
den deklaration då Du utnyttjat förlusten. Denna skall i första hand utnyttjas under det år den uppkommit. Beräkningen av realisationsförlusten sker på exakt samma sätt som när det gäller vinsten. Om innehavstiden överstiger fem år kan Du inte längre kvitta realisationsförlust mot realisationsvinst. Rätten till kvittning får tillämpas vid försäljning av såväl fastighet som lös egendom. Vid den kommunala taxeringen får dock beträffande fastighetsförsäljning kvittning bara göras vid avyttring inom samma kommun. Förlust som inte kan utnyttjas av ena maken får kvittas mot andra makens vinster.

Avslutningsvis skall nämnas att reglerna ovan icke gäller då fordonet avyttras till fåmansföretag, där Du själv eller närstående har intressen. Då kan det bli riktigt dyrt. Som skattepliktig realisationsvinst räknas då hela köpeskillingen för fordonet, om inte detta är eller kan antas bli till nytta för företagets verksamhet. Undvik alltså sådana transaktioner eller begär i varje fall förhandsbesked innan Du går till verket.

Göteborg i januari 1979

Carl-Einar Mellander

**MHRF MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET**
Ideell sammanslutning av klubbar för äldre vägfordon



Plubb- tröjor o. Dekaler

kan Du beställa hos vår

stjärnförsäljare

Christer Elgendahl,

Optand 2873

831 92 ÖSTERSUND

Tfn 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 tio år. Därför säljer vi nu vår klubbtröja till jubileumspris. 20:- för barnstorlek och 25:- för small, medium och large.

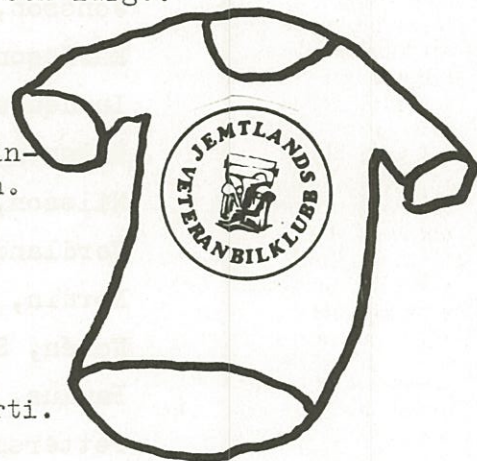
Passa på tillfället!

Klä Dig snyggt i vinterkylan!

Klä Dig i vår klubbs snygga T-shirt, som finns i färgerna svart-gul-röd-marin-grön-blå och vit med märke på framsidan. Den finns i följande storlekar: Small, Medium och Large samt i Barnstorlekar från 100 och uppåt.

Skynda Dig att beställa, ty antalet är begränsat.

Jubileumspriset gäller endast detta parti.



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

Pris: 25:-st.

Decal i plast, självhäftande med klubbmärket.

Färg: Gulbrun. Pris 5:-

Nytt lager pallbockar inkommet. Kontakta
Sven Schylberg, tfn 063/20701.

Har Du löst medlemskort för 1980?

Medlemsavgiften är endast 65:-

MEDLEMSKORT

Anno 19**80**

Nya medlemmar 1979

1/1 1980	Alenius, Örjan	Trångsviken	A-Ford 1929
	Almström, Sune	Krångede	Volvo 1939
	Andersson, Pelle	Lit	Opel 1950
	Behrent, Erik	Östersund	M B 190 SL
	Bengtsson, Evald	Arvesund	
	Bergman, Ingemar	Hammerdal	
	Bergquist, Ivan	Strömsund	DKW 1953
	Björmo, Ulf	Östersund	Ford Junior
	Blomberg, Sören	Östersund	Willys 1950
	Bojarp, Ove	Östersund	
	Ek, Peter	Duved	Ford France 1946
	Elofsson, Lars Håkan	Östersund	Plymouth 1953
	Eriksson, Anders	Mattmar	Peugeot 202 1950
	Fureman, Lars	Frösön	
	Gulle, Bengt	Östersund	
	Hemmingsson, Haldo	Järpen	
	Jonsson, Kjell Åke	Frösön	Ford Anglia 1950
	Karlsson, Anders	Delsbo	
	Lundquist, Hans Erik	Östersund	Ford 1957
	Nilsson, Torsten	Ås	Volvo Pv 1953
	Nilsson, Nils	Hallen	
	Nordlander, Alf	Östersund	Chevrolet National-28
	Nordin, Gunnar	Bräcke	
	Norén, Stig	Östersund	Ope 1938/Peugeot 1955
	Paulus, Wolf	Handöl	Ford 1934
	Pettersson, Göran	Offerdal	
	Roos, Magnus	Frösön	Vauxhall 1958
	Rudebjer, Per	Östersund	
	Svedberg, Åke	Hede	A-Ford 1930/31 T-Ford
	Wallin, Gunnar	Östersund	Renault 4CV 1950
	Werner, Stig	Östersund	Saab 92 1954
	Östh, Mikael	Östersund	



Välkomna!

Köpes

Delar sökes till Ford 46 - 47
1 tons lastvagn, typ 69c el. 79c.

Komplett framaxel med fälgar till
16" hjul.

All litteratur till denna bil är av
intresse.

Bytes mot ovan

2 st bakskärmar med list av kaross-
sida kvar, troligen Ford 20-30-tal.
Rattstång, tändningslås till Ford?

Bo Engström
Regementsgatan 17 Ög

831 41 ÖSTERSUND Tfn 063/105097

Ford T 1920

Parkeringslampor, fotogen, sufflett-
ställning, vindruteram och ratt.

Fiat 500

Hel bil eller delar köpes.

Till gammal cykel köpes gamla tram-
por samt sadel och styre med trähand-
tag.

Trattgrammofon eller positiv, helt el-
ler 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.
Kylarkråka
Emblem och lister till huvsidorna
Bakspegel 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

Ford A

Hjul 21" och 19"

Ford Anglia: Kylare, mantel, navkapslar.

Ford B: Diverse motordelar

Volvo? 2 st Träkerhjul, 6.00x 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, tändstiftskabel-
skor 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
bakskärmar, ca 29-30 års modell.
Motordelar, vattenpumpar, start-
motor, generator.

B-Ford: Motordelar

Ford: 17" ekerhjul

insugningsrör med förgasare
till V8 30-tals modell.

1 st topplock dito.

Chevrolet: 17" och 190 ekerhjul.
kompleta ED motorer.

Volvo: Kompletta ED-motorer, startmo-
torer, 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

Säljes

Till

Chevrolet 1939:Master 85,4 d.

2 fotsteg, ny-
tillverkade en-
ligt original.

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

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

Roy Börgel
Keillers väg 4
711 02 Vedeväg

Tel.0581/26281

Huvudstrålkastare till Chevrolet
1925-28.Samtliga saknar sargar.

Sänd måttskiss eller beskrivning.

Leif Holmberg
Tebackavägen 3
810 24 Kungsgården.

Till

Studebaker 1929:Kylare och grill
1932:Motor och växellåda
Renault 50-tal:Div.delar
Chevrolet 1934/35/36:Hjul och axlar
Oakland 1924-26:Kylare och grill
Citroen 1920-talet:div.delar

Volvo omkr.1930:Grill
Mercedes 230:Kylare och grill
Startkontakter,dörrhandtag,lyktglas
och mycket annat till diverse bilar.
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo.
Tel.063/20701

Pallbockar, stora och små,nyttillverkade.
Utmärkt passande till veteranbilen.

Kopior till diverse instrktionsböcker
kan ordnas.Ring eller skriv vad Du önska
Sven Schylberg
Grytan 2451
830 20 Brunflo
Tel.063/20701

MOTOR SLIP

I ÖSTERSUND AB

SPECIALVERKSTAD FÖR:

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

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

Välkommen till oss med Era motorproblem!

MOTOR SLIP
I ÖSTERSUND AB

AUT tjänt ab

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

SÄLJES

Till

Lincoln 1928:Instrumentbräda,
kyl.m.maskering

Olds 1904:Hjul,bromstrummor,
handbromssegment.Önskar
dito i byte till A-Ford
1928 AR

DÄCK REA så länge lagret räcker!

G	78 x 14	250:-
	500 x 16 MC	155:-
	450 x 17	195:-
	475 -500 x 18	275:-
1 st	550 x 19 Nokia	300:-
	31 x 4	450:-
	30 x 3½	400:-
	30 x 3 släta	450:-
1 st	895 x 135	450:-
	450 x 21 vit sida	360:-
	475 x 19	325:-

Egil Karlsson
Söderlingsgatan 15

414 66 Göteborg

Tfn kvällstid 031/426185

Köpes

till Dodge - 23:Allt av intresse
främst huvudstrålkastare,bak-
hjul,kardanaxel,bakskärmar,
vindruta.



Chevrolet 50/51/52 i reno-
verbart skick köpes/bytes.
Se säljannons.

Gunnar Johnson

Pl 1471 NÄLDEN

Tfn 0640/43115 bost.

42093-40342



PS!

Köpes 6 cyl.Continental-
motor,årsmodell 30/33.

DS!

Säljes/Bytes

IFA F 8 - 54 bil på hjul utan "kaross"
bra delar + en ej bärgad bil i delar.
VOLGA Hgv - 66 med Dieselmotor/Rover 65hkr
har gått endast 8.000 mil.Bra ma-
skin,risig kaross.

Till tidig PONTIAC 28? Hel ram,1 navkapsel
Till VOLVO PV 51 - 38,hel ram,bakaxel
komplett.1 hjul.

Till HUMBER ?-50-tal, 2 framdörrar i bra
skick.

Till CHANDLER, ca 25,karosseridelar +
framaxel.

Till MB 190-200:62-68 ett parti delar,
bl.a. 3 motorer,växellåda,instru-
ment m.m. billigt.

Till T-Ford -26?Framaxel,ratt,1 dåligt
23" hjul.

Till okänd bil framaxel m.hjul 19" träcker

Till Dodge 28/29 hel ram,2 hjul,komplett
bakaxel m.hjul,1 dörr,1 torped,
sämre kaross anvisas.

Till Chevrolet 38:3 st karosser anvisas.
Bra dörrar m.m.

Chevrolet last 37 EPA.

Chevrolet last 33 bakaxel m.hjul.

Chevrolet 30/40 tals växellådor.

HOREX 400 cc 54, ej helt komplett,
motor renoverad.Nya däck.

Till 6 cyl. FIAT okänd årgång,motorblock,
vevaxel m.m.

Till DODGE 20/23 kan vissa delar bytas
mot-23-delar.

Snöskoter AMF-69 helrenoverad,nybesiktigad
lite körd.

Gammal trampcykel "racer" med nya däck,fin
Ev. säljes ej helt komplett REX WILLERS -
-24 m.remdrift.

Ovanstående säljes/bytes mot DODGE-23
delar.Allt av intresse.Se köpes annons.



PS!

OPEL REKORD-57.Reservdelsbil.Bra motor,
renoverbar kaross.

DS.

ÖNSKAS KÖPA till Chevrolet 1934/35/ Standard 4 dr
Kaross:Vä framdörr,säten fram och bak,motorhuv komplett,fotssteg,ekerfälgar
4 st 6 hål 5.50 x 17".Navkapslar 5 st.Bensintank m.lock.Kylarlock.Signal-
hornsknapp,lyktglas/ev.sarg/,bakre,hastighetsmätare,amperemätare,bränsle-
och oljetrycksmätare,växelspaksknapp,startvev,domkraft org, chevroletmärke
till kylaren,startmotorkontakt.
Bo Engström,Regementsgatan 17 ög,831 00 Östersund.Tfn 063/105097 ef.17.00



KÖPES till DODGE SENIOR 1929:Kylarmaskering,axlar,stötfångare,motorhuvsöverdel m.m.
FORD EIFEL 1937-39:Ytterhandtag,Eifelmärket.på kylargrillen,lyktglas
fram och bak,motorhuvssvala.Gärna byteshandel.
Karl-Erik Jonsson
Skavbränna 1130
830 60 Föllinge.Tfn 0645/61012



Annonsen var ej underskriven ,men vi antar, att den tillhör Karl-Erik.
Du,som skickar in annonser till Karburatorn,måste skriva namn och adress
samt telefonnummer.Glöm ej detta!

Skydda avgassystemet

Specialfärg,som tål 600 värme.Kulör:Blyertsgrå.Pris:1/4 l.13:-,1 lit.42:-
Palle Björkman,Brunnsängsvägen 12,4 tr,151 50 Södertälje.Tfn 0755/11087 eft.18.00

OLJA UTAN TILLSATSER

Mitt sökande efter delar till min gammalbil förde mig i kontakt med en känd veteranbil-entusiast i USA.

Det var i början av 1979, vid den tiden arbetade han med introduceringen av en syntetisk olja på den amerikanska marknaden. Den information om produktens egenskaper som jag fick gjorde mig smått tvivlande.

Vi testade oljan i augusti och nu är jag helt övertygad och ser vad den här produkten kan ge mig och andra inom och utom hobbyn.

Oljan heter S.O.F.-7.

S.O.F.-7 är en 100 % ren syntetisk olja, den innehåller inga frätande och syrabildande tillsatser, den är framställd för diesel och bensinmotorer.

Oljan är fullt blandningsbar med alla petroleumoljor.

Bakom produktens ligger 25 år av utveckling och 2 1/2 år av hårda praktiska tester. Oljan arbetar som SAE 60 som högst och SAE 2-5 som lägst. Den klarar MACK EO-J testerna.

Oljan möter och överskrider fordringarna för så stora namn som: Ford, Chevrolet, Chrysler, Detroit Diesel, IHC, Caterpillar, Cummins, Mack m m.

För dieselmotorer rekommenderas oljebyte vid 16.000 mil och bensinmotorer vid 4.000 mil.

Många stora tillverkare planerar att gå över till syntetiska smörjmedel. Utvecklingen visar tydligt att morgondagens smörjmedel blir syntetiska, det kommer vi så småningom att märka här i Sverige.

När man ser hur långt man kommit på smörjoljesidan får man hoppas att nya alternativ till bensin också kommer, så att man även i framtiden kan ta ut sin gammalbil på en sväng soliga sommarkvällen.

Vid sidan om mitt ordinarie arbete har jag fått förtroendet att representera företaget här i Sverige.

Därför erbjuder jag intresserade klubbmedlemmar rabatt. Om du dagligen arbetar med människor som behöver den här produkten, kan jag ordna så du får sälja och distribuera produkten i ditt område.

Är Du intresserad så hör av dig per brev och berätta lite om dig själv eller ring mig efter kl 17.00, så skall Du få information.

Hälsningar
från

ROLF SKÖLD Vintrosagatan 1, 124 47 Bandhagen
Telefon efter kl 17.00 08/86 37 25

LARS MANN Skogsvägen 3, 155 00 Nykvarn
Telefon efter kl 19.00 0755/452 59

Till

Studebaker 53 1930:Navkapslar enligt skissen här nere på sidan.

Kamkedja, förgasare av märket Schebler TX eller Stromberg U 2

Roger Fredriksson

Konvaljvägen 12

GUSTAFS

Tel.0243/40536

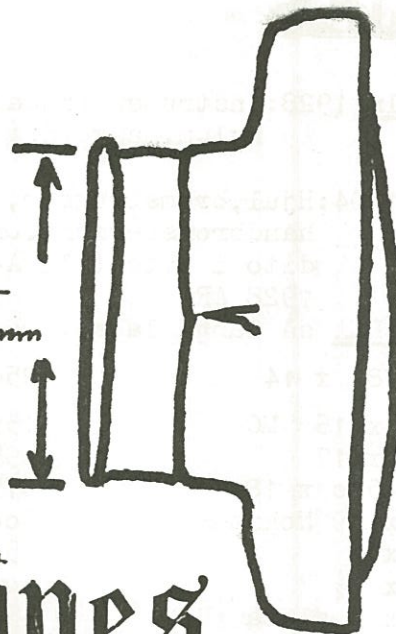
Till

Nash 1929/30:Skärmar.Allt av intresse till denna vagn.

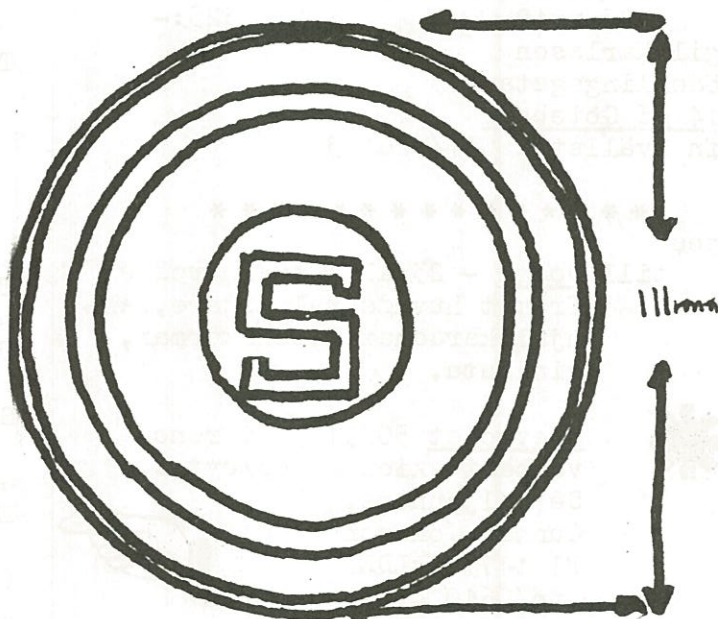
Ingvar Carlsson

Sidvallsvägen 19

832 00 Frösön



Köpes



Roger Fredriksson
Konvaljvägen 12
GUSTAFS
Tel.0243/40536



Ljuddämpare AB
S. NORIN & Co.

Butik: Köpmangatan 20

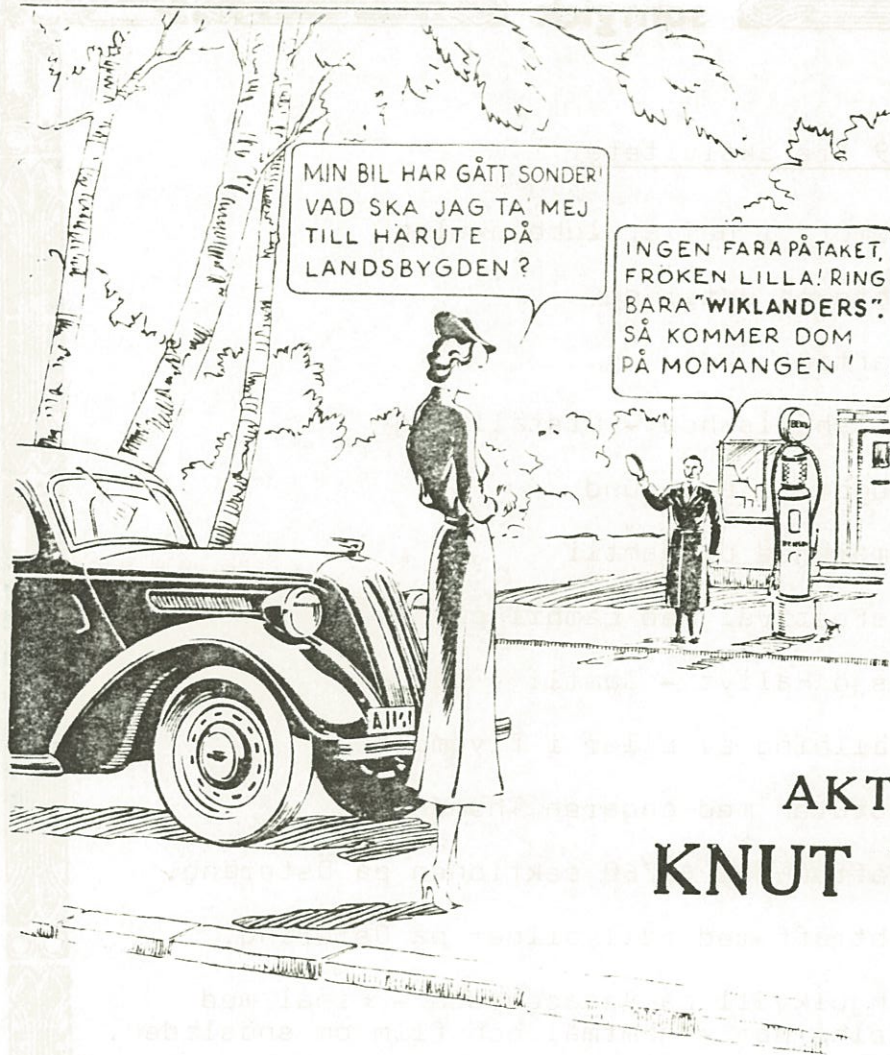
Lager: Bankgatan 16

Tel. 060/12 44 55 - 17 09 17

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

AKTIEBOLAGET STARLA-WERKEN

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



Allt
för Eder bil hos
Wiklanders

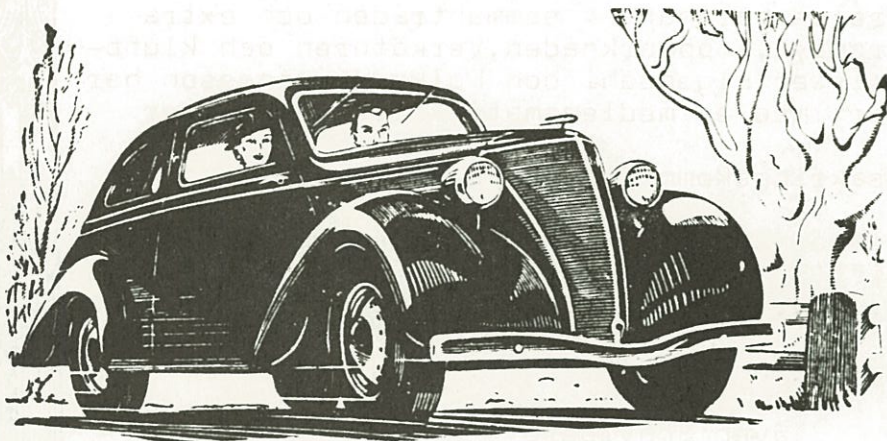


Byt förresten till Eder en
V 8-ekonomivagn så behö-
ver Ni aldrig bli utsatt för
något krångel!

AKTIEBOLAGET
KNUT WIKLANDER

Telefon: namnanrop "Wiklander"

Se Jämtland — se hela världen!



*Res
bekvämt
med V 8!*

*Vilket behagligt avbrott efter ett jäktande arbete att mjukt
och ljudlöst få susa fram mil efter mil uti Guds fria natur i
sin vackra och bekväma V 8 — V 8 är vagnen som alla tala om.*

Är Ni ej redan V 8-ägare, begär en provtur hos

AKTIEBOLAGET KNUT WIKLANDER

Telefon: namnanrop "Wiklander".

1979 års aktiviteter

- 9 febr. Klubbmöte i gamla klubblokalen
16 mars Årsmöte på Österäng
5 april Filmafton
28 - 30 april Ishallsshow - Utställning
4 maj Klubbmöte i Arvesund
26 maj Loppmarknad på Jamtli
9 juni Lionsfestival med gambil på Östersunds Travet
11 aug. Storsjö Rallyt - Jamtli - Gaije
12 aug. Utställning av bilar i flygmuséet
8 sept. Verköturen med ångaren Thomée.
4 okt. Filmafton med 45/60 sektionen på Österäng.
8 nov. Klubbträff med rallybilder på Österäng.
8 dec. Lillhjulkväll på Aspäsgården - Final med
nyckelharpor - jämtmål och film om snösläden.

.....
Klubben har under året sänt ut två klubbtidningar, två
medlemsblad, MHRF:s evenemangskalender och MHRF:s an-
nonsblad.

Klubbens styrelse har haft 4 sammanträden och extra
träffar för rallyt, loppmarknaden, Verköturen och klubb-
tidningen. Christer Elgendahl och Folke Hemmingsson har
arbetat tappert med en medlemsmatrikel, som utkommer
1980.

Klubbens försäkringskommitté har behandlat 40 ansök-
ningar.

Klubbens medlemsantal var 1979 160 st. Alla hade be-
talt sin avgift!

.....
Klubbens styrelse har under år 1979 bestått av

Ordförande	Sven Schylberg
v.ordförande	Folke Hemmingsson
Sekreterare	Folke Boogh
v.sekreterare	Christer Elgendahl
Kassör	Sven Jernberg
v.kassör	Arne Blix

En Pärla bland veteranbilar

Hoting (ÖP) Det här handlar om en pärla bland veteranbilar. Om en Essex Phaeton av 1923 års modell med treväxlad fyrcylindrig motor på 50 hk och sätten klädda med buffelhud. En dyrgrip som ägaren Birger Nilsson, Kyrktåsjö, snyggt upp och vårdar.



Håkan Hopstadius

Bilen är i ett skick som garanterar att den även rullar genom 1980-talet. En fantastisk bil med det mesta i originalskick. Motor, sufflett, inredning, ja t.o.m. avgassystem och ljuddämpare är original. De har inte behövt bytas på de 56 år som gått sedan Knut Wiklander i Östersund sålde bilen den 11 augusti 1923 till Viktor Bergvall i Alanäs. Den fick ersätta en Cadillac av årgång 1903 som på 1950-talet för övrigt såldes till Stockholm.

□ **Uppteendelse**

Sten Bergvall, Backe, minns när hans far kom hem med bilen till Alanäs. Det var stor uppteendelse. Föräldrarna hade länge diskuterat den här affären för bilen kostade inte mindre än 6.000 kr.

– Minns så väl när vi, jag och mina bröder, sprang emot pappa när han kom körande med den nya bilen. Hur jag så småningom lärde mig köra bil hemma på gården.

□ **"Buskörning"**

Sten minns också att det på den tiden betraktades som rena rama buskörningen när de fyra milen mellan Alanäs och Strömsund avverkades på en timme.

När man sedan gjorde sig av med hästen användes bilen även att dra slättermaskin och för att köra in hö med under många somrar.

Senare blev bilen en raritet. Skolklasser kom på studiebesök och veteranbilsfantaster kom

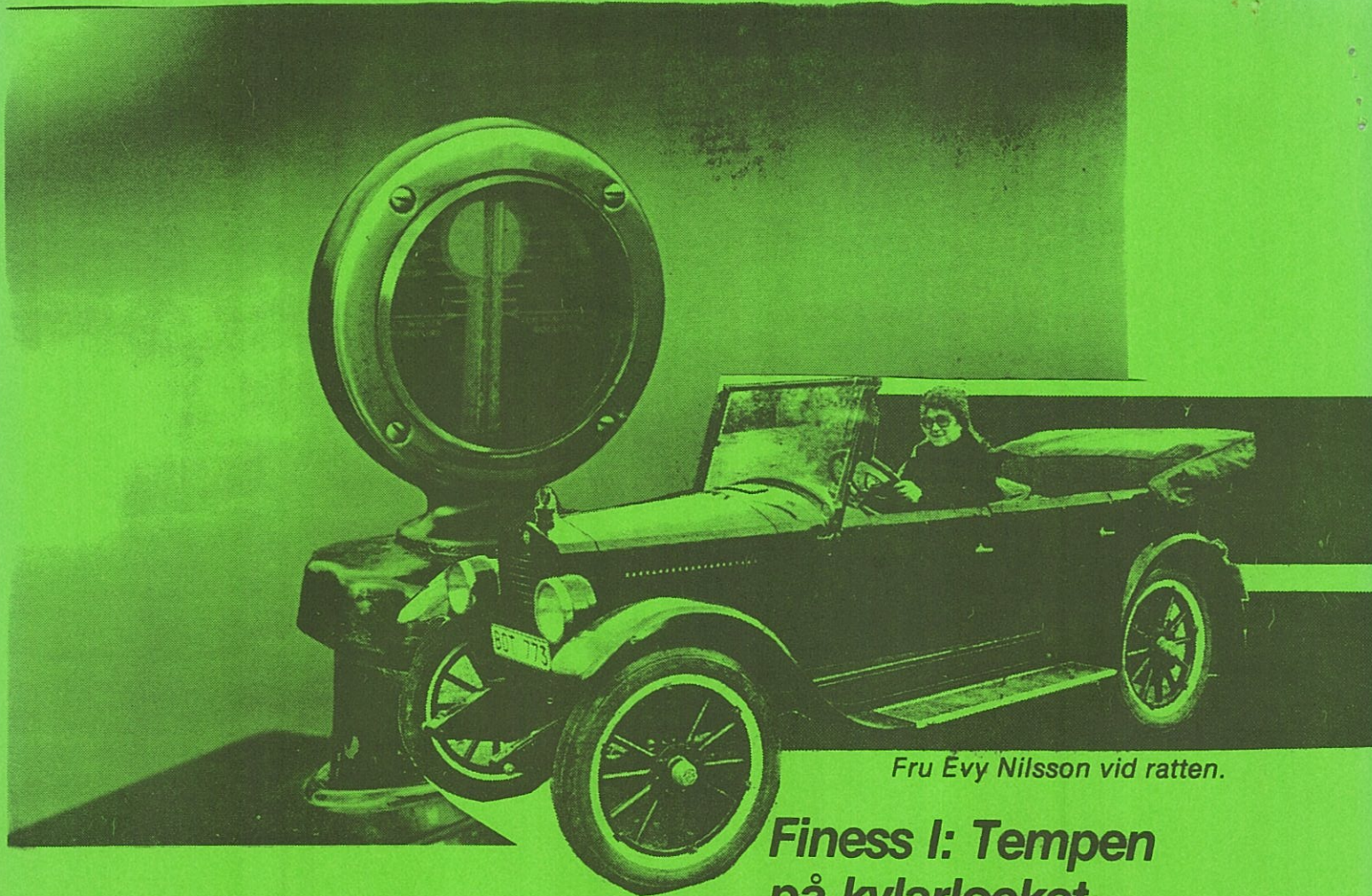
långväga ifrån för att smeka "lilla Hudson" som bilen också kallades en gång.

□ **Upplevelse**

Och bilen behåller sin dragningskraft. Birger Nilsson som köpte den för några år sedan behöver knappt mer än glänta på garagedörren förrän intresserade dyker upp. Och att sedan få en åktur är en upplevelse.



Får en bil se ut hur som helst ser, 2-åriga Alexander Edström, Kyrktåsjö, ut att fundera när han ställs öga mot öga med farbror Birgers Essex Phaeton från 1923.



Fru Evy Nilsson vid ratten.

Finess I: Tempen på kylarlocket

Ovanstående bil, som
avporträtteras av Håkan
Hopstadius tillhör vår klubbmedlem
Birger Nilsson i Kyrktåsjö.



Temperaturmätaren sitter i kylarlocket ovanför emblemet.

Finess II: Olje- kanna i motorhuven



50 hk utvecklar den fyrcylindriga motorn. Allt lättåtkomligt, observera oljekanna till vänster.