

Jemtlands veteranbilklubb

# Karburatorn

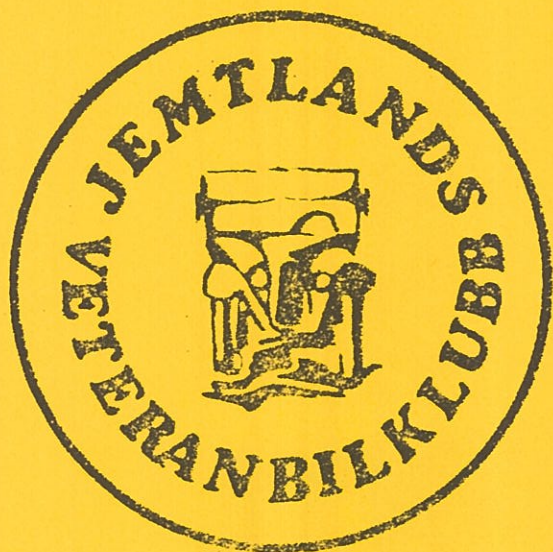
Nr 2

Årg 10

1981



Valladalsrallyt

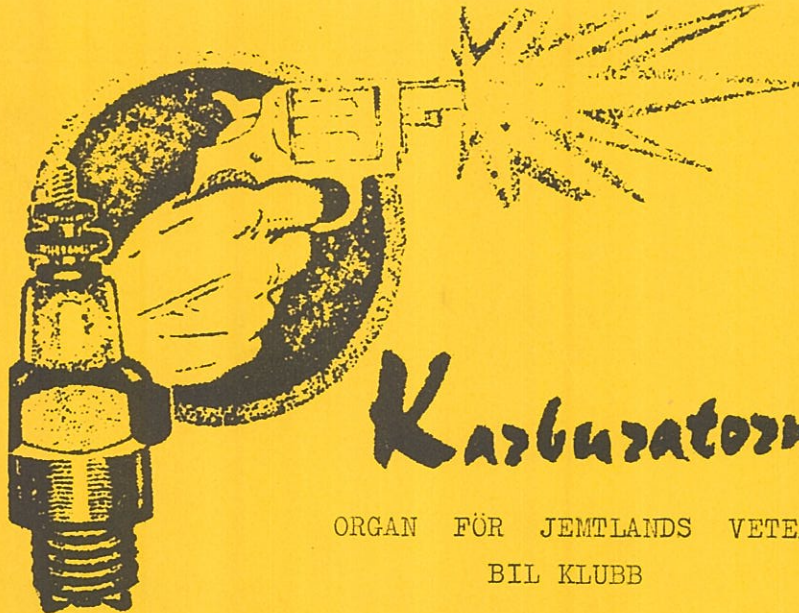


Jemtlands Veteranbil Klubb är en idéell förening, som startade 1970.

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 museer 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.



## Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN  
BIL KLUBB

# Gott Nytt År

Åter har ett år gått. Otroligt! Det var inte länge sedan jag satt och skrev en nyårshälsning till Er kära läsare av Karburatorn. Ännu bistrare tider har det blivit för oss gambilsälskare. I fjol kostade bensinen 3.31 kr/liter. Nu kostar den billigaste bensinen 3.69 kr/liter. Glädjande renoveras det en hel del i vår klubb, trots att bensinen går upp i pris. Förra sommaren kunde vi beskåda fem nya bilar i vår klubb. I år lär det bli ännu fler. Även 60-tals bilarna har kommit i ropet. Det är hög tid att ställa undan några, om det skall bli några kvar till år 2000. Vattudalsrallyt blev en trevlig tillställning. Det kördes i strålande sol under mycket gemytliga former. I år fyller Jamtli 75 år. Det firas veckan 6 - 13 juni. Ett rally på Jamtli söndagen den 13 juni skulle bli en bra final på firandet. Så får

REDAX

önska Dig ETT GOTT NYTT ÅR!



### TELEVESJONSFILMINSPALINGA I UNNERSÅKER 1981

Ja satt på balkongen i sommarstuga en kväll i juni å å fändere på en massa olösta problem.Plötsligt ringde telefon å skingre alle mine tanker.

Hallå.Järnberg spiking---Jaså.Det vet ja väl.Du ha ju spike i flere år nu---Jo, men nu vill jag spike till Dej och fråge, om Du kan ställe opp klokkan 9 i morron bitte på en filminspelning i Unnersåker och köre klubbens gamla lastbil???

--- Men, men, klokkan är ju sex och jag har 20 mil dit. Jag har ju bara 15 timmar på mej att förberede mej på. Du måste försöka.Han som skulle köre ha vårte sjuk---. Ja, men jag måste prata med dom jag bor med.Ja,du får en timme på dej att fändere.Ja, ring om en timme ska Du få besked.

Dan ätte klocka kvart i nie, stå jag vid Gulfmacken i Unnersåker och fryser, så jag skakar i alle foger.Det kommer den ena snöbyn före den andra vandrande över Ottfjället. Det blåste småspik och knappnålan. Fem i nie kom bärgningsbilen med gammellastbilen. Klockan nie kom filmteamet - två busslaster stark. De var inte mindre än 15 personer,som välldede ut ur bussarna.

Jag hade inte ens hunnit provköra lastbilen förrän filmteamet omsvärmade bilen och började klä den med kameror ock belysningsarmatur. Jag kom inte i närheten av bilen ens. Klockan 9.05 kom Örjan med en släpvagn och ett elaggregat. Nog kändes det litet pirrigt att tänka på att jag snart skulle sätta mej i lastbilen och köra med all utrustning hängande runt. Ja, en kamera satt så nära ratten, så jag fick inte fingrarna mellan.

Bäst jag stod där och kände mej dum, kom en gubbe fram till mej och sa:Kom med här nu, så skall vi kä på dej.Va nu då? Är jag inte bra klädd heller? De drog iväg med mej till ett rum i hembygdsgården som de hyrt.Där fanns rekvisitan. Jag blev på nolltid förvandlad till en beredskapsinkallad militär anno 1939 med allt vad därtill hör. Sen var jag klädd trodde jag.Men en annan snubbe drog mej hort till ett hörn, där han hade ett bord fullt med all möjlig kosmetika och smink. Nu skulle jag bli både yngre och snyggare, sa han. Efter en stunds kletande och målande kände jag inte igen mej längre.

Jag var både skrynkelfri och solbränd. Ja, de va rent så flickor på baren börja flörta med mej. Någe sådant ha int hänt mej på tretti år. Men jag tänkte för mej själv. Om ni visste vad som döljer sej bakom masken, skulle Ni flörta lagom.

Det kändes lite konstigt att efter 16 timmar sen jag satt på balkongen och fåndere ha blivit skådespelare. Jag trodde inte riktigt på det, så då regissören ropade skådespelarna hit, så gick inte jag. Då ropade han: Kom Du också Edvin. Du är skådespelare nu. Herre Gud! Hur skall jag klara det här. Jag har ju inte ens provkört bilen än. Nu fick jag ett manus som gällde det avsnitt jag skulle vara med på och ingående instruktioner över hur vi skulle jobba.

Varför skulle jag ha ett eget manus? Jag som inte skulle säga ett enda ord? Jo, jag måste känna till handlingen och så skulle jag vid färd i bilen spela Åke Görnfalks roll ibland och då skulle jag säga hans repliker. Men de hörs inte i filmen, utan där hör man bara Arne Strömgrens svar. Det är för invecklat för att förklara. Det gäller trickfilmning i högsta grad.

Undrar Ni hur det gick att köra bilen? Jo, som tur var så var bilen lättstartad och gick bra. Den osynkade lådan var en gammal bekant sen 30- och 40-talen, så det gick även att växla.

Bilen lade visserligen av några gånger, men det visade sej vara rost som lossnade i tanken som orsakade detta. Men Berra, teamets allt i allo, klarade snabbt och villigt allt mekgöra. Förresten tyckte alla det var roligt att meka med gammelbilen. Den blev verkligen deras skötebarn.

Några roliga episoder:

Vi hade slagit bivack i en skogsglänta i närheten av en ensamt liggande gård och skulle ta några scener vid tältet och på vägen. Det gick ont. Scenerna fick tas om 7 - 8 gånger. Varje gång måste vi åka fram till gården för att kunna vända. Sjätte gången vi kom för att vända på gården, kom en åttioårig gumma ut och undrade nyfiket? Är ni ryssar eller är ni svenskar? Då hon fick höra, att vi var svenskar, sa hon. Jag trodde det var ryssar för de hade så gamla bilar. Det har varit hit 5 stycken likadana bilar och vänt förut också.

En gubbe på moped kom, stannade och brydd över vad vi höll på med. Han kom så precis, så han kom mitt i repetitionen, då Åke Görnfalk hittar granater och dynamit under dynan eller häcken som han säger.

Görnfalk ryter och skriker. Va i helvete osv....

Gubben får bråttom, tar sin parkerade moped, springer en bit, innan han startar mopeden och försvinner i högsta fart under det att filmteamet får sej ett gott skratt.

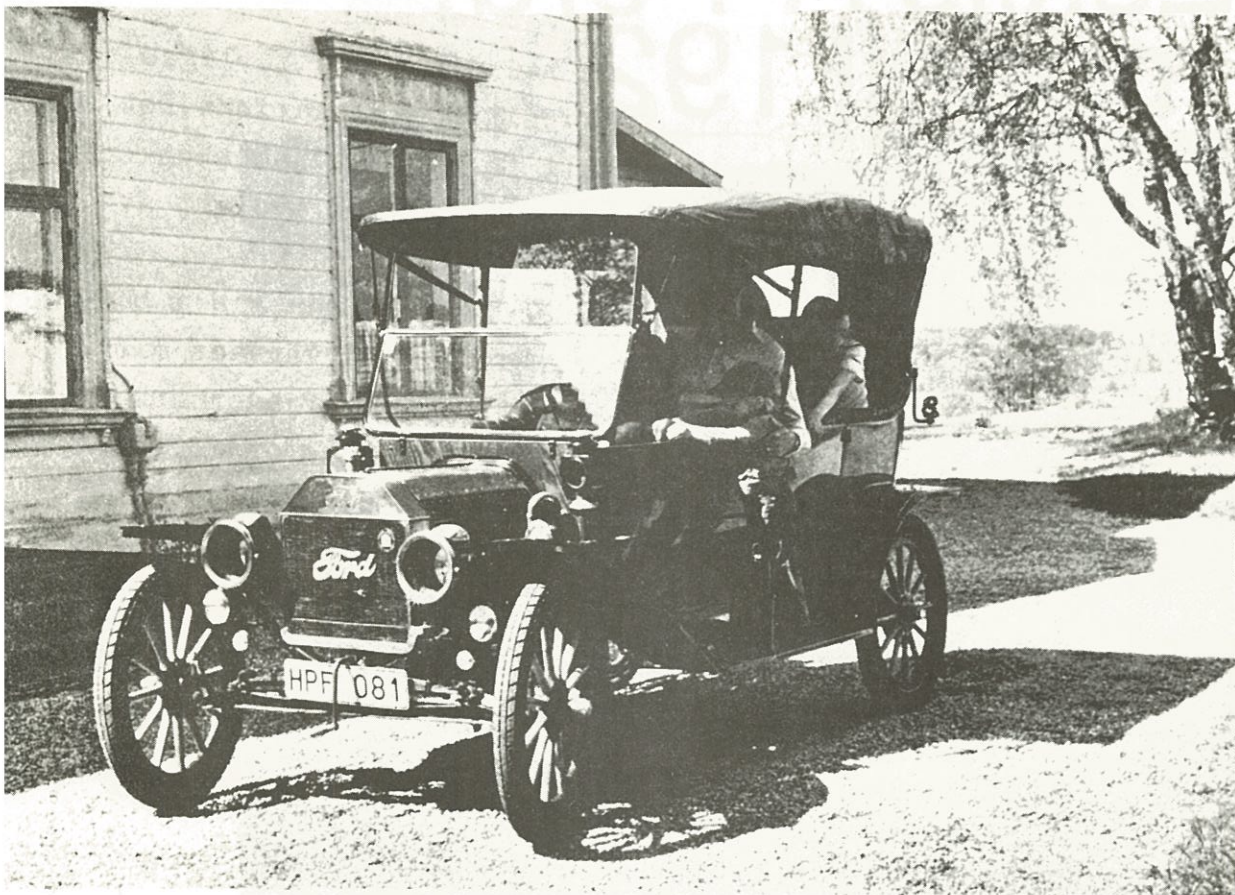
Berra fick fel på inspelningsbussen. En specialbyggd Dodge med plats för 10 personer förutom inspelningsutrustning. Generatoren slutade att ladda och Berra tömde snart alla batterier vi hade med. Så till sist var det ingen bil som startade. Men måttet blev rågat, då Berra blev stående med bussen tvärs över vägen och inte någon stret.

Nu hade han också effektivt stängt inne våra andra bilar också. Som tur var kom det en grusbil och hjälpte oss tillrätta.

Men Berra var som en krutdurk. Ingen vågade prata med honom förutom skriptan och jag. Det var fredagkväll. Alla verkstäder var stängda. Det ringdes minst 10 dyrbara samtal till både Malmö och Stockholm, men allt var tji. Sista utvägen blev att jag ringde till Christer som stod i begrepp att fara på fest. Men han gav mej ett värdefullt tips som räddade situationen. Efter en halvtimme hade vi en bilelektriker där med en liten lödkolv. En kvart senare var felet avhjälpt och Berra gav mej en hård kram. Skriptan skulle han krama om lite senare. Det var hon som kopplat alla våra samtal från deras biltelefon.

Edvin Backman 1981.

# För inte så länge sedan!



En av förgrundsgestalterna inom Jemlands Veteranbil Klubb och veteranbilshobbyn är borta.

Arne Blix intresse för veteranbilar väcktes i början av 1960-talet. Han har sedan dess skaffat, renoverat och kört många veteranbilar. Men pärlan bland Arnes bilar var ändå hans T-Ford 1914. Med den deltog han i de flesta rallyn och utställningar, som klubben ordnade.

Arne har även deltagit i flera filminspelningar med sin T-Ford, bl.a. i filmen om Monte Carlo Rallyt.

Inom klubben har Arne verkat aktivt alltsedan han blev medlem 1972. Han har haft flera förtroendeposter under åren. Han har verkat aktivt för att bevara många äldre fordon inom länet samt forskat om bilismens historia.

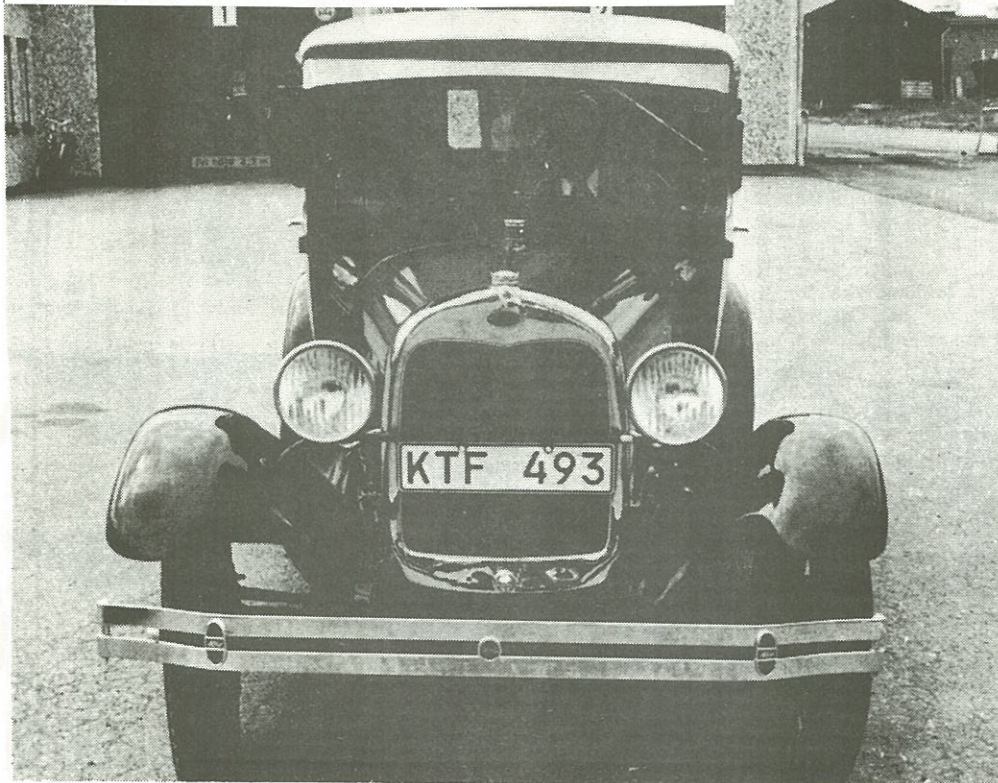
För den som inte kände Arne, kan sägas, att han var en gemytlig och mycket omtyckt person. Trots att hans hälsa inte var så god de sista åren, sparade han aldrig på sina krafter, när det gällde att ställa upp för klubben och enskilda medlemmar.

På senare tid talade Arne många gånger om hur mycket han skulle hinna med, när han fick pension. Tyvärr blev han tvärt avbruten i sina intentioner, men hans minne skall alltid leva bland de, som hade äran att få vara hans vän.

Jag avslutar med de tänkvärda ord hans familj tecknade i Arnes dödsannons: Sörj ej att Arne är död. Gläds istället åt att vi fått ha Arne bland oss.

Christer.

# Eskils A-Ford modell 1928



Eskils gamla A-ford skulle den gå igenom besiktningen. Det var allt lite nervöst innan.

## Klarade sin första besiktning på 25 år

Eskil Ahnlund från Rossön är en glad man i dag. I går fick han nämligen belöningen för fem års pedantiskt slit med sin gamla A-ford modell-28.

**Den passerade genom sin första besiktning på 25 år utan problem.**

Det blev lite uppståndelse på bilbesiktningen i Strömsund när Eskil uppenbarade sig med sin relik från svunna tider. Det var ompyssling och försiktiga tag på alla håll. Och alla turades om att få köra den gamla bilen.

Lite problem var det med bromsarna, men det justerades snart, och med två påpekanden passerade den gamla A-forden sin första besiktning på närmare trettio år.

### **Fem år av slit**

Men så ligger det en ordentligt arbete bakom också, från ägaren Eskil och hans "chefsmekaniker" Jan Forsgren. Fem år av slit närmare bestämt.



– Ja vi har ju i och för sig inte slitit dygnet runt i fem års tid. Det har blivit på de lediga stunder man haft. Och skall man vara noggrann så måste man ta god tid på sig, säger Eskil.

### **Ordentliga saker**

– Jag hittade bilen för fem år sedan uppe i Gädde. Den var faktiskt ganska väl bibehållen trots att den stått utomhus i närmare tjugofem år. Inte mycket rost alls. Men det är klart, de gjorde ju ordentliga saker på den tiden. Ingen tunnplåt precis.

A-forden kom 1928, och efterträdde bilarnas bil, den anrika T-forden.

A-forden tillverkades också i en hel del exemplar.

Närmare fyra och en halv miljon om jag inte har fel. Så det rullar väl en hel del sådana här om kring i Sverige fortfarande.

När Eskil väl hade kommit över bilen satte han igång ett minutiöst återställningsarbete. Bilen plockades ner i näst intill molekyler och restaurerades bit för bit.

– Varje karosdel blåstrades och lackades. Fotbräcerna och två små sidoplåtar fick vi köpa nya. En vindruta också. Annars är allt original.

### **Dunkla färger**

– Förutom färgen förstås, den fick vi försöka blanda till så lik de gamla färgerna som möjligt. De hade ju mycket dunklare färger på den tiden.

Men igenom besiktningen gick den alltså. Och Eskil kunde glatt puttra hem, med 40-hästarmotorn förnöjt spinnande.

– Den är god för hundra knyck, men jag nöjer mig med sextio. Den vilan är den värd, skrattar Eskil.

**Bosse Svensson**

# GRATTIS!

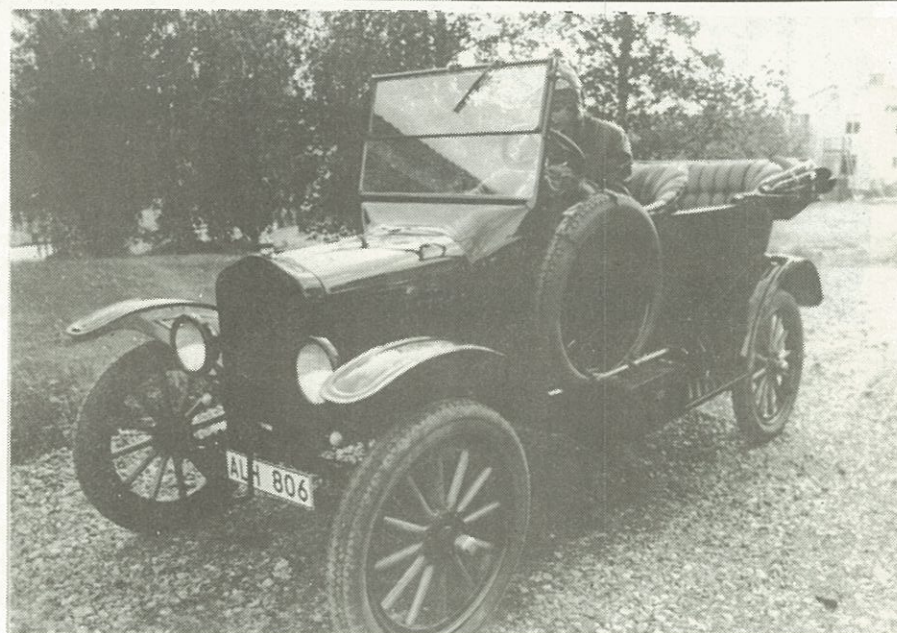
Två Östersundsgrabbar, som fick sina bilar klara sommaren 1981 var Leif Fregelin och Stig Norén.

Leif, som egentligen bor ute på Frösön, har byggt en 1915 års T-Ford Touring, som gick igenom bilbesiktningen utan anmärkning.



Stig Norén började hösten 1980 samla delar till en 1923 års bil. Sommaren 1981 var bilen klar. Grattis säger vi till de två duktiga bilbyggarna. Vad blir härnäst?

## VILKA BILAR!



# Här kommer Mats i Jämtlands äldsta bil – Ford från 1911

Jämtlands äldsta bil, en Ford från 1911, får inleda LT:s serie "Gamlingen", som vi tänker publicera ett tag framöver.

Det blir en rad fina jämtländska bilar av äldre och lite nyare årgångar som renoverats och rustats upp av sina ägare.

Det finns ett enormt intresse för veteranbilar i Jämtland, och i många garage, lador och uthus står verkliga rariteter. Många av dem är redan restaurerade till toppskick medan en del ännu inte är påbörjade.

I serien "Gamlingen" tänker vi visa vad som finns i gammeldags bilväg i länet.

Vi börjar i Hackås där Mats Ragnarsson har restaurerat en Ford 1911 till absolut toppskick.

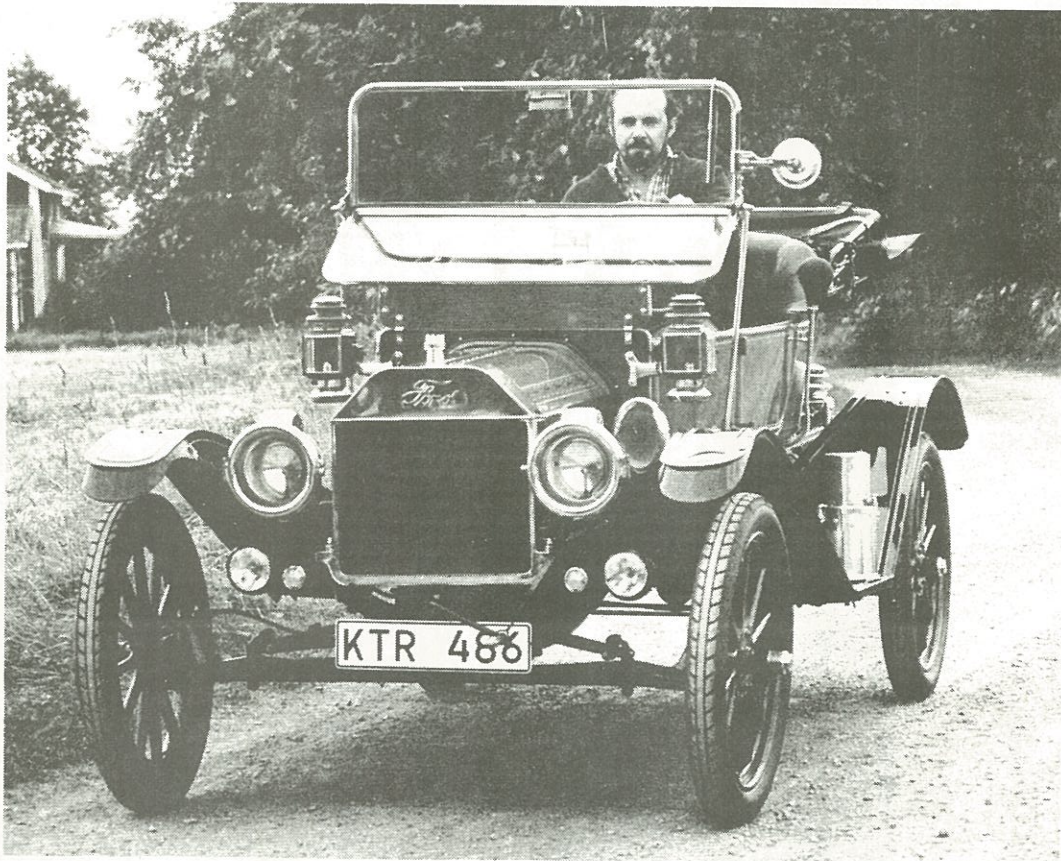
Forden är ett hopplock av delar från hela landet, även om det mesta kommer från Jämtland och Härjedalen.

Karossen har Mats köpt från USA och de delar han inte lyckats få tag i har han tillverkat själv.

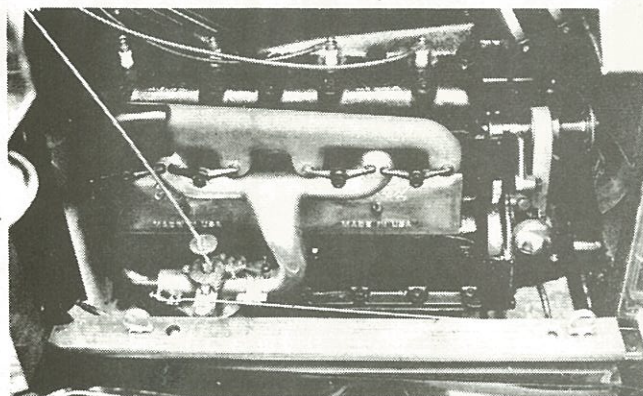
Efter 12 års letande efter delar, 3.000 timmars ihopsättning, stod så bilen klar och den 31 juli i år rullade den ut från Svensk Bilprovning med godkännande.

Om någon av LT:s läsare har en bil eller vet om någon bil som skulle passa in i serien "Gamlingen", kan ni höra av er till redaktionen.

**Jan Andersson**



□ Mats Ragnarsson, Hackås, med sin fina Ford 1911, som är Jämtlands äldsta bil. Foto: Jan Andersson.



## Gamlingen

□ Motorn är en rak fyra på 3 liter och 20 hk. Det är inte mycket som skiljer från dagens motorer, grundprincipen är densamma.

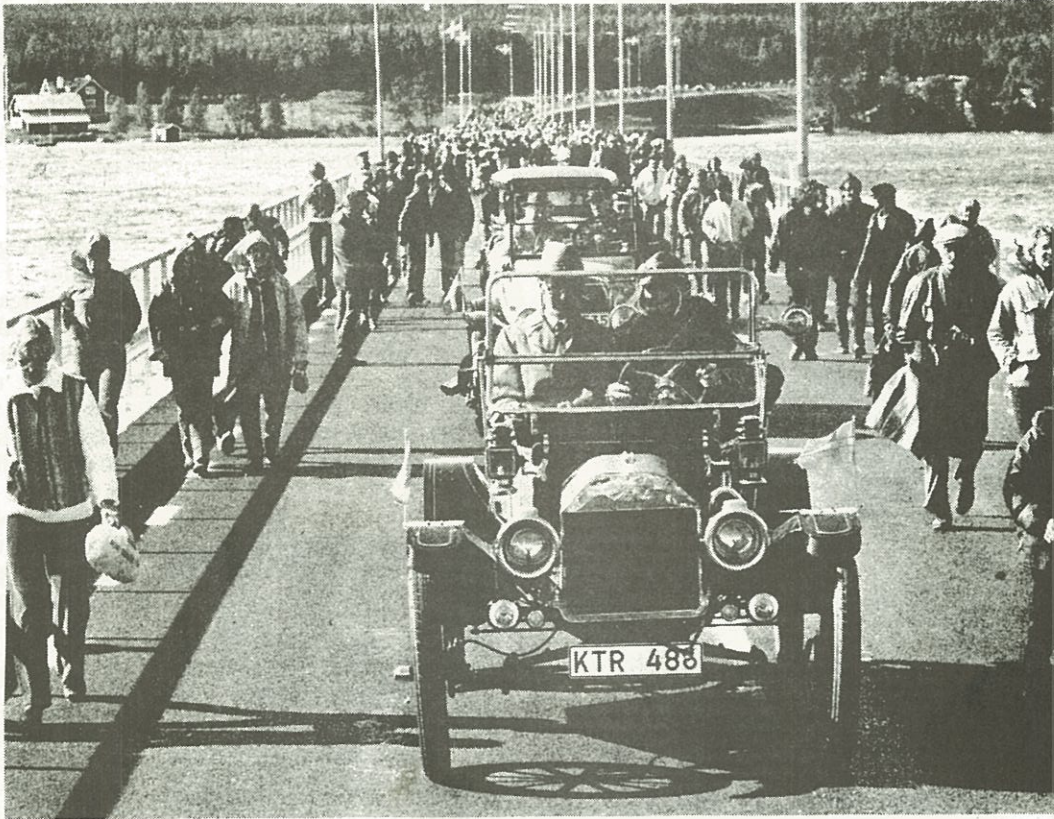
### Ford Torpedo

Roadster 1911  
Motor: 4 cylindrar, 3 liter på 20 hk. Hel och halvfart. Toppfarten ungefär 65 km/tim. Bilen väger 770 kg.

Årsmöte blir det fredagen den 6 februari 1982 kl 19.00 i vår trevliga lokal på Ringvägen. Till dess har vi Öppet Hus kvällar som vanligt den 11/1, 18/1, 25/1 och 1/2. Vårdar dessa kvällar är Sven Jernberg, Mats Mattsson, Christer Elgendahl och Folke Boogh. Sekreteraren påminner om att det finns mycket läsvärt i klubblokalen. Mängder av tidningar har kommit. 13 olika klubbar har skickat oss tidningar. Minst 50 olika har kommit. Det är mycket det, om man betänker alla annonser varje tidning innehåller. Alltid finns det något läsvärt för Dig.



# Jämtbilar i pressen



□ Först över Sannsundsbron efter den officiella invigningen var ledamöterna av 50-talets brokommitté, som fick åka i veteranbilar.

Först i raden av gamla bilar kommer Mats Ragnarsson, Hackås med sin 1911 års T-Ford. Bakom honom skymtar vi Algot Jakobsson, Kårgårde, också T-Ford, men av något yngre datum.

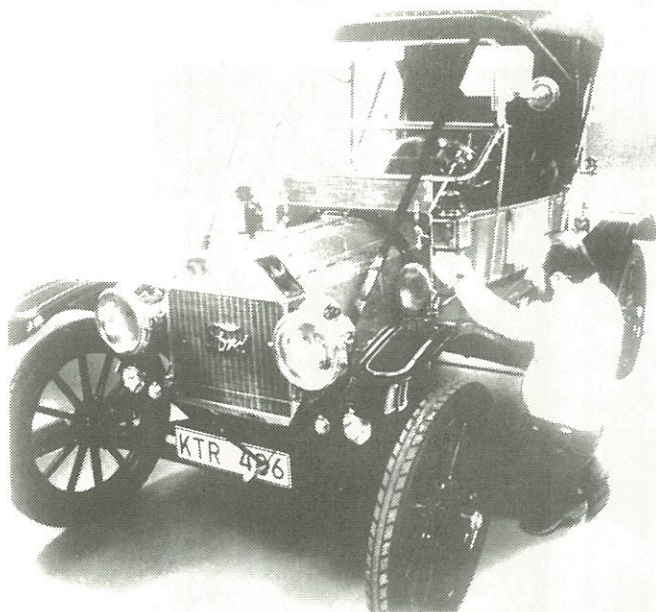


□ Här rullar den allra sista bilen av Sannsundsfärjan efter den allra sista färden. En Dodge 1928 ägd av bröderna Käll och Ruben Sandberg. Med på bilen åker också färjemännen Paul Nilsson och Joel Rodhe.

Grattis får vi säga till Käll Sandberg, som äntligen registrerat sin läckra Dodge!

# RARITET I HACKÅS

## 3.000 TIMMAR HAR MATS LAGT NER



■ ■ 3.000 arbetstimmar har jag nog lagt ner på den här bilen. Men så har jag också hållit på några år, berättar **Mats Ragnarsson** i Billsta, Hackås, som häromdagen körde in till bilbesiktningen i Östersund. Och där blev det godkänt efter omsorgsfull granskning.

Bilprovorna **Kurt Bergkvist** och **Ove Fritsborn** fann att allt var till belåtenhet.

I 12–13 år har Mats Ragnarsson hållit på och samlat delar till sin Ford av 1911 års modell.

– Jag har gjort besök på marknader i Falun, Hudiksvall och många andra ställen. Så det krävs tålamod.

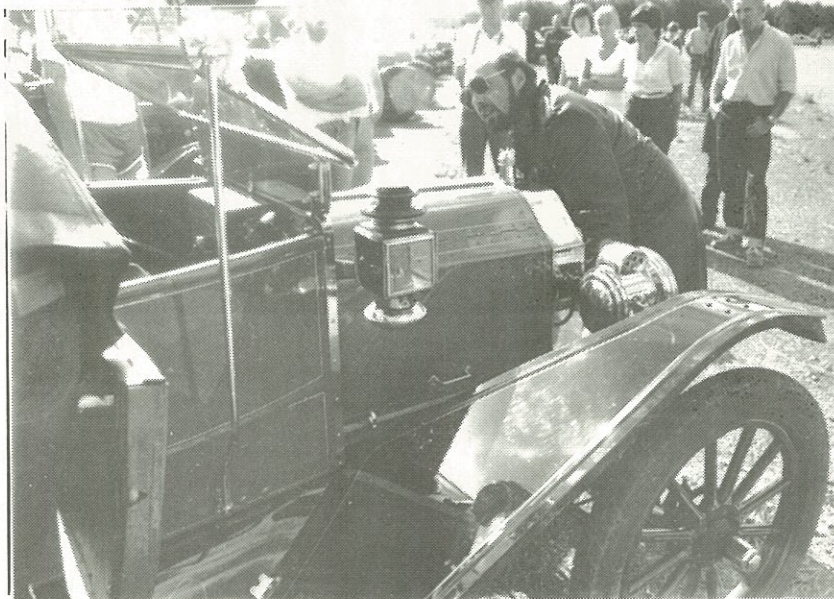
Mats har rustat upp bilen själv på ett undantag när. Skinnklädseln vågade han inte ge sig på utan överlämnade ansvaret till en fackman i Brunflo.

– Normalt sett brukar jag klara klädseln själv. Men den här gången rörde det sig om alltför fin vara. Ville inte ta risken att den skulle bli förstörd.

Knappt hade bilen klarat besiktningen så bar det iväg till första tävlingen. Den gick i Strömsund och Mats Ragnarsson hade inga problem med färden till och från Flata.

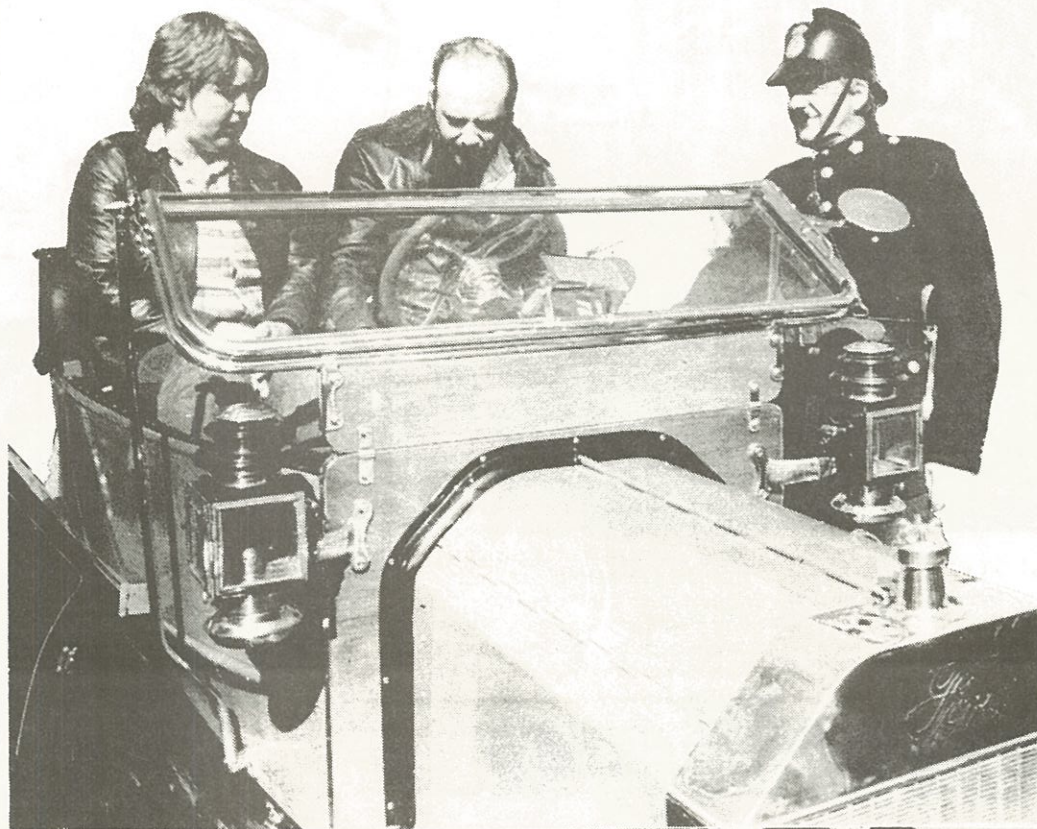
Det här är f.ö. inte den första bil som Ragnarsson byggt. Tidigare har han rustat upp en lastbil och en personbil, också det T-Fordar.

På övre bilden skruvar Mats fast den sista lyktan.



Så äntligen är bilen klar. Första färden efter besiktningen blev rallyt i Strömsund. Mats är nu redo att lämna Hallvikens flygfält, där en av Vattudals Rallyts kontroller var. På slingrande skogsvägar gick färden tillbaka till metropolen Strömsund och målet.

# VETERANBILARNA rullade in i Strömsund



Vid Hembygdsgården i Strömsund stod dyrgriparna uppställda.

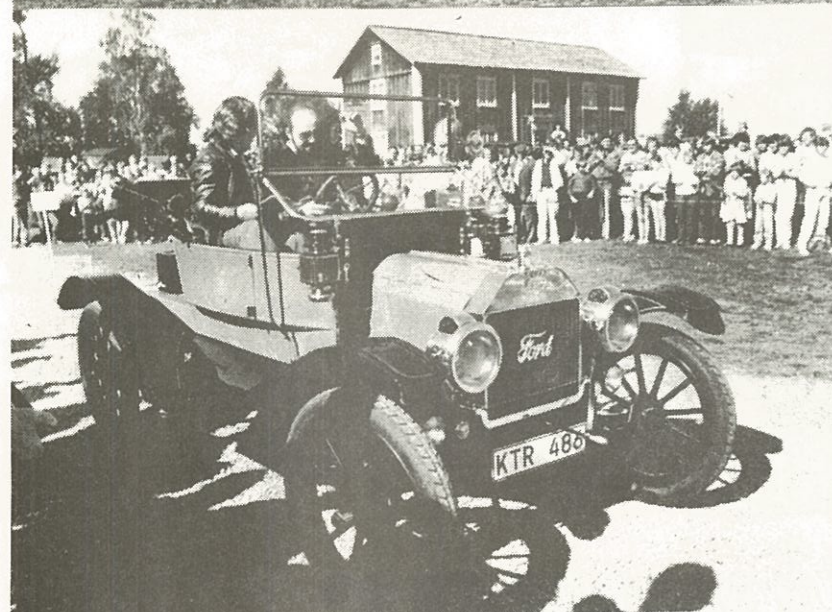
Veteranbilar från 1911 fram till 1961!

Detta var det första veteranbilsrallyt som ordnats i Strömsund.

Vattudalsrallyt hade man kallat tävlingen.

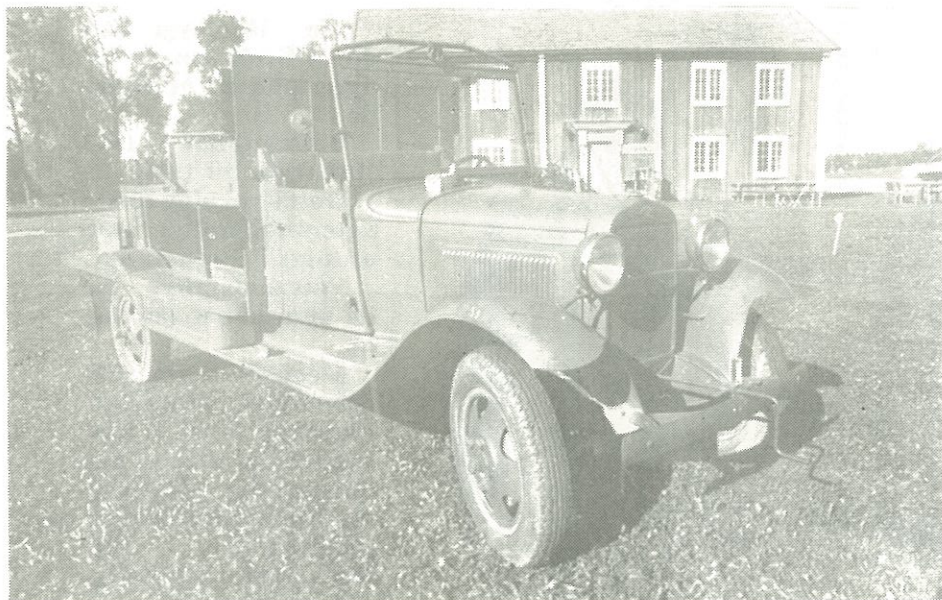
Mest intresse tilldrog sig nog Mats Ragnarssons Ford T Torpedo från 1911 – den äldsta bilen i tävlingen. En färggrann äldre amerikanare, som Mats lagt ner otaliga arbetstimmar på.

□ *Makarna Eva och Mats Ragnarsson, Hackås i sin Ford Torpedo av år 1911. Polisinspektör Björn Hjortling övervakade ordningen i uniform av gammalt datum.*

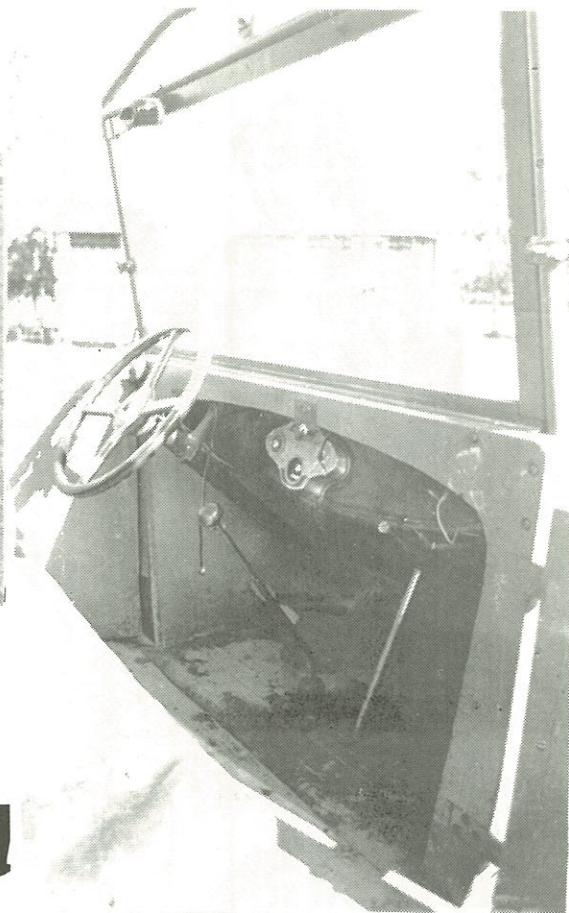


En verklig heldag för alla veteranbilsentusiaster blev det i Strömsund, där det fanns många vackra skenelser att titta på

# Visade upp sina rariteter

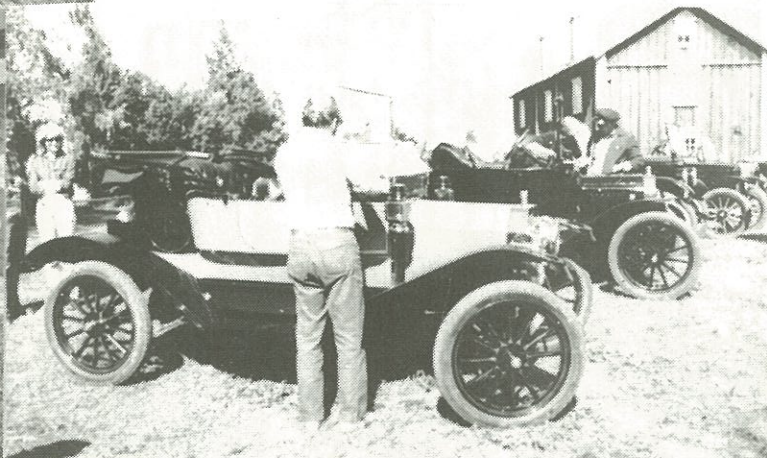
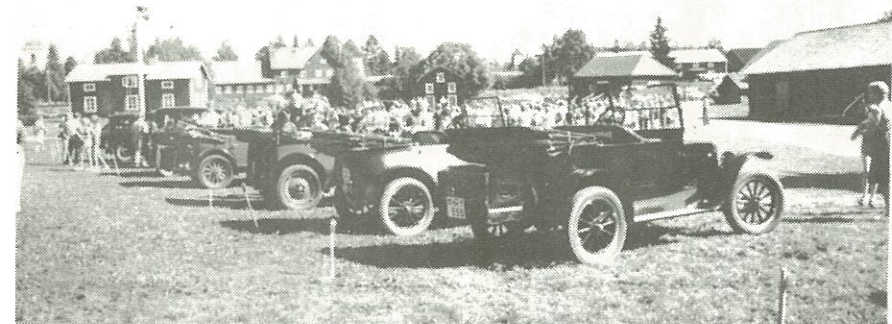


Här ser vi hembygdssföreningens egen brandbil, som hade rullats ut inför Vattudals Rallyt. Märket är som synes en A-Ford.



## efter otaliga

Här nedan ser vi några av rallydeltagarna uppställda på hembygdsgården inför start. Närmast kameran en Alfa Romeo 2000 Spider årgång 1960 och Ford Torpedo 1911.

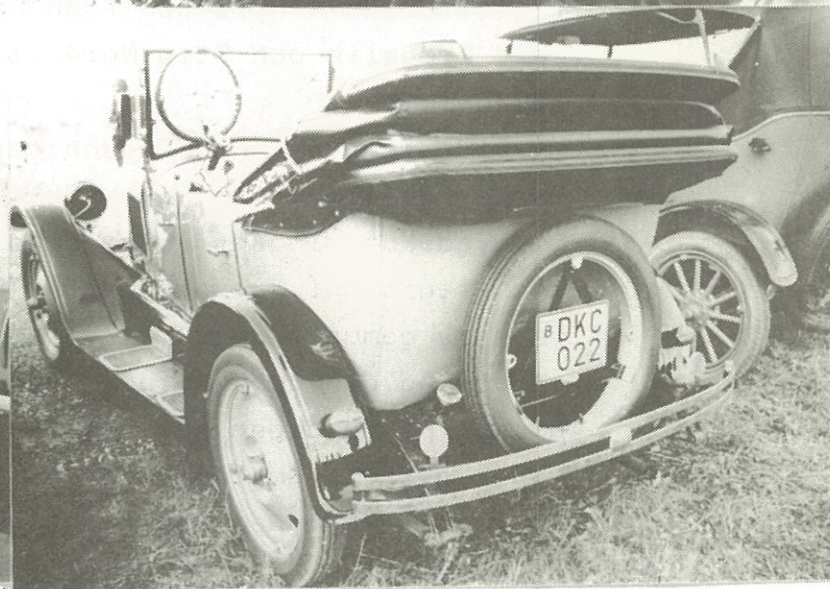
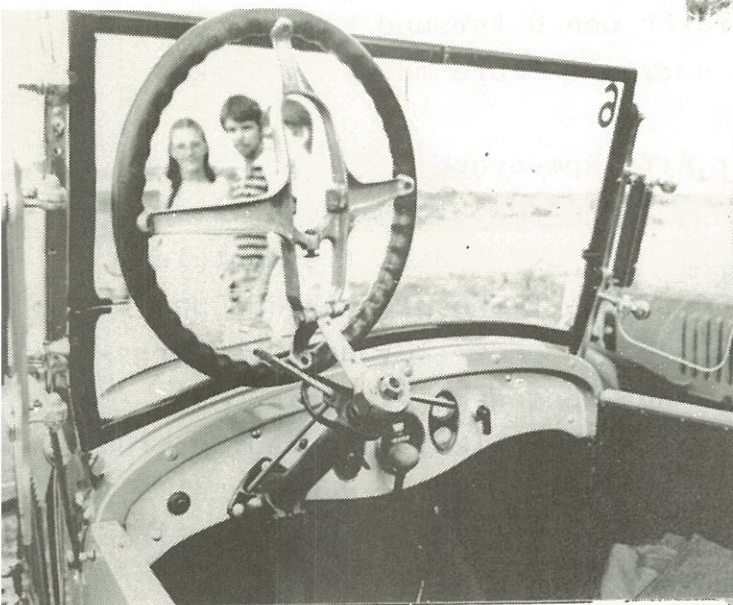


## arbetstimmar

# Glansen,



Chevrolet Superior 1925 heter denna läckra vagn och hör hemma i Strömsund. Den ägs av Erik Sjöbom i Strömsund. Bilen är som synes utrustad med en del finesser som uppfällbar ratt. Ganska praktiskt, när man skall kliva ur vagnen.

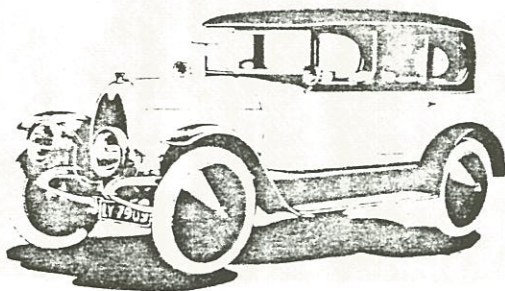


# doften,

# ljudet ...

# Vattudalsrallyt

8~9 augusti 1981



Det skrevs bilhistoria i Strömsund sommaren 1981. Det första veteranbilsrallyt gick av stapeln. Vattudals Rallyt kallades tävlingen. I inbjudan stod, att det planerades i regn men skulle köras i sol. Solen den sken som aldrig förr. Ja, det var ett strålande väder. Arrangemanget hade lockat mycket folk till hembygdsgården, där såväl start som mål ägde rum. Mest intresse tilldrog sig Mats Ragnarssons Ford Torpedo 1911. Oj, vilken bil. Det är en färggrann amerikanare, som Mats har lagt ner många timmar på.

Men där fanns också många andra skönheter. Birger Nilsson från Kyrktåsjö rattade elegant en Essex av årgång 1923. Den spann som en katt! Från Rossön kom Eskil Ahnlund med sin nyregistrerade A-Ford och från Frösön och Östersund kompisarna Leif Fregelin och Stig Norén i varsin T-Ford men från olika decennium.

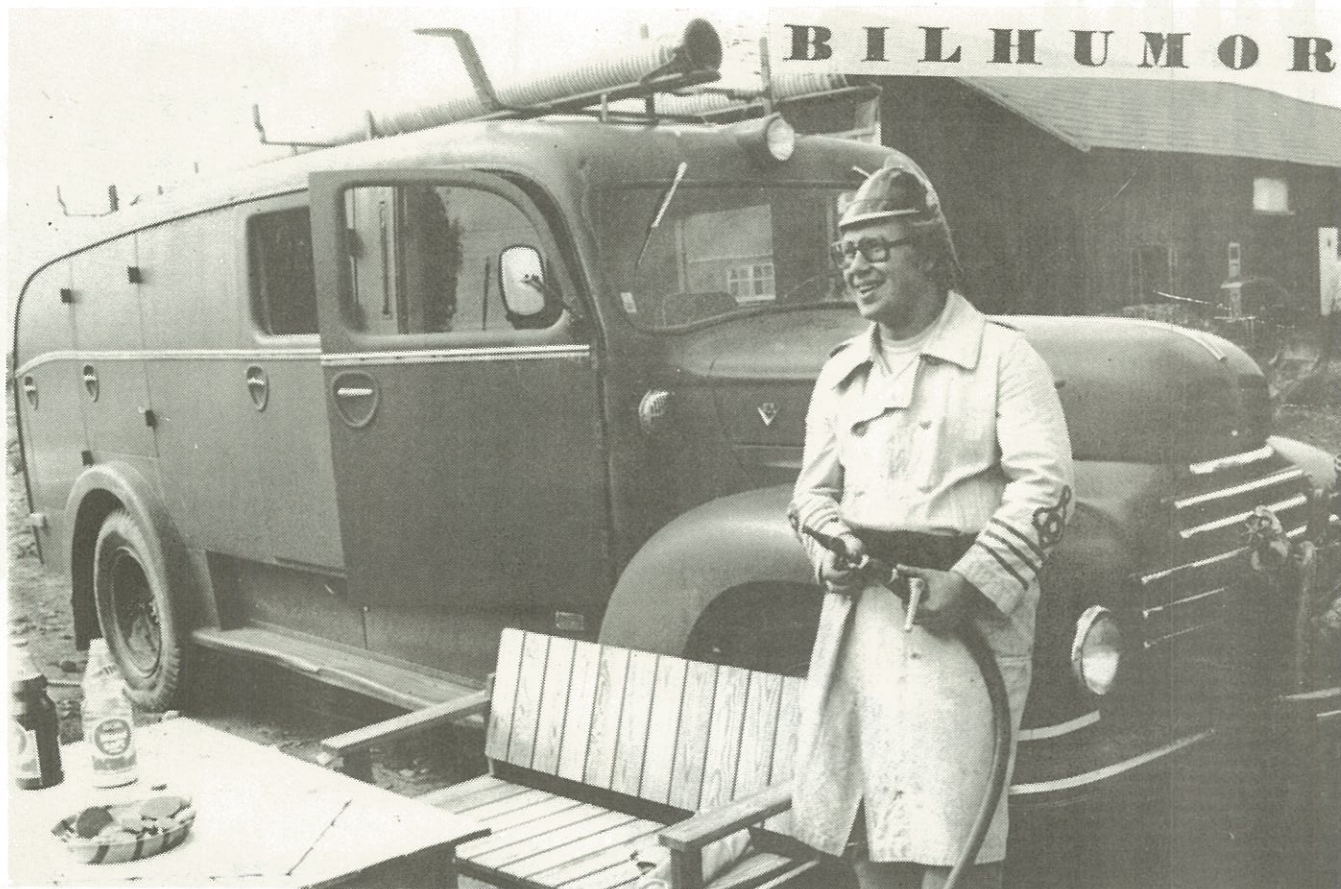
Andra intressanta fordon var Alfa Romeo och Chevrolet-och Fordar av olika årgångar liksom bilar av märket Mercedes. Även hembygdsföreningens röda brandbil från det tidiga trettio-talet hade tagits ut. Polisinspektör Björn Hjortling gick iklädd uniform av gammalt datum. Tävligen kördes under lördagen med prisutdelning och uppvisningsrunda under söndagen. Vid prisutdelningen på söndagen var det uppvisning av folkdansare med Gertrud Nyh-Lagerlöf som ledare. Ett 35-tal bilar ställde upp och alla kom i mål. Vattudalsrallyt blev en lyckad tillställning som Strömsunds sektionen av vår klubb kan glädja sig åt.

Tack  
grabbar!

REDAX



# Några glada rallydeltagare



Nu har vi kommit till en kontroll i Bredkålen. När provet var avklarad fick man släcka sin törst med saft ur kranen från denna brandbil.

Nedan har vi familjen Ivan Westermark, som hade kört T-Ford upp till Jämtland från Dalarna.



# VILKA VETERAN BILAR

Vilka skönheter!

Denna vackra Plymouth 1951 ägs av Ivar Eriksson, Hoting. Ivar körde själv en vagn av märket Mercedes Benz 300.

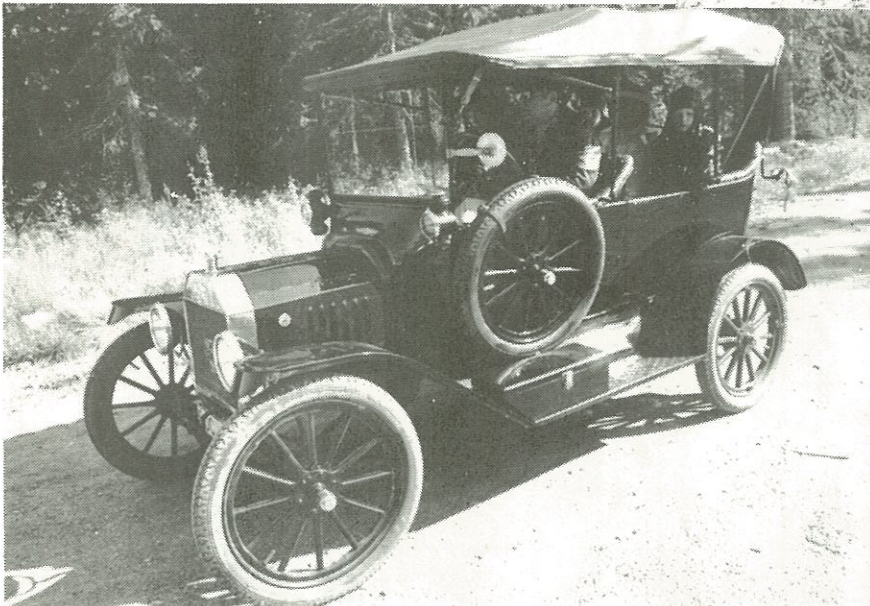


Familjen Rolf Nilsson från Östersunds metropolen ratade en Opel Olympia 1951. Vacker bil!

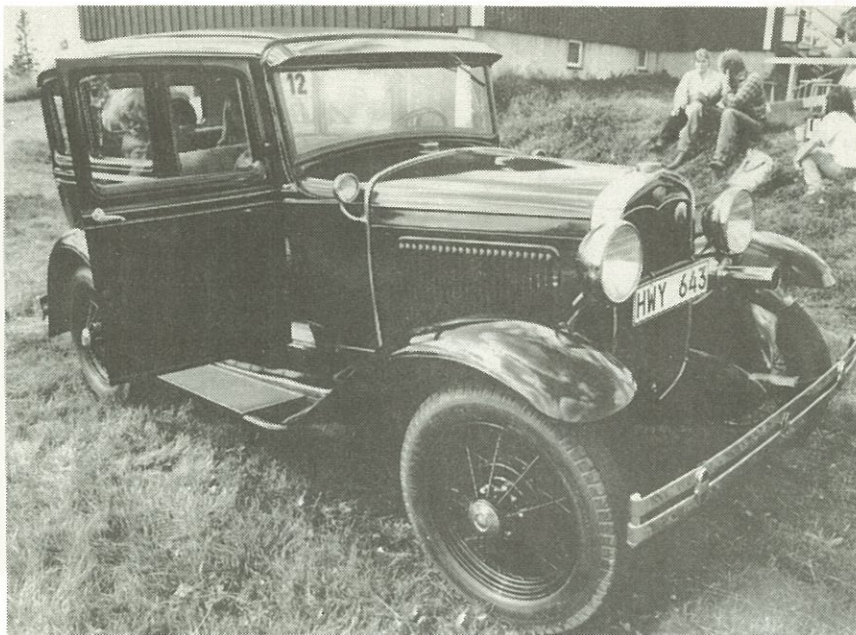


Även en oljeshejk från Håsjö fanns med i årets rally. Edvin Backman hette chauffören och bilen är en Henry J årgång 1952.

Slutligen får vi presentera en verkligt gammal bil men ändå ny. Leif Fregelin hade lagom till årets rally plockat ihop en T-Ford 1915 Touring, som hör hemma på Frösön. Hemma i sitt garage har Leif även en vagn av märket Commonwealth.







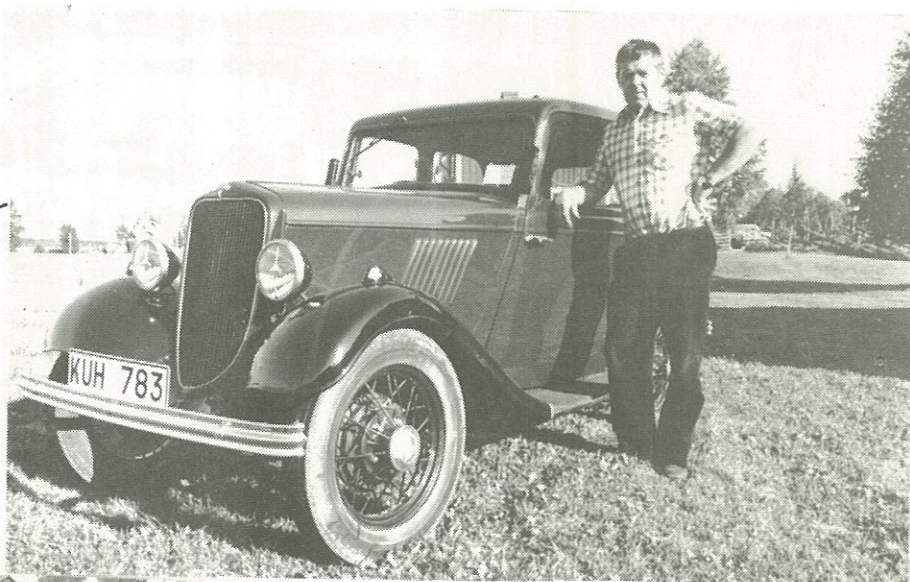
Denna vackra bil ägs av Christer Elgendahl från Optand i Brunflo. Bilen är en A-Ford 1931 Town Sedan.



Lagom till årets rally hade Christer försett sin bil med en behändig koffert för färdkosten. Nedan ser vi familjen Jernberg inta rallylunch.

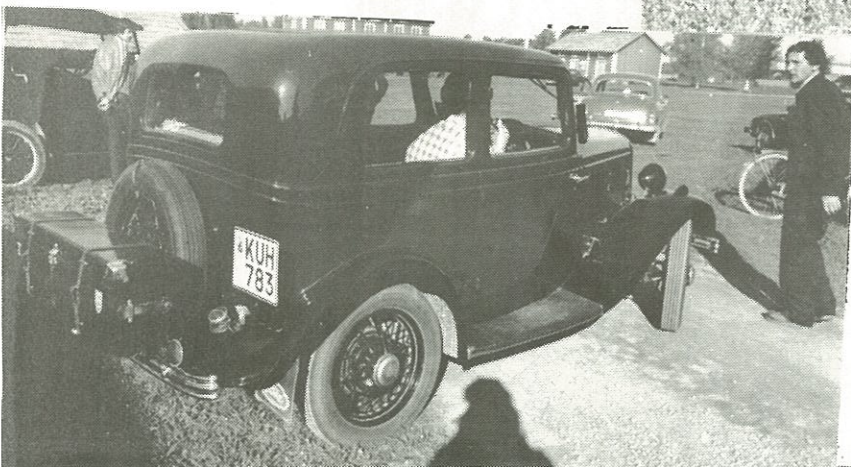


# Junior de Luxe



Ford Junior  
tillhörig  
Rolf Fregelin

Den här vackra bilen deltog inte i rallyt, men fanns ändå dock med. Den ägs av Fregelin i Föllinge och är en Ford Junior.

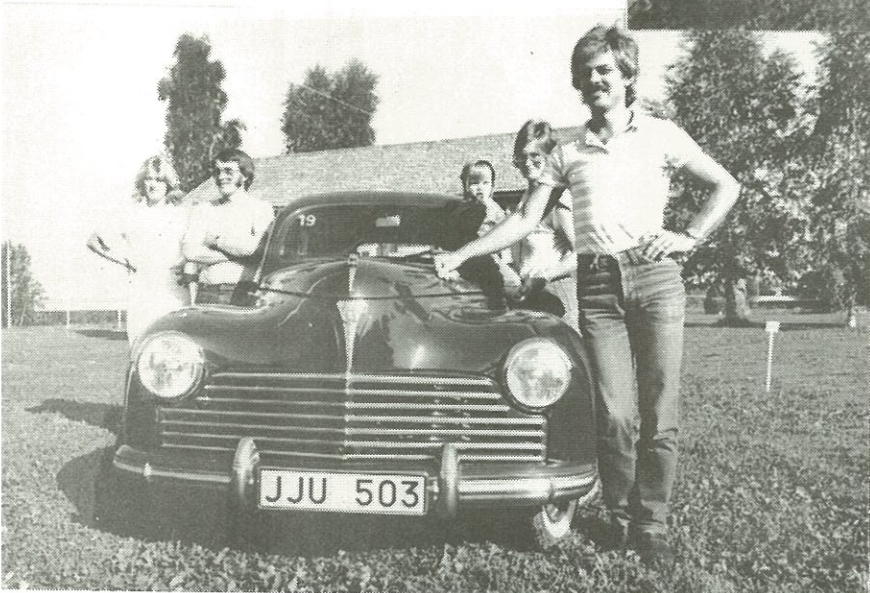


En annan bil, som ej heller deltog, men ändå fanns på plats var Eskil Ahnlunds A-Ford, som vi omnämner på annan plats i denna tidning. Till höger om denna skymtar vi Edvin Backmans Henry J.



Åke Jämtsäter från Östersund rattade sin Peugeot 203 årgång 1950, en vacker bil, som det ej längre finns så många av.

*Jemtlands*  
*Veteranbilklubb*



Som i gamla tider



# VILKA VETERAN BILAR

Från Norråker kom Kjell-Erik Näsström i Ford V 8 av 1937 års modell. Förr var det här en mycket vanlig bil. Numera tillhör den de mera sällsynta vagnarna. På den här kontrollen gällde det att kasta rätt och samla poäng.

## Glansen,

En annan skönhet i tävlingen var Carl-Olov Kingstads B-Ford från 1932.



## doften,

Gösta Lindström från Åsarna åkte på en Indian Big Chief 1200 cc från 1947.

## ljudet . . .



□ Mycket folk samlades runt veteranbilarna för att se på dyrgriparna från förr. Här en vy tagen vid Tullingsåsgården vid bilarna besök där på söndagen.



□ Anders Olofsson satte sig i baksätet på makarna Ewy och Birger Nilssons i Kyrktåsjö Essex Phaeton av år 1923, för en åktur när veteranbilarna besökte Tullingsåsgården.



Den här vackra Essexen kommer ursprungligen från Alanäs.

# Som i gamla tider



## TULLINGSÅSGÅRDEN

På söndagen var det kortge genom samhället och närmaste omgivningen. Det hela inleddes med ett besök vid Tullingsåsgården – Ströms sockens ålderdomshem. Där var det tillfälle för åksugna att få göra en tur i en bil som var – kanske – högsta mode i deras ungdom.

Anders Olofsson t.ex. kunde avslöja för makarna Ewy och Birger Nilsson när han satte sig i deras bil att det vara 1919, som Anders såg sin första bil.

## HAVERI I HAGGENÅS

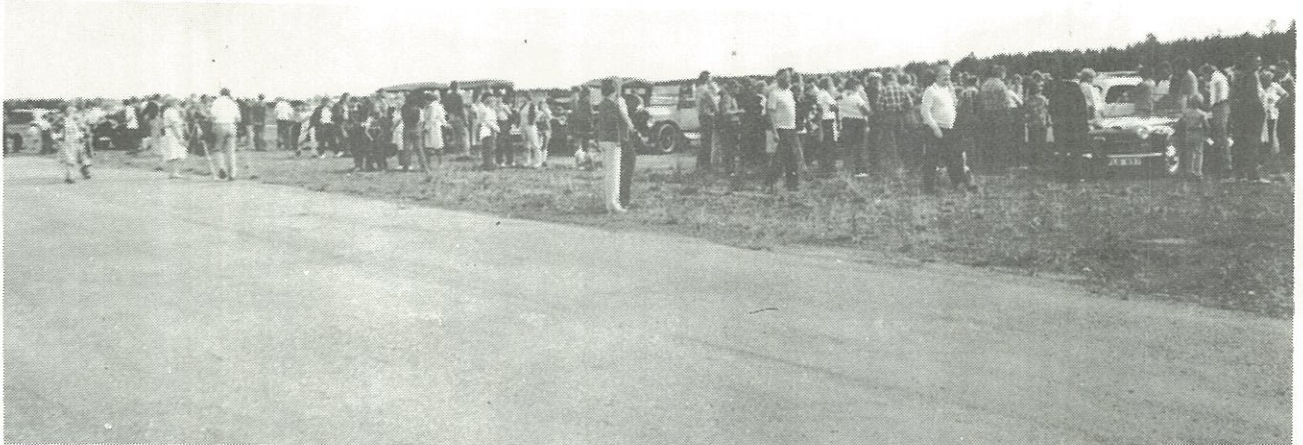
Annars var det meningen att Anders skulle ha sett första bilen redan 1910, men vid denna bils färd mot Strömsund blev det ett abrupt stopp i Häggenås. Och sedan blev det någon form av återfärd till Östersund.

Något haveri var det inte i samband med rallyt. Enda missödet vad man vet inom arrangörskretsar var att under kortegen på söndagen så var det en bil som fick fel på bränslepumpen, men inte värre än att felet gick avhjälpa på vägen.



På Tullingsåsgården fanns det många gamla skönheter.

# För inte så länge sedan!

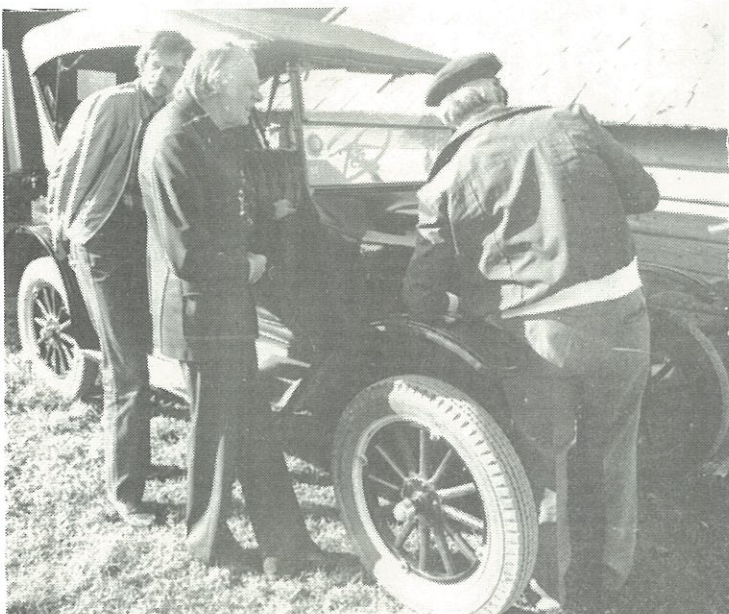


## STRÖMSUNDS FÖRSTA VETERANBILSRALLY

Här är bilarna samlade på Hallvikens flygfält, där det gällde för förarna med familjer att tippa 10 rätt.



Familjen Ragnarsson från Hackås med startnummer 1 på väg till en av de sista kontrollerna utefter banan.



Som vanligt var Ivan Westermarck i mekartagen. Här är det strålkastaren, som justeras medan Edvin Backman ser på.

# VILKA VETERAN BILAR

## Några glada rallydeltagare



Folke Boogh, Aspås med hustru Doris och barnen poserar här framför sitt lyxåk en Ford A Roadster årgång 1930.



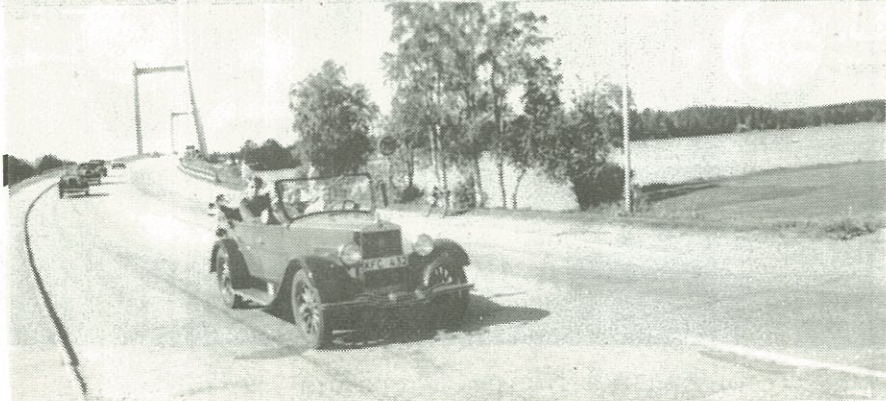
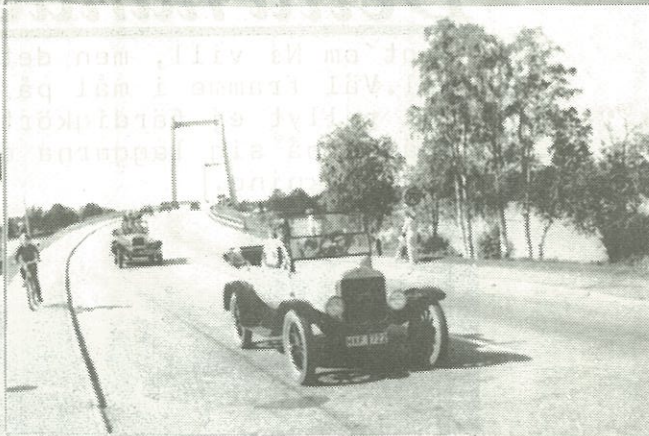
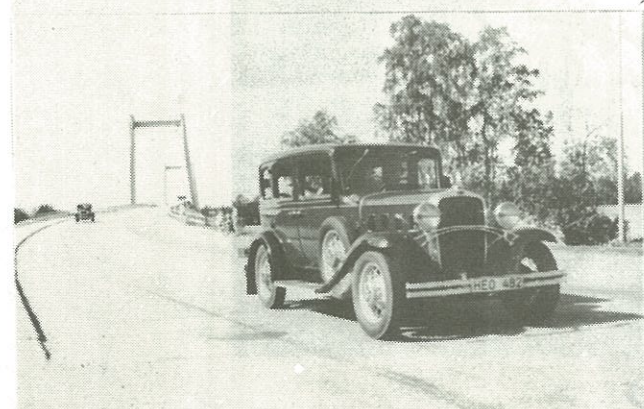
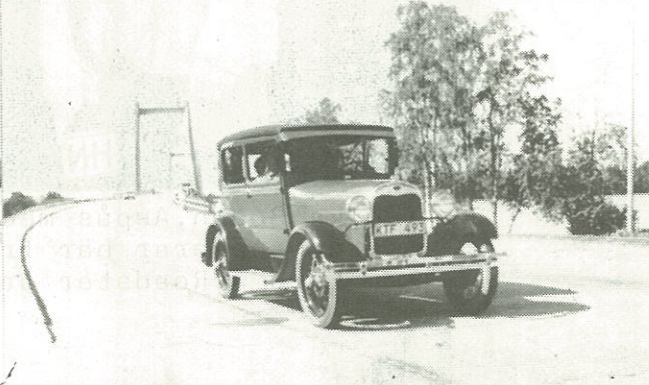
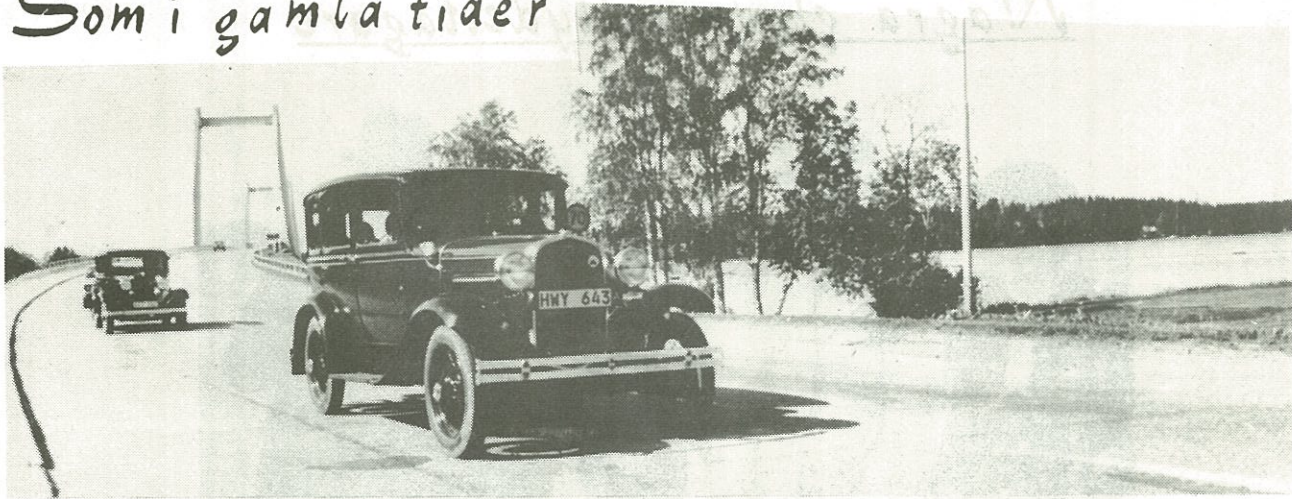
## Detta hände

Trot om Ni vill, men detta hände faktiskt i mål. Väl framme i mål på hembygdsgården, så var rallyt ej färdigkört. Nu gällde det att spänna på sig laggarna och visa sina kunskaper i skidåkning.



Kaiser Henry J årgång 1952.

# Som i gamla tider



- Ford A 1931
- Ford B 1932
- Ford A 1928
- Chevrolet 1932
- Chevrolet 1925
- Chevrolet 1926
- Ford T 1925
- Studebaker 1927







## Veteranbilsrally som går till historien

Rolf Hemmingsson, Strömsund blev överlägsen segrare i rallyt, där det alltså var 14 kontroller med olika uppgifter. Manöverproven var lika för alla, men sedan var det frågor, som inte precis hör bilismen till. Dit hör t.ex. att gissa antalet stubbar på ett område av ett kalhygge.

En uppgift var att slå golfbollar genom ett rör. Och så var det frågor i en tipsrunda. Frågor som arrangörerna fick låna av korpen.

### Resultat:

**Vandringspris för bilar till 1930:**

Rolf Hemmingsson, Strömsund, Studebaker Eskine 1927, 68,8 p.

**Vandringspris till bilar 1945-1960:**

Helena Grawé, Strömsund, Ford Popular 1954, 57,5.

### Resultatlista totalt:

Rolf Hemmingsson, Strömsund, Studebaker Eskine 1927, 68,8, 2) Leif Fregelin, Frösön, Ford T, 1915, 63, 3) Folke Boogh, Aspås, Ford A, 1930, 60,8, 4) Stig Norén, Östersund, Ford T, 1923, 60,3, 5) Mats Ragnarsson, Hackås, Ford T, 1911, 59,6, 6) Örjan Bergqvist, Arvesund, Ford T, 1925, 58,5, 7) Helena Grawé, Strömsund, Ford Popular, 1954, 57,5, 8) Åke Jämstäter, Östersund, Peugeot 203, 1950, 56,8, 9) Christer Elgedahl, Östersund, Ford A, 1931, 54,5, 10) Rolf Nilsson, Frösön, Opel Olympia, 1951, 54, 11) Jan Karlsson, Alby, Ford Standard, 1938, 53,8, 12) Edvin Backman, Östersund, Henry J 1952, 53,5, 13) Endi Edlund, Östersund, Mercedes Benz 190 SL, 1961, 53,3, 14) Arne Edström, Strömsund, Alfa Romeo 8000, 1960, 53, 15) Ivar Ericsson, Hoting, Mercedes Benz 300, 1959, 52,5, 16) Manne Evertsson, Bräcke, Chevrolet Superior 1926, 52, 17) Karl-Olof Kingstad, Frösön, Ford B, 1932, 51,5, 17) Ingela Philipsson, Strömsund, Mercedes Benz 190 SL, 1959, 51,5, 17) Gösta Lindström, Åsarna, Indian Big Chief,



Vid målet förrättade Stig Nilsson prisutdelning assisterad av Lennart Höglund. Överst emottar Rolf Hemmingsson Käll Sandbergs vandringspris. Familjen Grawé erhöj JVBK:s pris och Leif Fregelin en vacker pokal, som Stig Nilsson håller ur



Rätta svar och max poäng vid de olika kontrollerna  
under Vattudalsrallyt 1981-08-08--09 i Strömsund

- Kontroll 1 Max 10 poäng Manöverprov
- Kontroll 2 Vardera provet gav max 5 poäng, alltså sammanlagt max 10 p  
Avståndsbedömning och viktuppskattning
- Kontroll 3 Max 10 poäng Skjutning
- Kontroll 4 Vardera provet gav max 5 poäng, alltså sammanlagt max 10 p  
Höjduppskattning och backning
- Kontroll 5 Max 10 poäng Golf
- Kontroll 6 Max 5 poäng Stubbräkning
- Kontroll 7 Svar ordfläta:  
1 Berömd liten Austin modell = Seven  
2 Känd bilbyggare med förnamnet Ettore = Bugatti  
3 Tös med efternamnet Jellinek = Mercedes  
4 Önskade sig säkert många cyklist i tunga uppförsbackar  
innan mopeden slagit igenom = Öwa-hjul  
5 Brödrapar som i Frankrike skapade bilmuseum, vilket  
upptäcktes för bara något år sedan = Schlumpf  
6 Med korslagda kanoner i emblemet = Hotchkiss  
7 Ett av bilmärkets modeller var "President" = Studebaker  
8 Fransk bil som gillade framhjulsdrift = Citroen  
9 Engelskt bilmärke och klockmärke = Lagonda  
10 Strömsund  
Max 10 poäng
- Kontroll 8 Fråga 1 En laktovegetarian får inte förtära?  
Svar: Ägg 2 poäng  
Fråga 2 Seriefiguren Tintin har en hund. Vad heter den?  
Svar: Milou 2 poäng  
Fråga 3 Vilken ugla är minst i världen?  
Svar: Dvärgugla 2 poäng
- Kontroll 9 Max 10 poäng Kast i bildäck
- Kontroll 10 Fråga En av dessa bilar är en Talbot 110VDP 1936. Vilken?  
Svar: Nr 4 4 poäng
- Kontroll 11 Tipspromenad  
Fråga 1 En engelsk fotbollsspelare förärades lordtiteln  
för sina insatser i denna sport. Vilken?  
Svar 2 Stanley Matthews  
Fråga 2 Potatis innehåller en viktig vitamin. Vilken?  
Svar 1 C-vitamin  
Fråga 3 Vem är författare till det stora skönlitterära  
verket Krig och fred?  
Svar 2 Leo Tolstoj  
Fråga 4 Vilket av detta är inte en blomma?  
Svar 2 Getingknöl  
Fråga 5 Vad är en schalar för djur?  
Svar 2 Fisk

# Resultat i Vattudals Rallyt

## Vandringspris till bilar upp till 1930

Rolf Hemmingsson, Strömsund	Studebaker	1927	68,8 p
-----------------------------	------------	------	--------

## Vandringspris till bilar 1945-1960

Helena Grawé, Strömsund	Ford Popular	1954	57,5 p
-------------------------	--------------	------	--------

## Resultatlista totalt

Hemmingsson, Rolf, Strömsund	Studebaker	1927	68,8 p	1
Fregelin, Leif, Frösön	Ford T	1915	63 p	2
Boogh, Folke, Aspås	Ford A	1930	60,8 p	3
Norén, Stig, Östersund	Ford T	1923	60,3 p	4
Ragnarsson, Mats, Hackås	Ford T	1911	59,8 p	5
Bergqvist, Örjan, Arvesund	Ford T	1925	58,5 p	6
Grawé, Helena, Strömsund	Ford Popular	1954	57,5 p	7
Jämtsäter, Åke, Östersund	Peugeot 203	1950	56,8 p	8
Elgendahl, Christer, Östersund	Ford A	1931	54,5 p	9
Nilsson, Rolf, Frösön	Opel Olympia	1951	54 p	10
Karlsson, Jan, Alby	Ford Standard	1938	53,8 p	11
Backman, Edvin, Östersund	Henry J	1952	53,5 p	12
Edlund, Rudi, Östersund	Mercedes Benz 190SL	1961	53,3 p	13
Edström, Arne, Strömsund	Alfa Romeo 2000	1960	53 p	14
Ericsson, Ivar, Hötting	Mercedes Benz 300	1959	52,5 p	15
Evertsson, Manne, Bräcke	Chevrolet Superior	1926	52 p	16
Kingstad, Karl-Olof, Frösön	Ford B	1932	51,5 p	17
Philipsson, Ingela, Strömsund	Mercedes Benz 190SL	1959	51,5 p	17
Lindström, Gösta, Åsarna	Indian Big Chief	1947	51,5 p	17
Ericsson, Ivar, Hötting	Plymouth	1951	50,8 p	20
Nordlander, Kåre, Sundsvall	Chevrolet Master	1934	50,5 p	21
Jernberg, Sven, Ösa	Volkswagen	1953	50,3 p	22
Olsson, Bertil, Kälarna	Ford T	1924	47,3 p	23
Lindgren, Jan-Erik, Storhögen	Rambler Sedan	1959	47 p	24
Ringdahl, Jan, Östersund	Volkswagen	1950	46,5 p	25
Norman, Pelle, Hammarstrand	Mercedes Benz 220S	1958	46,5 p	25
Näsström, Kjell-Erik, Norråker	Ford V8	1937	41 p	27
Johansson, Ronny, Kvissleby	Chevrolet Special	1932	40 p	28
Westermark, Ivan, Borlänge	Ford T	1925	38,8 p	29
Nilsson, Birger, Kyrktåsjö	Essex	1923	27,5 p	30
Sjöbom, Erik, Strömsund	Chevrolet Superior	1925	27 p	31

# VETERANBILAR

**Fråga Pelle Norman i Hammarstrand vad som är det näst roligaste av allt. Svaret blir: att gräva i sophögar! Det roligaste av allt hör på sätt och vis ihop med det — nämligen att rusta upp veteranbilar.**



För det är på sophögar han gör en del av sina fynd. En

generator här. En oljesticka där. Kardan på ett tredje ställe. Osv.

Det är så det går till att få ihop en veteranbil, och när Pelle fått tag på alla tusen bitarna, är det värsta faktiskt gjort. Att sätta ihop bilen, smida nya skärmar, sy ny klädsel, nytillverka trädetaljer, lacka och allt det där, det kan ju bli klart på ett år bara.

— Det är förskräckligt så folk har gjort med gamla fina bilar, tycker Pelle och visar på en raritet han troligen är ensam om i Sverige, en Armstrong-Siddeley Lancaster -49, som står i ett av Pelles bilförråd i Kånkback.

— För inte så många år sedan högg man loss skärmarna från den. Det var ju en faslig tur, att man inte tog motorhuvan och resten av karossen också.

När Pelle så småningom och förhoppningsvis fått tag i de delar som fattas, ska Armstrongen rustas upp.

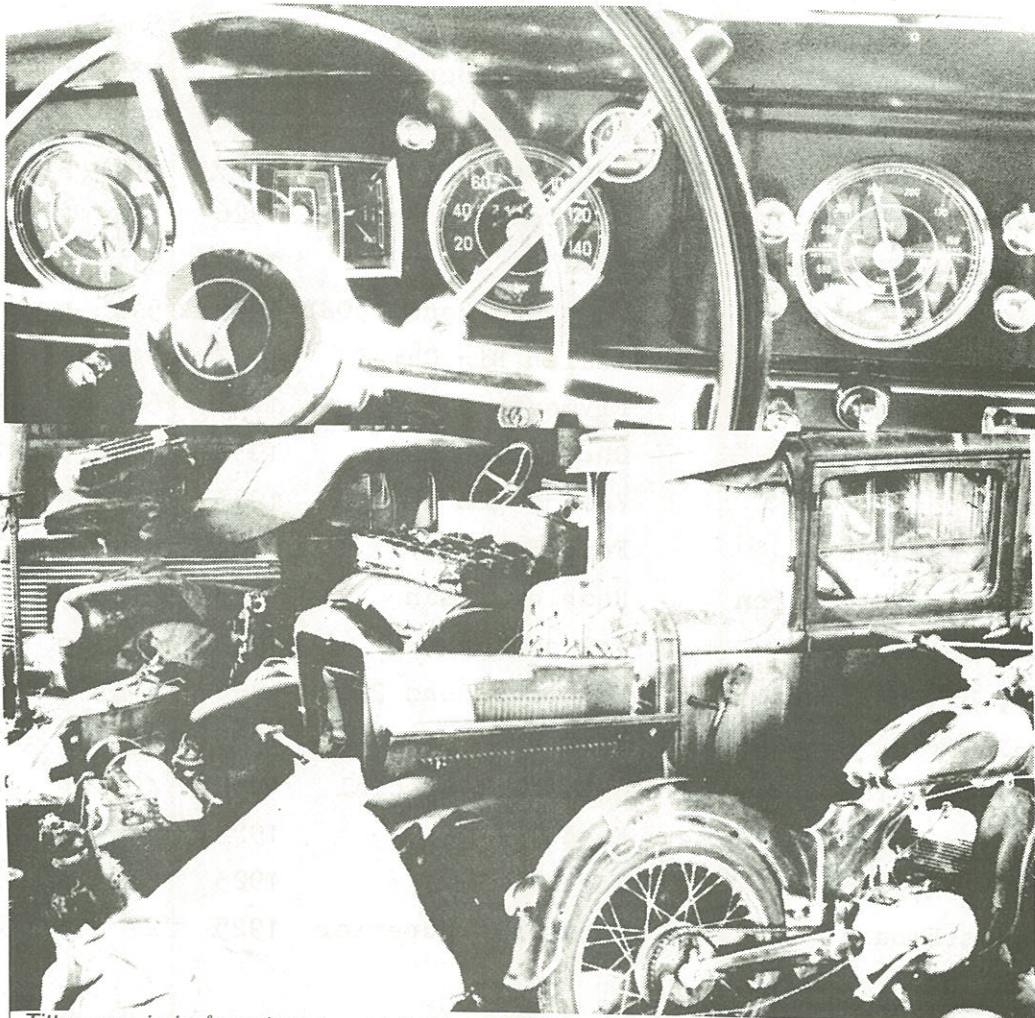
## ***Två skönheter***

Just nu håller Pelle på med två mycket vackra bilar, en Maserati 3500 GT -59 och en Mercedes 220 B Cabriolet -52.

— Maseratin har tillverkningsnummer 356 och är den tidigaste av alla i Sverige. Den är egentligen körklar, men jag ska snygga upp den och förmodligen vitlacka den, för enligt fabriken levererades den vit.

Det sitter en rak sexa under huven. Den är på 225 hk. Motorn har dubbla överliggande kamaxlar, dubbla tändstift och tre dubbla Weberförgasare. Hastighets-

*Instrumenteringen i den snart färdigställda Mercan 220 B Cabriolet -52 är helt komplett. Till och med originalradion (instrumentet längst t.h.) finns kvar.*



*Tittar man in i någon loge hos Pelle Norman i Hammarstrand möts man av den här synen. Bildelar, motorcyklar, motorer och karosser i massor. När han fått tag i alla delar till någon bil, börjar han sätta ihop den.*

## Pelle gräver i sophögarna och så blir det...



Emellanåt gör man klipp, som när Pelle för ett tag sedan fick tag på tre helt obegagnade däck – det här med vit slitbana blir reservdäck på Pelles T-Ford lastbil – 24.

mästaren är graderad till 250 och teoretiskt ska den göra 240 vid 5500 varv.

– Det finns en modell av Mercan som är roligare och det är A Cabrioleten men B-modellen är faktiskt ovanligare. Den är i fint originalskick. Till och med originalradion sitter kvar, berättar Pelle.

### **290 B 1933**

En tredje bil är också på gång, och den är Pelle nästan mer stolt över än någon av de andra 25–30 (han vet inte så noga hur många bilar det blir, när de han nu har är färdiga). Den stoltheten är också en Mercedes, en 290 B Cabriolet 1933.

Inne i Pelles fårhus står lite plätrestor på ramdelar. Det är allt, men den är helt "avklädd" nu.

– Den är tämligen komplett. Det fattas stolar, baksits och växellåda, men jag har två växellådor på gång.

– I Sundsvall håller jag på att få nytillverkat fotsteg och reparererat en del plåt. Hugo

Wiklund i Hammarstrand gör snickerierna.

– När den här är färdig, då blir det något att visa upp!

### **Reo 1920**

En 1920 års Reo ska så småningom också kunna rulla igen. Det lär bara finnas en till i Sverige. Till Pelles Reo fattas "bara" suflettställning och pinjong.

– Över hela Sverige har jag samlat ihop grejer till Reon. Genom en annan bilsamlare kom jag över Reomotorn i Skellefteå för bara 500 kronor. Och så har jag mätt upp den andra Reon, så jag ska veta hur den ska se ut.

Hur han blev bilsamlare? Jag först och främst bilintresse sen han var lillgrabb, och så tack vare en Merca 190, som han köpte 1964.

– Beslagen från en MB 300 passade på 190:an, och jag tänkte bättra på utseendet på min 190 och kom över en 300 för 350 kr. Den var tio

år gammal och hade gått 16.000 mil.

– När jag kört med den en månad, kom jag på att bilen skulle komma att bli värdefull, så jag tog inte några beslag från den, utan ställde undan den. I dag skulle den Mercan kosta minst 25.000.

### **Lite härsken**

Liten härsken är Pelle på jämtarna. Särskilt för en bilaffär, nämligen att generalkonsul Örns på Högfors Rolls Royce såldes utanför länet.

– Samlare här i länet hade kunnat plocka fram de pengarna, och då hade vi fått ha kvar den rariteten, menar Pelle.

För Pelle skulle det verkligen ha varit något att komplettera samlingarna med. En Rolls mitt bland Mercor, Oplar, en Morris 8 -38, en Hupmobil -29, en Reo, en Princess osv.

Varenda loge på fårfarmen är full.



# MC - SIDORNA

Sammanställda av Sven Asp

Att vara entusiast av veteran- och gammelmotorcyklar i Jämtland är inte så lätt. De lanosomfattande mc-klubbarna finns i Stockholm och Skåne, så den personliga kontakten med dem blir minimal. Alla evenemang speciellt för veteran-mc hålls också långt härifrån. Så vad kan då vara lämpligare än att ha ett par sidor i Karburatorn för att hålla intresset uppe för gamla motorcyklar.

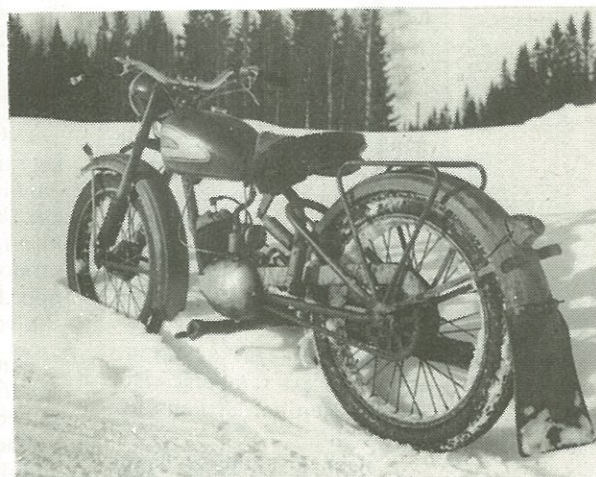
Jag har åtagit mig att sätta ihop några mc-sidor, och eftersom jag är anonym för de flesta i klubben kan det vara på sin plats med en presentation. Jag heter alltså Sven Asp, och bor för det mesta i Strömsund. Jag har pysslat med gamla motorcyklar i ca 12 år, och har under den tiden hunnit samla på mig några gamlingar. Tyvärr har jag inte fått ut någon riktig veteran på vägen ännu. Det beror på att en stor del av mekartiden gått åt för att hålla mina bruksmaskiner från 50-talet i kördugligt skick.

För övrigt renoverar jag sakta men säkert en Super-X från 1929, vars motor var så dålig att många rådde mig att ge upp. Jag kanske återkommer till renoveringen hitintills av denna trevliga maskin i något senare nummer.

Men nu hade jag tänkt presentera mig och mitt motorcykelintresse genom att berätta om de bruksmaskiner jag hittills åkt på.

Det är ganska exakt 12 år sen jag kom underfund om att bilar var ganska ointressanta jämfört med motorcyklar. Gamla motorcyklar var betydligt lättare att hitta på den tiden, och en liten rundfrågning gav som resultat att jag fick en NV-JB 128 cc till skänks. Den var av 1950 års modell, men fullt körbar. Den fraktades hem med postbuss lagom till påsklovet, och började användas flitigt redan första dagen av mej och min bror. Det bör nog tilläggas att jag på den tiden knappast hade vad som kallas veteranintresse. Det viktigaste var att det var en tvånjuling, och att den var körbar.

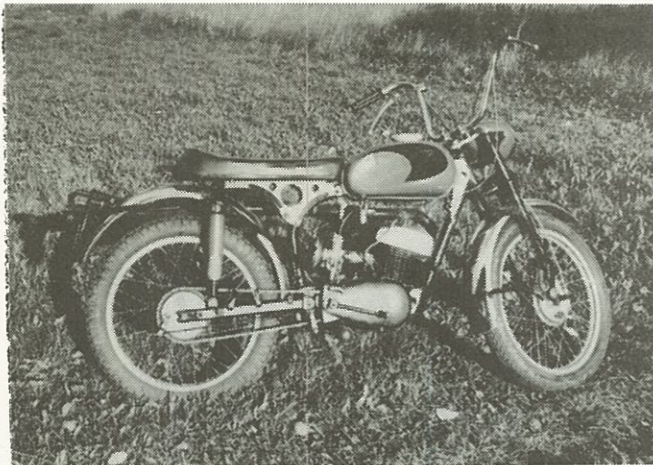
Emellertid tyckte jag att utseendet inte var det bästa. Det resulterade i att den under våren blev isärplockad och amatörmässigt lackad. Lite nya delar fick den också faktiskt. Men sen blev det inte så mycket mer. Den fick fungera som oregistrerat transportmedel,



NV-JB 128 cc, 4,5 hk och två växlar. Men den orkade spinna loss på is.

en uppgift som den klarade med glans. Det blev helt naturligt inte så långa turer eftersom man fick hålla sig på vägar med lite trafik.

Hösten kom, och jag överlät NV:en till min bror. Självt hade jag fått ögonen på en Husqvarna Silverpil. De flesta känner väl till dessa legendariska lättviktare. Mitt exemplar var i ganska risigt skick, men hade ombyggt bakram, Flinktopp och Amalförgasare. De två sistnämnda modifieringarna var nästan obligatoriska på den tiden.

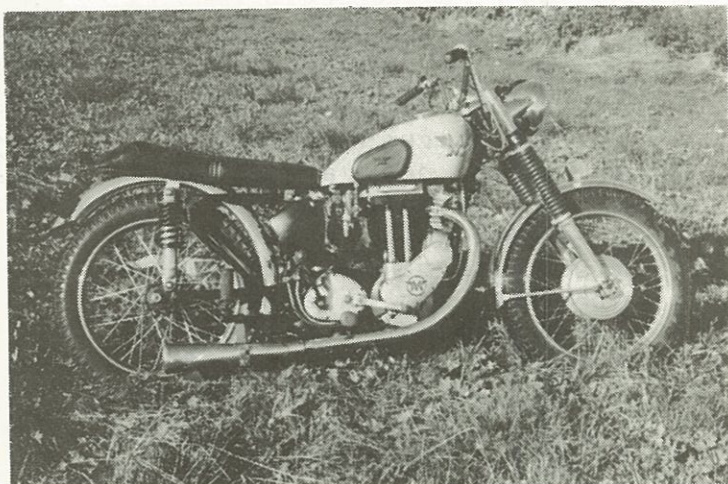


Jag körde hem den oregistrerade pilen en mild vinterdag. Flottören i förgasaren hade "försvunnit", så det blev till att reglera nivån med bränslekranen i fyra mil. Men roligt var det ändå. Under vintern snyggades den upp, huvudsakligen med ny lack, men den fick också lite nya slitdelar.

Våren kom och jag nötte flitigt på min Silverpil. Jag gav den aldrig förtroendet att ta mig på några långturer, men den klarade faktiskt de dagliga transporterna bra, även om muttrar vibrerade upp och skärmarna ville spricka av vibrationerna. Tänk vad dagens mc-ungdom går miste om som inte börjat sin mc-bana på en Silverpil.

Sen blev det höst 1971, jag var 18 och silverpilen började kännas liten. På första skoldagen träffade jag en före detta klasskompis, om vilken jag hört att han köpt en encylindrig Matchless. "Ska du köpa den, kanske", frågade han. Vi gick och tittade på den, drog den uppför källartrappan, gick och köpte olja och bensin och provstartade. Några provturer längs Järnvägsgatan övertygade mig om att den hembyggda dynan var stenhård, samt att det var en jättetrevlig cykel i övrigt. Det var en encylindrig 500 av -54 års modell med nyrenoverad motor, och med en hel del extra prylar på köpet. Priset blev 1200 kr samt min Silverpil. Det var mycket pengar för mej då, men ett studielån räddade situationen.

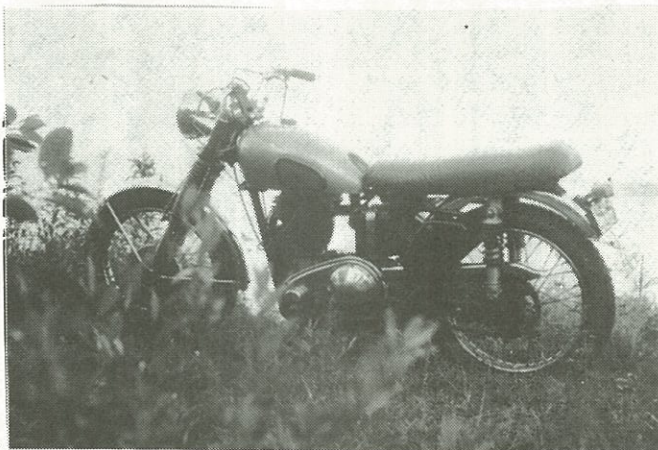
En tidig lördagsmorgon i september körde jag hem, och hann få hjärtat i halsgropen när en klunga älgjägare först såg ut som poliser. Jag hann inte köra så mycket mer den hösten eftersom det kliade i fingrarna efter att få börja meka. Jag blev i alla fall lite betänksam över att motorn så gärna sparkade bakåt när jag kickade. Det visade sig så småningom att detta berodde på att den fått tändningen alldeles felställd. Lågtändningen fanns på den punkt där högtändningen borde vara. Eftersom jag trots detta lärt mej starttekniken, tappade



Customiserad skulle den kallats idag. 1971 var det en självklarhet för en gammal 50-talare.

jag därefter all respekt för det jag hört om svårklickade enstånkor.

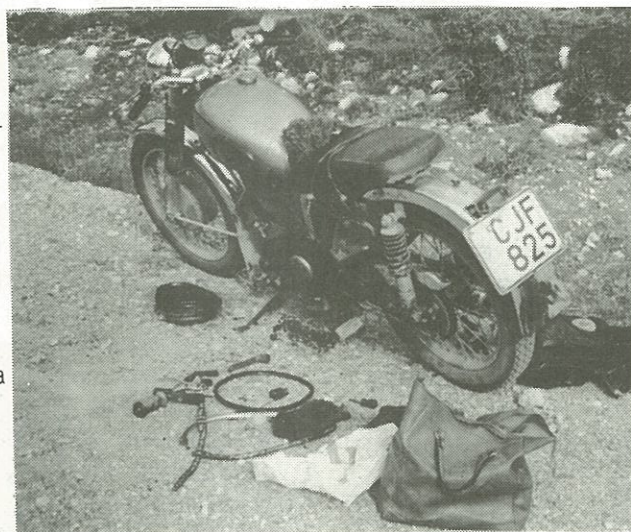
Nåväl, vintern gick och Matchlessen ändrades lite. Jag hade inte fått originalintresse ännu, så tanken lackades guld metallic, och en ny, alldeles för lång dyna tillverkades. Allting fungerade när våren kom, och efter genomgången besiktning var det bara att köra. Det här blev ingen finvädersmaskin, det var ju mitt enda fortskaffningsmedel, så den fick göra rätt för sig i ur och skur. Förutom det dagliga användandet, blev det en långtur till den då legendariska Gällivareträffen. Allt fungerade fint hela sommaren, även om det behövdes en hel del mekning för att hålla allt i gott skick.



Inför -73 års säsong hade inga större förändringar skett. Förutom att jag rev motor, växellåda m.m. för att kolla att allt var okej, randade jag den guldfärgade tanken, samt tillverkade en ny och smäckrare dyna. Med kromade skärmar därtill, såg den riktigt trevlig ut.

Sommar 1972. Motljus och några buskar i förgrunden gör att skönhetsfelen inte syns så väl.

Hela den här sommaren arbetade jag på ett kraftverksbygge dit jag hade 6 mil att köra. Det blev lite jobbigt ibland, men det går fint att marscha 80-90 km/t med en sån här maskin, så det var ingen omöjlighet.



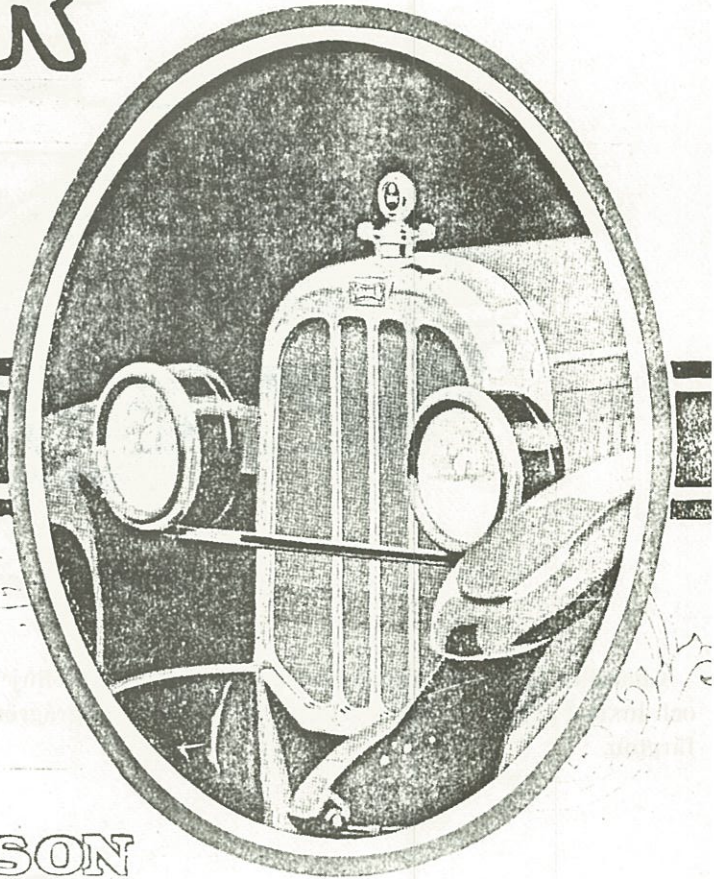
Trots att cykeln såg trevlig ut i guld och krom, hade de mc-historiska idéerna börjat slå rot i mej. Fast egentligen hade jag varit veteranintresserad ett par år redan, det var närmast så att en Matchless från 50-talet inte räknades som klassiker på den här tiden, utan det var bara en motorcykel som man köpte om man inte hade råd med något modernare. Men hur som helst började jag tycka att en engelsk enstånka skulle vara svart.

Du skulle varit med den där gången -73, då transkedjan gick av 20 mil hemifrån, och jag glömt reservlänkarna hemma...

Till mc-säsongen -74 blev också det mesta svart. Dynan lånades från en Panther 350 för att ge lite genuinare engelskt utseende. I övrigt förflöt sommaren som vanligt, och Matchlessen bara gick och gick. Det viktigaste var att den alltid tog mej dit jag skulle. Finishen fick komma i andra hand.



# CHANDLER

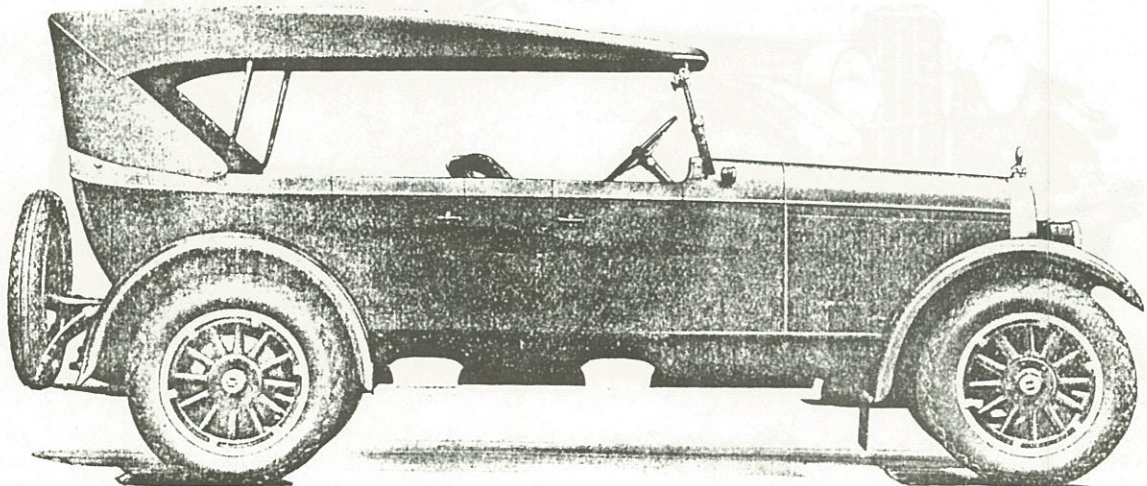


KARL OTTO ANDERSSON

STOCKHOLM.

KRISTINEHAMN.

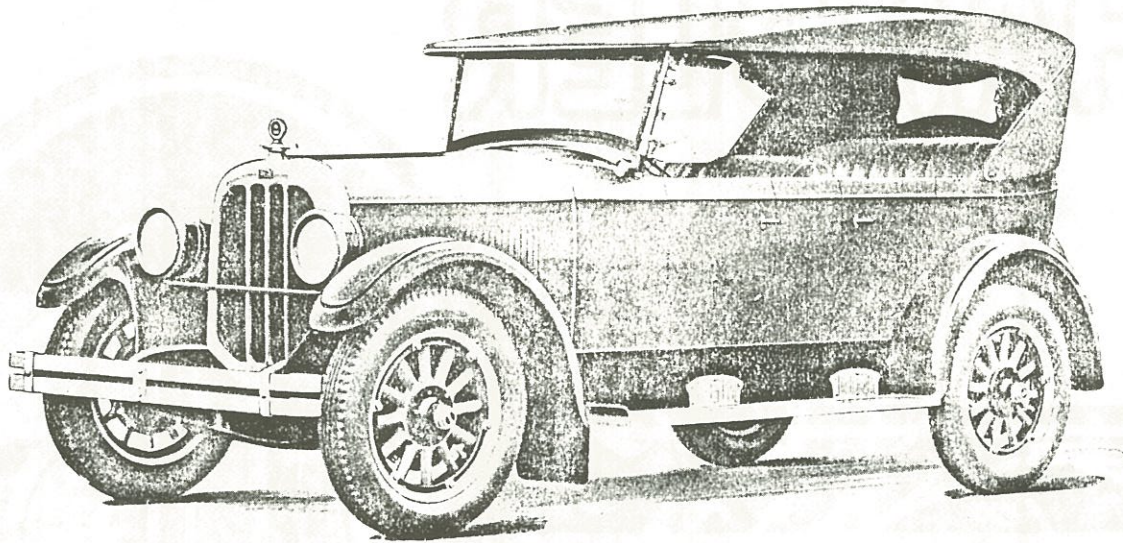
MALMÖ.



*Chandler 7-sitsig Touring*

Chandler touring utmärker sig för vackra linier och distingerat utseende. Lackering: Duco i mörkblå färgton.

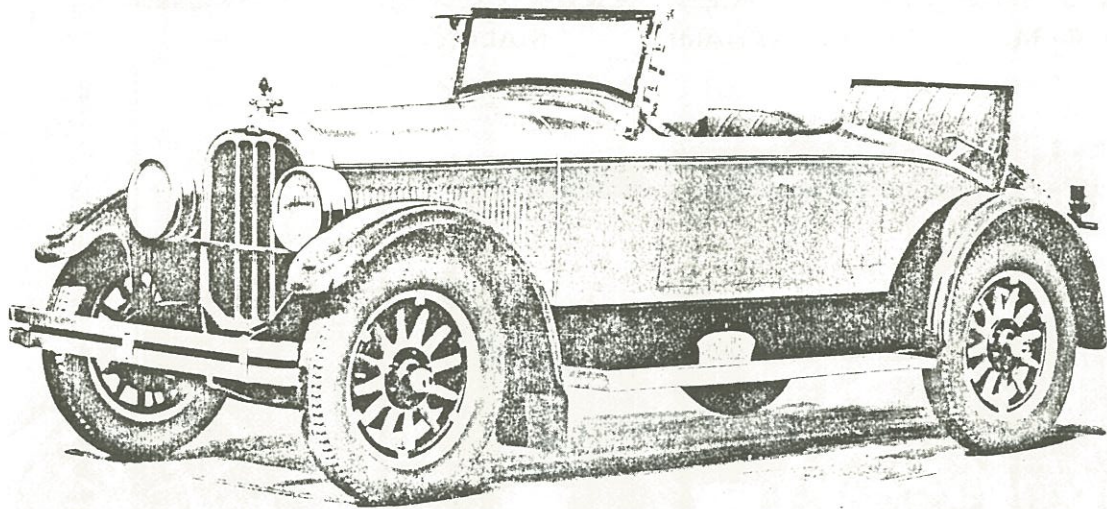
Utrustning: Ballongringar; Automatiskt chassismörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Bensinmätare på instrumentbordet; Prima läderklädsel.



*Chandler 5-sitsig Sport Touring*

Chandler Sport Touring utmärker sig för vackra linjer och luxiöst utseende. Lackering: Duco i tvåtonad grågrön färgton.

Utrustning: Ballongringar; Automatiskt chassismörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Bumpers; Sidovindglas och vindrutetorkare; Bensinmätare på instrumentbordet; Prima läderklädsel.



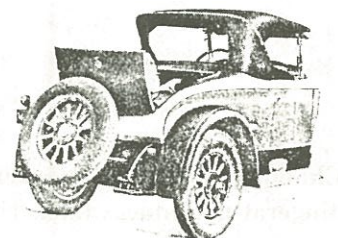
*Chandler Sport-Roadster*

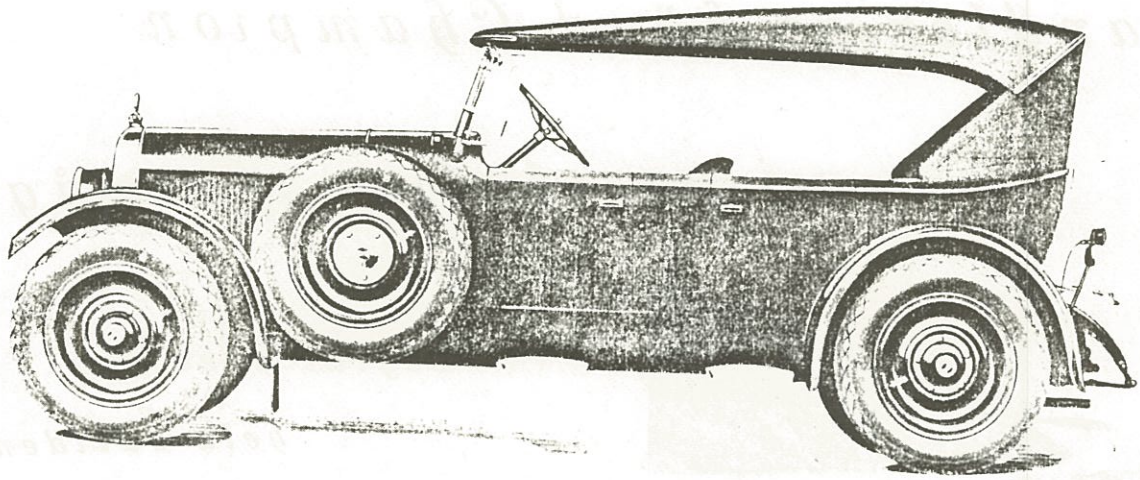
Utrustning: Ballongringar; Automatiskt chassismörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Helförnicklade strålkastare och parkeringslyktor; Stötfångare framtill; Sidovindskydd; Bensinmätare på instrumentbordet; Naturfärgade trähjul.

Lackering: Duco i två färgtoner.

Klädsel: Äkta spanskt läder.

Två extra sittplatser kunna erhållas genom uppfällande av bakre sätet som är bekvämt utfört med läderstoppning. Då det ej behöver användas nedfälls det i vagnen.





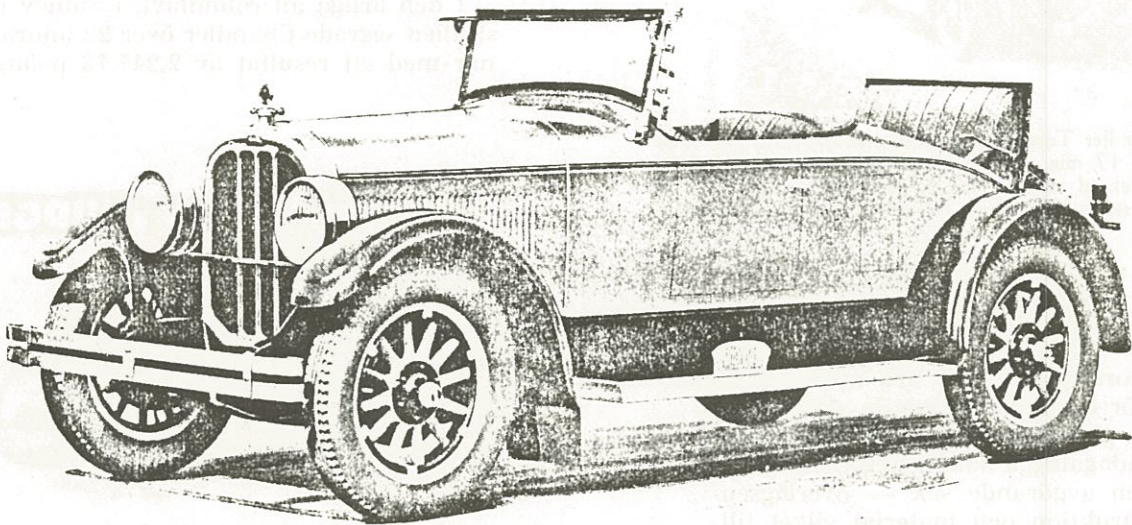
### *Chandler sju-sitsig Dispatch*

Denna vagn är lyxmodellen av Chandlers öppna vagnar. Den har synnerligen förnämt och aristokratiskt utseende, välbyggd och bekväm.

Lackering: Duco, ljusblå eller ljusbrun.

Utrustning: Förnicklad Stötfångare; Koffertbrygga med karosseriskydd av polerade aluminium spänger; Alumi-

nium-fotsteg förbundna med mellanslag; Ballongringar; Skivhjul; Två reservhjul, ett vid vardera sidan om motorhuv; Förnicklad kylare; Sidovindglas; Motometer; Klädsel med prima spansk läder i harmoni med vagnens lackering. Bensinmätare på instrumentbordet.



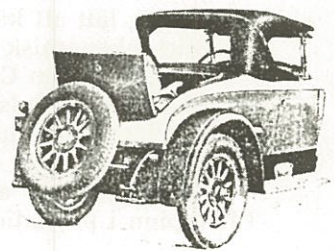
### *Chandler Sport-Roadster*

Utrustning: Ballongringar; Automatiskt chassissmörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Helförnicklade strålkastare och parkeringslykter; Stötfångare framtill; Sidovindskydd; Bensinmätare på instrumentbordet; Naturfärgade trähjul.

Lackering: Duco i två färgtoner.

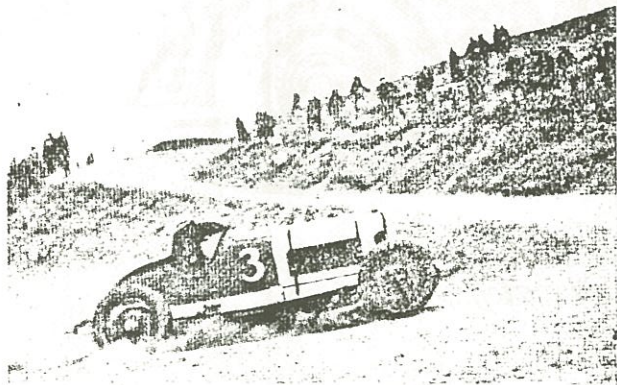
Klädsel: Äkta spansk läder.

Två extra sittplatser kunna erhållas genom uppfällande av bakre sätet som är bekvämt utfört med läderstopning. Då det ej behöver användas nedfälls det i vagnen.

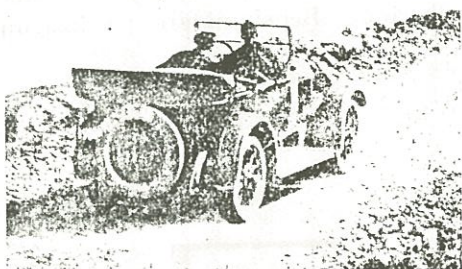


# Chandler är känd Champion

## i prestationsförmåga



Ovanstående illustr. visar Chandler passerande en hårnålskurva vid rekordfärden uppför världens längsta och brantaste automobilväg vid Pikees Peak på en tid av 17 min. 48  $\frac{2}{5}$  sekund.



En vanlig Chandler Touring vagn med standardutväxling sätter nytt rekord på 17 min. uppför Mt. Washington (6,293 fot). Förutvarande rekord var satt av en specialbyggd racervagn år 1905. Det stod sig i 18 år till dess Chandler slog det.

Dessa storslagna segrar äro mycket värdefullare för Chandlerägarna än själva äran som följer genom respektive prisers erövring. De ådagalägga nämligen en viktig och för bilismen avgörande sak — överlägsenhet i konstruktion och material vilket tillförsäkrar största möjliga valuta.

Chandler är just en sådan vagn som envar önskar sig. Den är kvick och smidig i trafiken, tyst och bekväm samt säker vid alla hastigheter, lätt att köra och sköta, anmärkningsvärt ekonomisk i driftkostnader.

Tag ratten på en Chandler och kör. Kör den i den värsta stadstrafiken som på landsvägen. Prova den utför de brantaste stup och uppför de mest fruktansvärda backar. Ni kommer då att erfara att Chandler är »Champion i prestationsförmåga.

### Segrar över

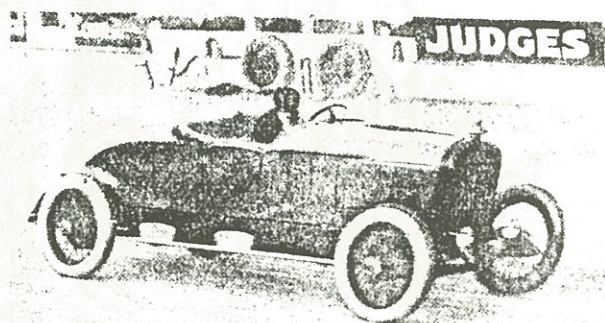
### hela världen

Chandler har vunnit sin titel »Champion» i prestationsförmåga uteslutande på grund av sina egna förtjänster. Genom erövringen av Pikes Peakpokalen på rekordtid samt alla andra segrar i back-, tillförlitlighets- och hastighetstävlingar världen runt har Chandler visat sin enastående förmåga att prestera resultat som förut ansetts omöjliga.

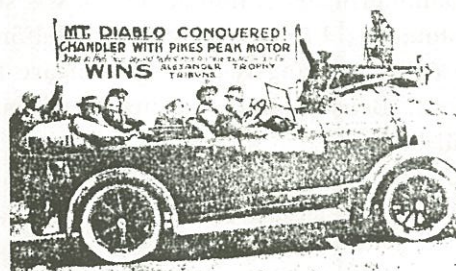
Rekordtiden på Culver Citybanan 1,000 eng. mil (1,609 km.) på 11 tim. 29 min. — en medelhastighet av 140 km. i timmen — gav ett oemotsägligt bevis på vagnens makalösa hastighet, uthållighet och pålitlighet.

I tillförlitlighetstävlingen — Bombay — Poona i Indien var Chandler den enda vagnen som erövrade högsta möjliga poäng.

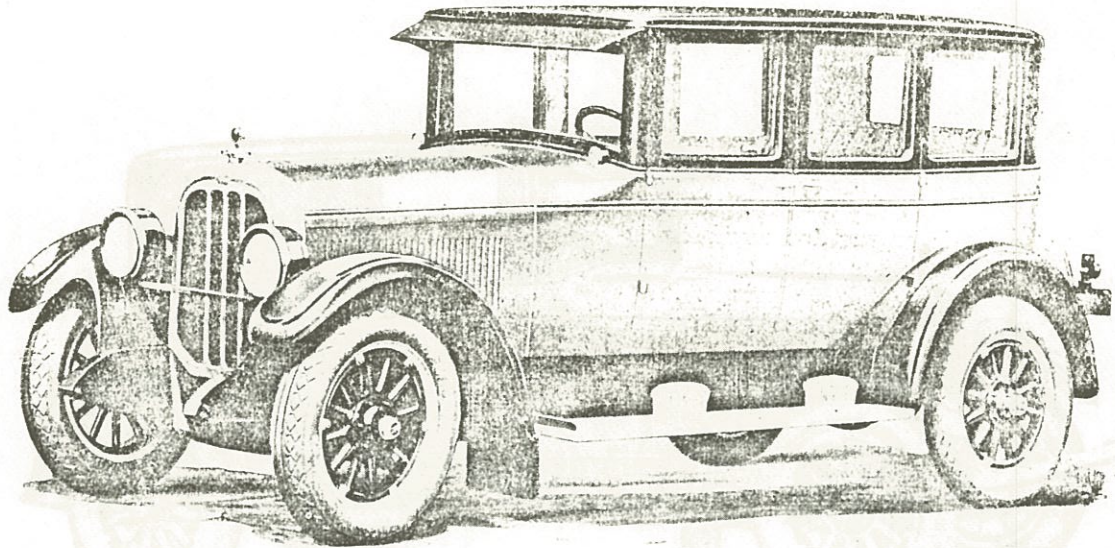
I den årliga all roundtävl. i Sidney i Australien segrade Chandler över 22 andra vagnar med ett resultat av 2,247.73 poäng.



Chandler Comrade Roadster sätter nytt rekord på Culver Citybanan i Californien genom tillryggaläggande av 1,000 eng. mil (1,609 km.) på 11 tim. 29 min. utgörande en medelhastighet av 140 km. i timmen.



En vanlig Chandler Touring vagn sätter två rekord i den stora Mt. Diablotävlingen genom att på högsta växeln nå högre upp än någon annan vagn tidigare kunnat komma. Chandler erövrade därigenom Alexanderpokalen samt Oakland Tribune priset genom att slå alla såväl sexcylindriga som tolvcylindriga vagnar.

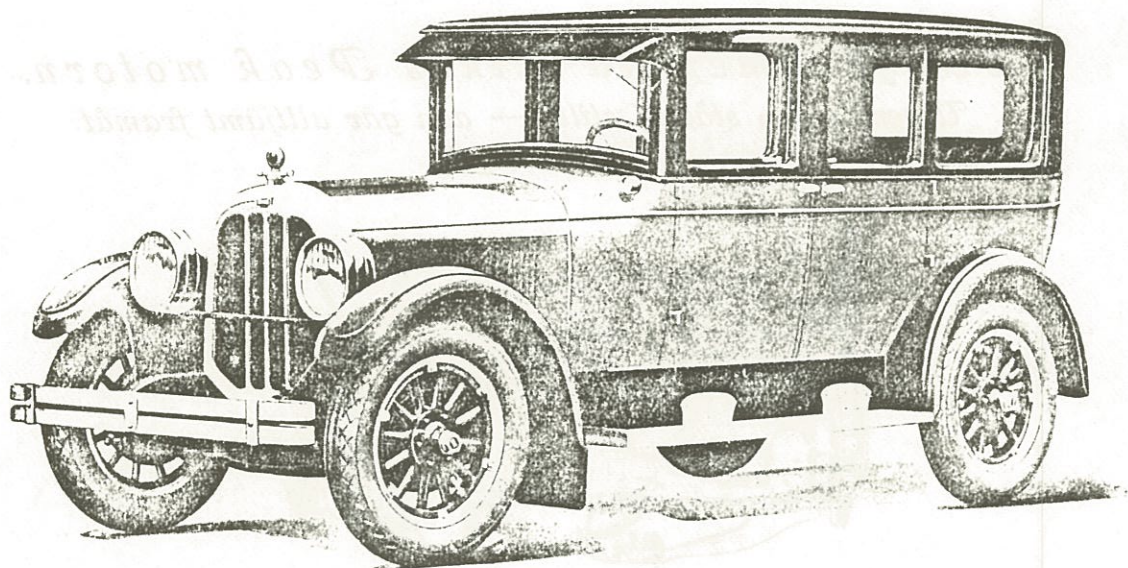
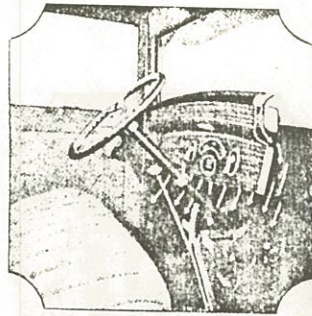


*Chandler femsitsig 4-dörrar Sedan*  
(*Twentieth Century Sedan*)

Lackering: Duco, Vacker Buckingham-blå.

Urustning: Ballongringar; Automatiskt chassis smörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Odelad vindruta; med automatisk vindrutetorkare; Bensinmätare på instrumentbordet; Bakspegel; Fotstöd och askkoppar inuti vagnen; Koffertbrygga. Värmeelement kan erhållas mot tilläggspris.

Det sinnrika ventilations-systemet tillåter insläppande av frisk luft under vilket väder som helst oberoende av hastigheten och utan drag och obehag för de åkande.

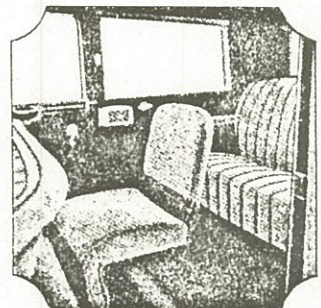


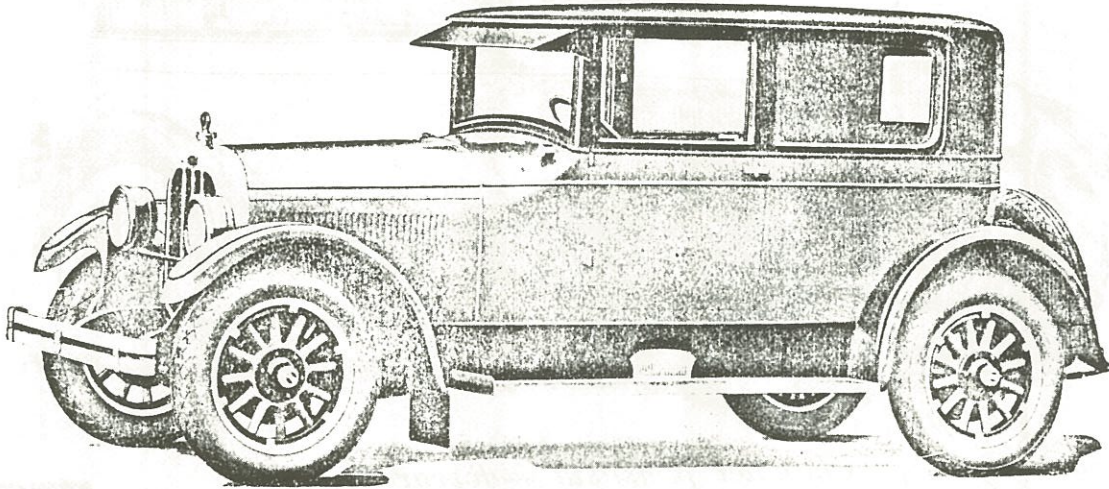
*Chandler sjusitsig 4-dörrar Sedan*

En rymlig luxiös fyra-dörrars Sedan med plats för sju personer.

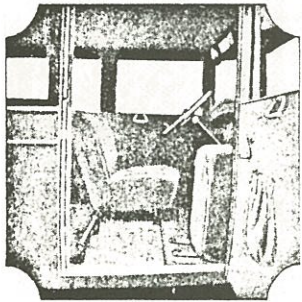
Urustning: Ballongringar; Automatiskt chassis smörjningssystem; Motometer; Förnicklad kylare; Helförnicklade strålkastare och parkeringslyktor; Odelad vindruta med patenterad ventilationsanordning och automatisk vindrutetorkare; Stötfångare framtill; Fotstöd samt Askkoppar inuti vagnen. Lackering: Duco, mörkblå. Bensinmätare på instrumentbordet. Värmeelement kan erhållas mot tilläggspris.

Utrymmet är mycket stort i Chandler Sedan. Sätena äro mjuka och bekväma med god plats för samtliga åkande.





### *Chandler 2-dörrar Brougham*



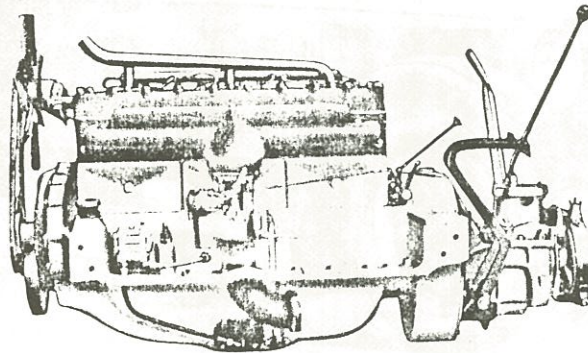
Chandler Brougham är en anmärkningsvärt rymlig vagn. Två breda dörrar lämna bekvämt tillträde till såväl fram- som baksätet. Främre sätena äro nedfällbara.

En rymlig 5-sitsig två-dörr Sedan av högsta kvalitet.

Lackering: Grå-grön Duco.

Utrustning: Ballongringar; Automatiskt chassissmörjningssystem; Hel vindruta med patenterad ventilationsanordning och automatisk vindrutetorkare; Motometer; Förnicklad kylare; Stötfångare framtill; Bakspegel; Koffertbrygga; Askkopp för rökare; Bensinmätare på instrumentbordet. Värmeelement kan erhållas mot tilläggspris.

### *Den fenomenala Pikes Peak motorn.* *Utvecklingen står ej stilla — den går alltjämt framåt.*



Under huven på årets Chandler ligger den berömda Pikes Peak motorn, 3 1/2" cyl. diam. och 5" slaglängd. Motorn är byggd efter senaste principer och utprovad vid Pikes Peak, som är världens högsta och brantaste automobilväg.

Motorn har ytterligare förbättrats för att lämna högsta möjliga kraft och smidighet, fastän konstruktionen i hudsak är densamma som förut.

Några förändringar i systemet för gastillförseln har åstadkommit ökad effektivitet och bättre förbränning av gasen. Schebler förgasare av för Chandlers nya snabbförgasningssystem särskild konstruerad modell användes. Chandlers ingenjörer ha uppfunnit detta nya förgasningssystem efter ingående studium av bensinblandnin-

gar och snabb förgasning. Genom den sinrika konstruktionen tillföres alltid motorn den passande gasblandningen även vid låga hastigheter och kallt väder, varigenom åstadkommes lättare start, kvickare uppvärmning och större bränsleekonomi.

En nykonstruerad kraftig oljepump med oljerenare, belägen på utsidan av vevhuset och driven av hårdpolerade kuggjul, åstadkommer en mycket effektiv smörjning och håller oljan 25 % kallare än förut.

Dessa och andra beaktningsvärda förbättringar ha gjort att motorn går mjukare och tystare samt att dess livslängd blir längre genom mindre slitning.

**MOTORN:** 50—85 hästr. 6-cylindrig i ett block. Borrning 89 mm., slaglängd 127 mm. Inbyggda större ventiler. Tyst kedjedriven kamaxel, pump och magnetaxel. Avtagbart cylinder-huvud. Vevaxeln lagrad på fyra ställen. Större varvantal och högre kompression.

**KANNOR:** Special Chandler lättviktsmetall.

**VENTILLYFTARE:** Tystgående rullar, som löpa mot kamaxeln.

**SMÖRJNING:** Smörjningen sker genom tillförlitlig högtryckskuggjuls-pump, driven från kamaxel, varifrån oljan pressas till motorns alla huvudlager. Oljepumpen lätt åtkomlig för justering och rengöring. Oljerenare så att ren olja alltid tillföres motorn.

**TÄNDNING:** Bosch Batteritändning, högspänd ström från induktions-apparat och accumulator. Kombinerad automatisk och handreglering. Alla trådar inkapslade i wire-rör. Bosch högspänd magnet kan erhållas mot extra kostnad.

**CARBURATOR:** "Schebler", automatisk, ekonomisk och bensinbesparande. Gasen reglerbar både med hand och fotpedal.

**SJÄLVSTART:** Särskild elektrisk startmotor.

Alla rörliga delar väl inbyggda.

**KYLNING:** Honungscell-kylare, förnicklad med motometer och avrundade kanter och hörn. Kraftig centrifugalpump. Luftfläkt med självsörjning.

**ELEKTRISKT LJUS:** Särskild elek. generator med stort accumulator-batteri. Enkelt ledningssystem och automatisk till- och avkoppling. Dubbla lampor i de stora strålkastarna, vilka äro av ny, elegant typ. Miniaturstrålkastare på karosseriet omedelbart framför vindrutan samt en extra inbyggd lampa bakom förarsitsen, som lämnar ljus till passagerarna i baksätet. Full elektr. belysning överallt.

**KOPPLING:** Lamellsystem. Ytterst mjuk igångsättning åstadkommes. Absolut tillförlitlig.

**VÄXELLÅDA:** Tre hastigheter fram och 1 back. Kuggjul och axlar av nickelstål, allt inneslutet och inbyggt med motorn, vilket förhindrar damm och smuts att intränga. Speedometern drives från växellådan med delst spiralkuggjul helt inbyggda. Lås för växelspaken.

**VINDFÖNSTRET:** Justerbar för ventilering. Försett med klar sikt-apparat för avputsning av vindrutan i regnigt och dimmigt väder.

**HJULAVSTAND:** 3,100 mm.

**HJUL:** Artillerityp 33×6" med lätt avtagbara fälgar och en reservfälg monterad baktill. För stålekerhjul och skivhjul tillkommer extra kostnad.

**GUMMIRINGAR:** Helballong 33×6".

**FRAMAXEL:** Dubbel T-formad helmidd av segt specialstål. Rullager i styrspindlarna, varigenom styrningen blir ovanligt lätt.

**BAKAXEL:** "Floating" typ. Bästa kullager i hjulen samt rullager i differentialen. Lätt uttagbar drivaxel. Alla kuggjul i differentialen lätt uttagbara och justerbara.

**BROMSAR:** Dubbla bromsar, en hand- och en fotbroms. Fotbromsen verkar på bakhjulen och handbromsen på kardan. Beklädda med ett material som åstadkommer stark friktion och motståndskraft mot hetta. Fyrhjulsbromsar mot extra tillägg.

**FJÄDRARNA:** Långa och breda halvelliptiska av bästa fjäderstål. Stötdämpare finnes anbringade. Bakfjädrarna "underslung".

**STYRINRÄTTNING:** Orubblig skruv, justerbar med 18 tums styrratt.

**BENSINSYSTEM:** "Stewart Vacuum-system", vilket är det bästa hittills kända. Bensintank rymmande c:a 85 liter monterad baktill. Bensinmätare på instrumentbordet.

**KAROSSERI:** Modernt och elegant med mörkblå lackering och bekväma sittplatser för sju personer. Två klaffsitsar med ryggstöd, vilka kunna nedfällas i karosseribotten så att de bliva osynliga. Prima läderstoppning.

**SUFFLETT:** Av bästa material med överdrag, kan bekvämt uppfällas av en man. Patenterade sufflethållare. Sidoskydd "Jiffy", vilka kunna snabbt uppsättas och nedtagas och öppnas samtidigt med vagnsdörrarna.

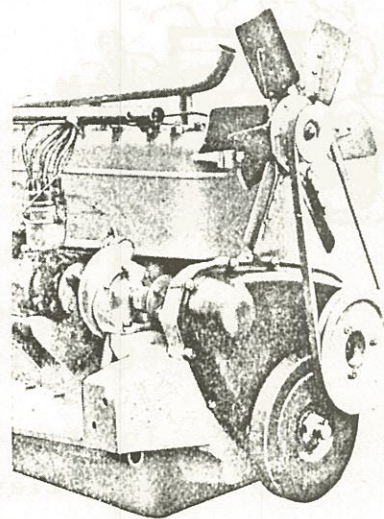
**SIGNALHORN:** Elektriskt signalhorn åstadkommande synnerligen kraftiga signaler.

**KONTROLLBORD, VÄG- och HASTIGHETSMÄTARE:** Elektrisk belysning å kontrollbordet för carburatorjusteringen, växlingen, hastighetsmätaren o. s. v.

**VIGT:** Cirka 1,250 kg.

**KAROSSERIMODELLER:**

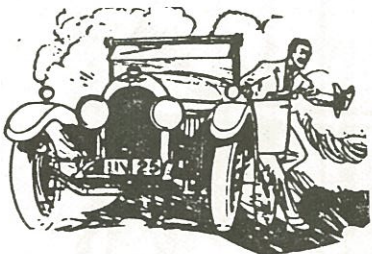
Öppna och täckta för 2, 5 och 7 personer. Alla öppna vagnar klädda med prima läder och de täckta med prima plysch eller kläde.



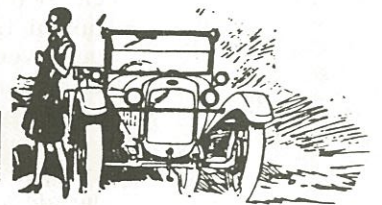
#### OBSERVEKA!

Motorn är försedd med dubbla balanshjul, som synes å vidstående illustration, varigenom gången blir mjukare och jämnare vid såväl låg som hög hastighet.

Vevaxeln enastående grov med mycket breda lager. All vibration bortfaller härigenom.



# Jemtlands Veteranbilkлубb Nya medlemmar, 1981

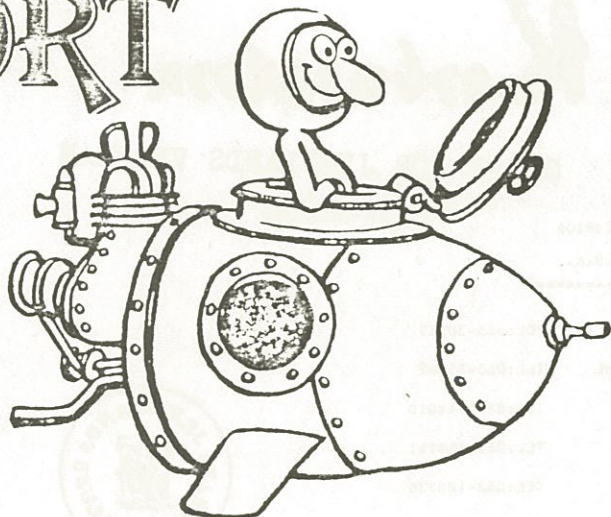


Håkan Indahl	Östersund	Ford-49 Cadillac-57
Kent Hendriksson	Östersund	Chevrolet-59
Else-Britt Tegstedt	Östersund	Chevy-36 MG-39 AEC-48 Opel-56
Torsten Östlin	Östersund	Matchless-47 Rex U.-50
Alf Eliasson	Långsele	
Johan Söderlund	Duved	Hillman-59
Torbjörn Hemmingsson	Frösön	Opel-38
Björn Hallberg	Krokom	
Sven Johansson	Oviken	T-Ford-23
Bruno Frid	Hammarstrand	Mercedes-50-52
Lennart Dahlin	Östersund	Chandler-28 Volvo-53 Parilla MC-54
Lars Hallqvist	Fåker	Porsche-59
K-E Sandberg	Strömsund	Opel-38
Torulf Jensen	Östersund	T-Ford-18-23-24. Over- land-20 Fiat-15-19 Chevrolet-24-27 Oldsmob.
Steinar Pettersson	Östersund	Husovarna Borgward-57- 59-60 Ford-60
Hans Wessel	Tändalen	Dodge-30
Elov Jämtsäter	Östersund	Volvo-57
S-O Johansson	Frösön	Opel-56
B-O Lybäck	Lit	Moto-Reve-13 Bristol-46 Indian-47 Daimler-50 Triumph-52 Lanchester- 53 Monark-54
Herman Holmqvist	Strömsund	Vauxhall-50 EMV-51 Husqvarna-55
P-Å Persson	Strömsund	Volvo-52
Elmo Almqvist	Gällö	
Gunnar Olsson	Brunflo	Opel-49
Yngve Gyllenskepp	Bollnäs	
Bo Lindberg	Frösön	Ockelbo-60
Verner Ottosson	Frösön	VW-57-61
Thomas Olafsson	Östersund	
Olof Brorsson	Strömsund	Chevrolet-58
Arne Wall	Östersund	Rover-52-57
N-J Nilsson	Frösön	Fiat-37 BMW-60 Alfa R-65
Sören Strömstedt	Strömsund	
Reidar Ragnarsson	Hammerdal	A-Ford-28
Harry Nilsson	Frösön	BSA-53
Paul Nilsson	Oviken	T-Ford-23 NV-51 Fram-53 Monark-63

Välkommen!



# HÖRT



Slutligen kan vi berätta, att Du, som tänker teckna veteranbilförsäkring, måste vara medlem i vår klubb i minst två år, innan det lönar sig att fylla i ansökan om försäkring. Kort skall bifogas och de skall vara stora, prydliga och klart visa alla detaljer på bilen. Kontakta vår försäkringskommitté om storleken. Folke Hemmingsson har ersatt Arne Blix i försäkringskommittén.

Folke Boogh har fått styrelsens uppdrag att förhandla med jämtdykarna om intresse finns från deras sida att dela klubblokal med oss. Den kostar oss för mycket. När besökte Du föresten vår klubblokal?

Många besökte Falumarknaden i höstas, men väldigt få har annonserat i MHRF:s annonsblad, trots att jag vet att många både har och söker delar till sin bil.

I vår klubb finns nu 212 medlemmar, men endast två av dessa har skickat in en annons. Skärpning! Tänk vad många prylar det skulle bli, om alla annonserade och tänk vad mycket läsvärt det skulle finnas i vår tidning, om alla 212 skickade in ett bidrag och berättade om sin bil eller sin renovering! När jag träffar medlemmar, har De alltid något att berätta, ett tips att ge osv.

Ett tips ska Du få av Christer. Han meddelar, att collegietröjor kommer att beställas under våren liksom en jubileumsdekal i silver och svart. En ny matrikel kommer också att ges ut under år 1982. En kvällskurs i bilplåt har diskuterats.

## TV-FILMADE I UNDERSÅKER

■ Jämtlands Veteranbilsklubbs Volvolastbil av årgång 1934 och med **Edvin Backman** som förare och statist, har deltagit vid inspelning av en TV-film i trakterna av Undersåker och Edsådalen.

Inspelelingen gäller en TV-serie som heter Torsten och Greta. En TV-teaterserie av **Max Lundgren** och i regi av **Rune Formare**. Vi får under sex 55-minutersavsnitt följa **Torsten** och **Greta** genom livet, från deras ungdom under slutet av 1930-talet fram till 1980. Seriens längd motsvarar ungefär fyra långfilmer och är en av de största TV-satsningar som gjorts i Sverige.

En del av ett avsnitt har spelats in i Jämtland. Det handlar om mobiliseringstiden vid krigets början då **Torsten** blir inkallad och förflyttad till Norrland. **Torsten** spelas av **Arne Strömberg** som vi kommer att få se åkande i den gamla lastbilen

som rattas av **Edvin Backman Östersund**. Men vi kommer även att se en av **Torstens** motspelare, **Åke Jörn-falk**, föreställande bilens förare.

Om befolkningen i trakterna av Undersåker och Edsådalen sett reggubbar smygande i buskarna och besökande matinrättningar, så är det inte några kvarglömda beredskapare sen fyrtioalet, utan helt riktigt, de statister som ingår i filmteamet.

Den gamla lastbilen har dragit stor uppmärksamhet till sej och samlat många nyfikna, vilket är förklaringen till att större publicitet inte givits. Allt för mycket åskådare hindrar filmteamet i sitt arbete.

Vi frågade inspelningsledaren **Tommy Stark** hur lång tid det tar att spela in en serie av detta format.

Nu har vi bara ett års arbete kvar med inspelelingen och sedan har vi ett års arbete med klippning och efterregistrering kvar, så inte förrän någån gång under 1983 kan vi vänta oss att få se filmserien, sade **Tommy** och tackade för ett gott mottagande i Jämtland och för all den fina service de erhållit under dessa dagar.

EB

## JÄMTVE-TERANER

Vår 200:e medlem blev **Nils Johan Nilsson**. **Nils Johans Bil** kallas han till vardags. **Nils Johan** bor på **Frösön**, men håller till intill bilprovningen i **Odenskog**. **Nils Johan** är ägare till en **Fiat 500 A** årgång 1937, en **BMW 700** och en **Alfa Romeo cabriolet**.

**Erik Löfberg** i **Värmland/Deje** meddelar, att 1982 års marknad hålles 21-22 maj-Sveriges **Hershey** på **Älvsbacka Fritids Center** mitt i hjärtat av **Värmland**. Det kallas även **Bäverland** - turistparadis, som håller på att skapas av **Polarvagnens** skapare **Bertil Holmqvist**.

**Veteransektionen Club 69 Höör** och **Motorhistoriska klubben** i **Skåne** inbjuder till en resa till **Holland** 1 april 1982. Bland annat kommer **Everlouns tekniska center** att beses och **Lipt. Bilmuseum** med cirka 450 perfekt renoverade bilar. Priset blir 890:-. Om Du är intresserad, kontakta **Bo Malmqvist** 0413/34330 eller **Percy Hansson** 046/80232. De verkar i två klubbar, som ibland jobbar som en för alla.

REDAX.

# Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN  
BIL KLUBB

1981 Års STYRELSE, OCH ÖVRIGA  
AKTUELLA POSTER INOM J.V.B.K.

ORDFÖRHANDE :	SVEN JERNBERG	TEL:063-30517
SEKRETERARE :	CHRISTER ELGENDAHL	TEL:063-35542
KASSÖR :	ÖRJAN BERGGVIST	TEL:0640-44010
ÖVRIGA STYR- ELSE LEDAR- MÖTER :	MATS MATSSON	TEL:063-119761
	ROLF NILSSON	TEL:063-100336
	PER STROM	TEL:063-113576
REVISOR :	ARNE BLIX	
REVISOR :	PELLE NORMAN	TEL:0696-10335
SUPPLEATER :	STIG WERNER	TEL:063-122634
	LENNART HÖGLUND	TEL:0670-13330
KLUBBMÄSTARE :	KARL OLOV KINGSTAD	TEL:063-102741
	FOLKE BOOGH	TEL:0640-12141
	RUDI EDLUND	TEL:063-123200
VALBEREDNING :	FOLKE HEMMINGSSON	TEL:0642-40042
	STIG NILSSON	TEL:0670-12240
FÖRSÄKRINGAR :	FOLKE BOOGH	TEL:0640-12141
REDAKTÖR :	SVEN SCHYLBURG	TEL:063-20701
LOKALREDAKTÖRER:	EDVIN BACKMAN	TEL:063-115180
	FOLKE HEMMINGSSON	TEL:0642-40042
	ARNE BLIX	
	ÖRJAN BERGGVIST	TEL:0640-44010
REGISTRATOR :	CHRISTER ELGENDAHL	TEL:063-35542
TRÜJÖR OCH BÄRKEN :	CHRISTER ELGENDAHL	TEL:063-35542

KARBURATORNS REDAKTION

TEXT- OCH BILDREDAKTÖR

ANNONSREDAKTÖR

Sven Schylberg  
Jemtlands Veteranbil Klubb  
Karburatorns Redaktion  
Grytan 2450, 834 00 Brunflo.

Folke Boogh

Lokalredaktör i Östra Jämtland - Norra Jämtland

Edvin Backman  
Genvägen 60b  
831 00  
Östersund

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: 75:-/Insättes på Pgo 88 52 11 - 3.

Jemtlands Veteranbil Klubb bb  
Pox 2045, 831 02 ÖSTERSUND ND.

Klubborgan: Karburatorn \* \* \* \* \*

Försäkringskommitté: Folke Boogh, Fackå 6, 830 42 Aspås  
Tfn 9640/12141

Redaktörer för 46/60 sektionen: Folke Hemmingsson, Videstigen 1, 833 00 Strömsund  
Tfn 0642/40042 / Strömsvägen 47, 833 00 Strömsund

Stig Nilsson Björn Lindholtz  
Storgatan 22 c Smultronvägen 20  
833 00 Strömsund 831 00 Östersund

Materialförvaltare

Folke Boogh

Fack 6, 830 42 ASPÅS

# Stopp ett tag här är en viktig sida!

Följande brev har inkommit till klubben från MHRF och bör vara av intresse för de flesta.

För kännedom vill vi bara meddela att RIKSSKATTEVERKET de sista dagarna i föregående månad till ett femtontal fordonsinnehavare sänt ut ett meddelande att man, om inte andra skäl föreligger, i slutet av denna månad ska påföra fordonet försäljnings-skatt och skrotningsavgift. Exakt vilka som fått de här breven vet vi inte men att det rör sig om både bil och mc-ägare det är klart.

Orsaken till det här meddelandet är att de "drabbade" begärt dispens från Trafiksäkerhetsverket när det gäller att få registrera fordonet. Man har inte haft fullgod identifikation helt enkelt.

Riksskatteverket anser nu att det rör sig om nytillverkning av fordon och när detta inte sker yrkesmässigt är ägaren skyldig betala de nämnda pålagorna.

NU TILL ORSAKEN ATT VI SKRIVER DET HÄR BREVET:

Vi ska från MHRF:s sida efter kontakt med byrådirektör Margareta Bastin hos RSV komma in



med en skrivelse som hon skall titta närmare på innan man fattar beslut eller eventuellt bordlägger ärendena om man skulle finna att det finns skäl gå vidare på högre nivå fär att få en lagändring.

Men det här hinner man inte göra före de tre veckors frist som de "drabbade" fordonsägarna fått.

Skulle ni därför få kontakt med någon som fått ett sådant brev så be honom söka uppskov . . . . . omgående . . . hos byrådirektör Bastin.

Sådant uppskov har några nu fått till den 17 nov. Därefter ber ni att vederbörande tar kontakt, helst med undertecknad på tel. 023/197 42 (kvällar) eller i nödfall 023/185 00 (dagtid) för att konferera om hur vi skall förfara.

MEN sedan ska den som skall yttra sig (fordonsägaren) så långt som möjligt är, försöka hitta identifikation för sitt fordon. Ring om detta så skall jag ge besked så långt jag kan.

FALUN den 19/10 -81  
Jan Broman

## ÅRSMÖTE

Du missar väl inte vårt årsmöte fredagen den 6 februari 1982 kl 19.00 i vår trevliga lokal på Ringvägen i Östersund. Årsmötesförhandlingar - Ljusbilder - Film - Förtäring - Bilprat Hjärtligt välkommen till en trevlig afton i veteranbilens tecken!

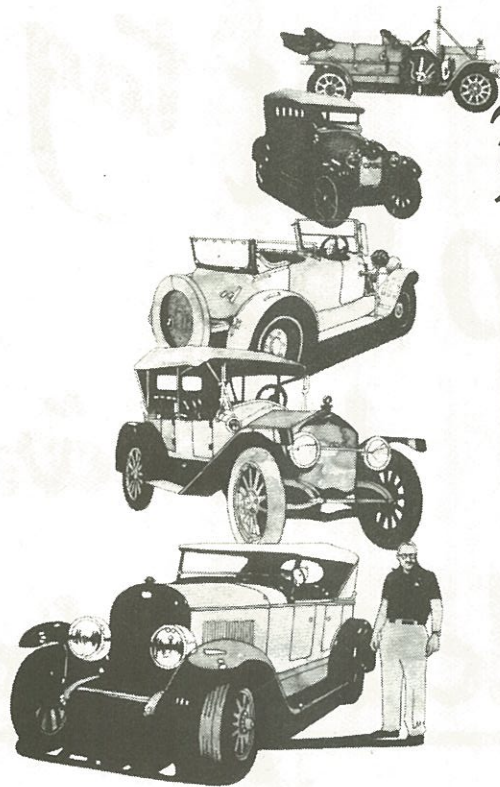
Styrelsen.

# VÄLKOMMEN !



**A/S VELO**

Tlf. (075) 35 530 — Sluppenvn. 1  
7000 Trondheim



# 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!  
Kläd Dig snyggt i vinterkylan!  
Kläd Dig i vår klubbs snygga T-shirts,  
som finns i färgerna svart-gul-röd-mar-  
rin-grön-blå och vit med märke på fram-  
sidan. Den finns i följande storlekar:  
Small, Medium och Large samt i barnstor-  
lekar från 100 och uppåt.  
Skynda Dig att beställa, ty antalet är  
begränsat.  
Jubileumspriset gäller endast detta parti.



## Jemtlands Veteranbilklubb

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

Pris: 25:-st.

Decal i plast, självhäftande med klubbmärket.

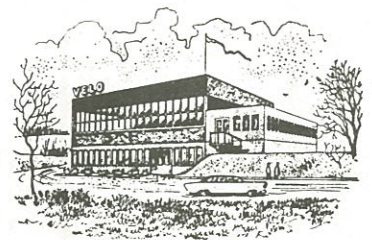
Färg: Gulbrun. Pris 5:-

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

Här Du löst medlemskort för 1982?  
Medlemsavgiften är endast 75:-

MEDLEMSKORT

Anno 1982



**A/S VELO**

# Renovera?

# TIPS



Till

Opel 1950,-60,-70-tal.  
Kofångare, grillar, rattar,  
framvagnsdelar.

Till

Vauxhall 1950-55  
Diverse nytt krom

Till

Chevrolet 1955 - 57 4-dörrars  
Nya dörrar

Rolf Nilsson Mats Matsson  
Norra Strandvägen 17 Na Strandväg.16  
832 00 F R Ö S Ö N  
063/100336/118062 063/119761

# Säljes

## Äkta Läder

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

### Tillverkningsprogram:

#### Garveriet:

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

#### Läder för:

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



## Bogsering av veteranbil

I Nytt Juridiskt Arkiv 1980 sid 295 finns ett intressant rättsfall om en ung man, H, som skulle flytta från Borås till Stockholm och därvid ville ta med sig sin gamla veteranbil från 1926.

■ Eftersom bilen var under reparation, bl a var dess motor borttagen, skärmarna, huven och fronten borta, så lastade han upp bilen på en släpvagn, som han fick låna av en bekant, och gav sig i väg.

I Linköpingstrakten blev han stoppad av polisen under påpekande att han hade för tung last på släpvagnen — veteranbilen vägde hela 2 ton. Den unge mannen uppgav, att han aldrig tittat på släpvagnens tillåtna lastvikt innan han gav sig av, men det hjälpte inte. Saken inrapporterades och det skulle bli böter.

Innan ärendet kommit så långt, skulle emellertid H nu flytta veteranbilen från Kärsta — där den hamnat — till Sundbyberg för att där färdigreparera den. För att inte åter hamna i samma grop som tidigare, ringde han till polisen i Täby och hörde sig för hur han lämpligast skulle transportera bilen på ett lagligt sätt.

Hos polisen i Täby visste man inte riktigt hur, men hänvisade honom till Rikspolisstyrelsen i

Stockholm. Där upplystes han om att det gick bra att bogsera bilen. Om H kom i håg att nämna, att bilen var avregistrerad och saknade försäkring, visste han inte riktigt, men han hade förut frågat försäkringsbolaget om han behövde ha bilen försäkrad under reparationstiden — då den var avregistrerad — och fått svaret, att han inte behövde det.

H ansåg sig nu vara på säker grund och utrustade veteranbilen med batteri och två stora röda lampor bakåt samt draglina och förare av bilen och startade färden mot Sundbyberg. Han hade emellertid inte kommit långt, innan han på nytt blev stoppad av polisen. Den här gången var anmärkningen att veteranbilen saknade försäkring och var oregistrerad. Hs invändning att bilen, som varken hade motor eller huv, ej var att anse som motorfordon höll inte.

### I Stockholms läns västra tingsrätt

Aklagaren fick hand om sa-

ken och instämde H till Stockholms läns västra tingsrätt, där H dömdes för förseelsen med släpvagnen och den för tunga lasten till att böta 10 dagsböter å 15 kronor. Däremot blev han frikänd för historien med dragbilen och bogseringen, därför att tingsrätten i likhet med H ansåg veteranbilen, i avsaknad av motor m.m, icke vara något motorfordon.

### I Svea hovrätt

Aklagaren nöjde sig emellertid inte med detta utan gick vidare till Svea hovrätt, och där vände sig — såsom ofta sker — bladet. Hovrätten ansåg med stöd av en mängd tidigare rättsfall veteranbilen verkligen vara ett motorfordon, och Hs invändningar vann inget beaktande. H dömdes både för historien med släpvagnen och nu för bogseringen av veteranbilen att böta 25 dagsböter å 15 kr.

### I Högsta domstolen

Nu var det emellertid Hs tur att klaga. Han begärde och lyckades få prövningstillstånd i högsta domstolen.

Riksåklagaren tog över åtalet å andra sidan och kom in med ett längre yttrande. Även ett uttalande från Statens Trafiksäkerhetsverk ingavs från åklagar sidan, såsom att...

den bogserade veteranbilen verkligen var ett motorfordon.

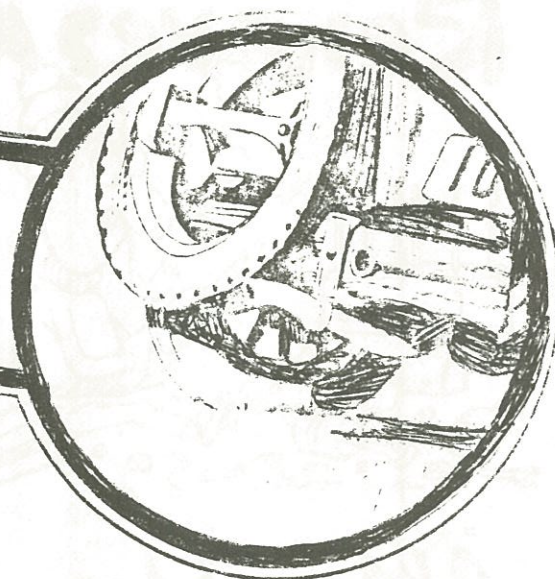
Högsta domstolen fann sedan i sina domskäl, att veteranbilen verkligen måste anses såsom ett motorfordon, även i det nedmonterade skicket. Med hänsyn till att H före bogseringen gjort förfrågningar både hos polismyndigheten i Täby och hos Rikspolisstyrelsen och därvid fått besked om bogseringens tillåtlighet, borde dock påföljderna för själva handlingen sätas så lågt som möjligt. Hela saken borde kunna stanna inom ramen för det av tingsrätten utmätta straffet.

Med ändring av hovrättens domslut dömdes därefter H till ansvar för alla de uppräknade brotten — för tung last på släpvagnen, brott mot bilregisterförordningen och mot trafikförsäkringsplikten — att böta 10 dagsböter å 15 kronor.

Twå av de fem justitieråden ville emellertid frikänna H helt från ansvaret för bogseringen, dvs för bilregisterbrottet och trafikförsäkringsplikten, men blev överröstade.

Det är sannerligen inte lätt att veta i paragrafdjungeln hur man skall förfara vid transporten av oregistrerade veteranbilar, men det finns ett gammalt latinskt ordspråk som heter: Ignorantia noket = okunnighet förpliktat — eller hjälper inte

# FÖRSÄKRINGAR



## Till försäkringstagaren

## MHRF - försäkring

### ÄNDRINGAR FR O M DEN 1 JANUARI 1981

I samråd med Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) förändrar vi bl a premier och vissa självrisker. Förändringarna bygger på dels studier av skaderesultatet och dels den inverkan kostnadsutvecklingen för reparationer m m har. Bl a har vi funnit att för både bilar och motorcyklar med hel- eller halvförsäkring är det skäligt att tillämpa högre premier för fordon med årsmodell fr o m 1950. Tidigare gick gränsen vid 1940.

### DE NYA PREMIERNA

Fordon som är renoverade och registrerade.

Bilar	Helförsäkring	Halvförsäkring
t o m årsmod. 1949	278 kr	192 kr
fr o m årsmod. 1950	556 kr	384 kr

### Motorcyklar

t o m årsmod. 1949	138 kr	96 kr
fr o m årsmod. 1950	198 kr	140 kr

### Uppställningsförsäkring för renoverade fordon

(Kallades tidigare utställningsförsäkring)

Bil	155 kr	Motorcykel	88 kr
-----	--------	------------	-------

### Renoveringsförsäkring

Bil	140 kr	Motorcykel	78 kr
-----	--------	------------	-------

### Lagerförsäkring

130 kr för värden upp till 30.000 kr.

40 kr för varje ytterligare 10.000 kr i värde.

(S k "första riskförsäkring").

## SJÄLVRISKERNA

Bilar	Gamla	Nya
Vagnskada och skadegörelse	500 kr	700 kr
Brand	500 kr	500 kr
Vattenledningsskada	500 kr	500 kr
Stöld	100 kr	200 kr
Bilräddning	100 kr	100 kr
Glasförsäkring	100 kr	50 kr + 20 %
Rättsskyddsförsäkring	200 kr + 10 %	200 kr + 10 %

\*) Av överskjutande belopp.

### Motorcyklar

Endast glassjälvriskens ändras. Den är nu (liksom för bilar) 50 kr + 20 % av överskjutande belopp (tidigare 100 kr).

### Brandsläckare

Om fordonet är försett med godkänd brandsläckare slopas självriskens för brandskada.

### ÖVRIGT

För glasförsäkringen har tidigare begränsning av skadeersättningen till högst 1.000 kr slopats.

När det gäller motorcyklar höjs högsta ersättningsbelopp till 40.000 kr inklusive sidovagn (tidigare 30.000 kr).

Försäkringen ersätter radio och/eller bandspelare endast om dessa ingår i fordonets originalutrustning eller fanns att köpa när fordonet var nytt.

Med vänlig hälsning

**FOLKSAM**

Hösten och vintern  
1981/82



# Här är några av våra bästa höstnyheter!

Varje höst är det lika spännande att se vilka nya böcker som kommer ut. Det blir dessutom roligare och roligare för varje år, eftersom både antalet och kvaliteten på böckerna ökar.

Själva har vi också ökat över sommaren. Vi har byggt om butiken så att vi kan få in ännu fler böcker. Flytta tänker vi däremot inte göra - vi trivs bra med butiken och kundtillströmningen ökar stadigt.

Ni är välkomna att titta in en onsdag eller torsdag, eller att ringa. Har ni problem med att hitta litteratur skall vi gärna försöka hjälpa er!

Gun och Björn-Eric Lindh

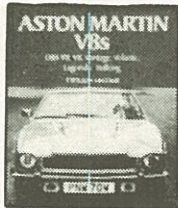
OBS: EN DEL BOKFÖRLAG BRUKAR VARA ALLTFÖR OPTIMISTISKA NÄR DET GÄLLER UTGIVNINGSTIDER. DET KAN HÄNDA ATT DU FÅR VÄNTA PÅ NÅGON BOK LÄNGRE ÄN DU TÄNKT DIG - MEN VI SÄNDER SÅ FORT VI FÅR DEN.

ADLER AUTOMOBILE 1900-1945 (Oswald). Ny komplett historik i den tyska serien som tidigare behandlat bl.a. Borgward, Horch och BMW. 120 sidor. 125:-

ALFA HISTORY MUSEUM. Boken om fabriken samlad i Arese. Stort format och förstklassigt utförande. Praktverk! 250:-

ALVIS, THE STORY OF THE TRIANGLE (Day). Det var länge sedan det fanns någon bra bok om Alvis tillgänglig, men i höst kommer det en helt ny, inträngande historik över märket. November. C:a 125:-

AMERICAN SUPERCARS, ENCYCLOPEDIA OF - (Ackerson). Över 30 amerikanska fullblod från 1950 till 1975. 144 sidor. Kommer i december. 80:-

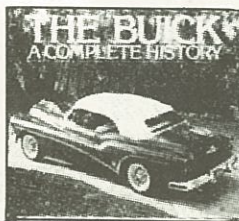


ASTON MARTIN V8's (McComb). En av årets bästa nyheter i Auto History-serien. 72:-

AUSTIN 1905-1952 (R.J. Wyatt). Helt ny, mycket bra historik över Austin fram till den dagen märket gick upp i BMC. 256 sidor, 89 illustrationer. 150:-

AUSTIN SEVEN COMPANION. Tänk om det fanns en sådan här om varje biltyp! Utmärkt teknisk guide med många förklarande bilder, framtagna av klubben i England. 288 sidor. 100:-

AUTOMOTIVE LITERATURE INDEX 1947-1976. Förteckningen som gör alla dina gamla nummer av Road & Track, Car and Driver och Motor Trend möjliga att överblicka! 28.000 uppgifter. 325 sidor. 170:-



BUGATTI BY BORGESON. En av årets travligaste nyheter, en bok för alla Bugattiintresserade! Nya friska vinklingar på Bugatti-historien gör att den här boken skiljer sig från mängden. 115:-

BUICK (Dunham/Gustin). Den senaste i raden av märkesbiblar från Automobile Quarterly. Den kompletta Buick-historien! 444 sidor, 638 ill. 340:-

CARS AND COACHBUILDING (Oliver). Det här blir det klassiska verket om karosser, från bilens barndom till våra dagar! Oliver har redan tidigare dokumenterat sitt stora kunnande. Boken bör finnas på varje bilhistorikers hylla. 350 sidor, lika många bilder. 215:-

GREAT CARS FROM CHEVROLET. Mycket prisvärd bok, rikt illustrerad i färg. 35:-

CAMARO. En utmärkt skrift från Consumer Guide. Alla modeller och prototyper. Massor med bilder, oslagbart pris: 35:-

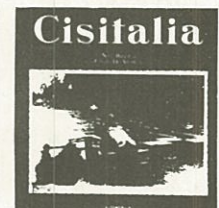
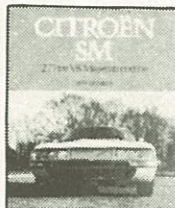
THE CORVAIR DECADE. Äntligen en bok för dem som vill ge denna vagn upprättelse. Komplet historik med många färgbilder, tekniska data, årsmodellförändringar, färger, reservdelskällor m.m. 165:-

CORVETTE RESTORATION, STATE OF THE ART! Ny utmärkt bok från redaktionen för "Corvette, Americas Only" och av samma höga kvalitet. Ett måste! 185:-

CLASSIC CARS SINCE 1945. Tar upp 85 efterkrigsvagnar med extra personlighet. 160 sidor, 35 färguppslag. 110:-

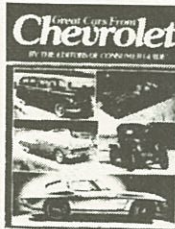
THE CLASSIC TWIN-CAM ENGINE. Författaren och enise källforskaren Griffith Borgeson kartlägger i den här nya boken från Dalton-Watson utvecklingen genom åren av motorn med dubbla överliggande kammar, från 1912 års Peugeot till våra Formel 1-vagnar. (Okt, ber. pris 300:-)

CISITALIA (Balestra/De Agostini). Stor, ny bok om den lilla italienska tävlingsvagnen. Fabrikens PR-chef var Corrado Millanta, därav det magnifika bildmaterialet. 190 sidor, 351 ill. 250:-



Citroën SM (Jeff Daniels). Ny, bra bok i Auto History-serien om Citroëns redan klassiska Grand Routière. 72:-

DE TOMASO AUTOMOBILES (Wallace Wyss). I november ska denna historik komma. Lär ska bli ett uttömmande praktverk skrivet av en verklig expert. 125:-



DKW, GESCHICHTE EINER WELTMARKE. Det har länge varit svårt att finna uppgifter på DKW, men nu finns den här nya, stora och efterlängtdade historiken, visserligen med tyngtpunkten på motorcyklarna. 320 sidor, 400 ill. 135:-

DREAMBOATS AND MILESTONES: CARS OF THE 50's (Chris Halla). Tar upp de mest eftertraktade 50-talarna, data, körintryck, klubbar m.m. 232 sidor 80:-

# Nu händer det en hel del när det gäller MC-böcker

THE ILLUSTRATED ENCYCLOPEDIA OF MOTORCYCLES. Det största och bästa uppslagsverket om motorcyklar. Över 2.500 fabriker, 320 sidor och över 1.000 illustrationer, varav många på 32 färgsidor. Mycket prisvärd! 95:-

BEST OF BRITISH: CLASSIC BIKES OF YESTERYEAR (Peter Howdle). 38 klassiska cyklar. Historik, tekniska data och ägarnas kommentarer. 130 ill. 80:-

GREAT BRITISH MOTORCYCLES OF THE 50's: Mycket bra och innehållsrik bok om 20 fina 50-talare. En bok för alla motorcykelentusiaster. 170 ill. 60:-

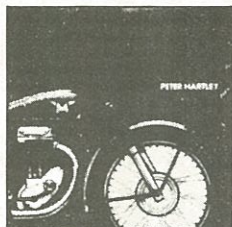
GREAT BRITISH MOTORCYCLES OF THE 60's: Ny fortsättning på boken ovan, och minst lika bra! 140 sidor. 60:-

MOTORCYCLING IN THE 1930s. En av årets absolut bästa MC-böcker! Fångar 30-talsstämningen bl.a. med hjälp av många fina bilder från tiden plus ritningar och nytagna färgbilder. En bok som gett många nöjda kunder! 140 sidor, 170 ill. 75:-

THE GIANTS OF SMALL HEATH, THE HISTORY OF B.S.A.: Förutom cyklarna handlar den här boken mycket om själva fabriken och de som arbetade där. 190 sidor. 95:-

BSA TWINS & TRIPLES: THE POSTWAR A7/A10 A50/65 AND ROCKET III (Roy Bacon). Det nya standardverket på dessa cyklar. Ger även data och specifikationer till renoveraren. 190 sidor, 164 ill. 85:-

THE IRON REDSKIN - HISTORY OF THE INDIAN MOTORCYCLE. Den redan klassiska boken om Indian. 335 sidor, 220 ill. 135:-



MATCHLESS: ONCE BRITAIN'S LARGEST MOTORCYCLE MANUFACTURERS (Peter Hartley). Ny komplett historik över Matchless-cyklarna. Mycket bra och rikt illustrerad i stort format. 190 sidor. 115:-



TRIUMPH TWINS & TRIPLES (Roy Bacon). Ny historik med många värdefulla uppgifter på specifikationer och renoveringsdata. 192 sidor, över 150 ill. 95:-

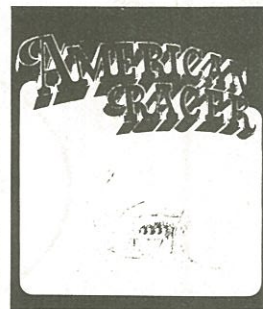


NORTON TWINS (Roy Bacon). Ny bok som behandlar alla de två-cylindriga Nortonmodellerna 1948-77. Ger all behövlig information. (Kommer i september. Ca 190 sidor, över 150 ill. 95:-

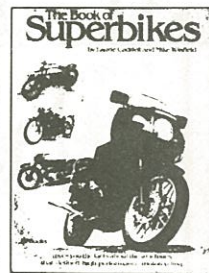
THE DOUGLAS MOTORCYCLE - THE BEST TWIN (Jeff Clew). Ny och reviderad upplaga av en sedan länge eftersökt bok. 95:-



HARLEY-DAVIDSON - THE MILWAUKEE MARVEL. (Harry V. Sucher). Äntligen en historik på HD! Få böcker har varit så efterfrågade. Det här är en stor bok på 280 sidor, illustrerad med över 200 bilder, skriven av samme författare som till "The Iron Redskin". Det här blir den klassiska HD-boken! 140:-



AMERICAN RACER 1900-1940 (Wright). Dyr, men rena guldgruvan för den som älskar amerikanska gamla motorcyklar, och särskilt tävlingsbiten. Unika gamla fotografier som får ögonen att tåras. Stor, 260 sidor. 195:-



THE SUPERBIKES (Winfield/Caddell). Om de verkliga supercyklarna genom tiderna. Förutom alla de moderna japanska cyklarna har man tagit med bl a FN, Excelsior, Henderson, Indian Big Chief, ACE Four, Cleveland, Brough Superior, Coventry Eagle, Ariel Square Four, Zundapp K800, Vincent, Norton - och en hel rad till. Bra färgbilder, mycket data. 160 sidor. 75:-



MC FRÅN ALLA TIDER - 100 ÅR MED MOTORCYKELN. Hans Axelsson och Alf Lavér har varit med och gjort denna trevliga mc-bok som i bild och text berättar om motorcyklarnas öden och äventyr i Sverige. Mycket om Husqvarna och mycket om lättviktare. Avslutas med ett utomordentligt intressant kapitel om de äldre svenska tävlingsförrarna. Verkligen god valuta för pengarna. Okt. 25:-

IT'S A TRIUMPH! Den mycket fina boken om fram för allt märkets efterkrigs-period. 237 sidor och 300 bilder. 105:-

## Över 5.000 titlar!



Genom vårt samarbete med utländska motorboksleverantörer har vi svensk ensamrätt på de två största katalogerna som finns i världen. Den ena kommer från USA och innehåller nära 5.000 titlar! Vi räknar med att 1982 års upplaga skall komma i mitten av oktober, och något senare kommer också en ny upplaga från England. Till de båda katalogerna gör vi en svensk prislista så att du på förhand vet vad böckerna kostar. Katalogerna kostar 10:-/st, men tar du båda blir det bara 15:-. Beställ gärna per telefon så sänder vi katalogerna med ett inbetalningskort.

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

## Postorder

### BESTÄLL SÅ HÄR:

Om du inte kan komma in till oss för att handla kan du beställa dygnet runt på telefon 08-32 51 92. Du kan skriva, eller markera i den här trycksaken vilka böcker du vill ha. Vi har bortåt 3.000 titlar hemma!

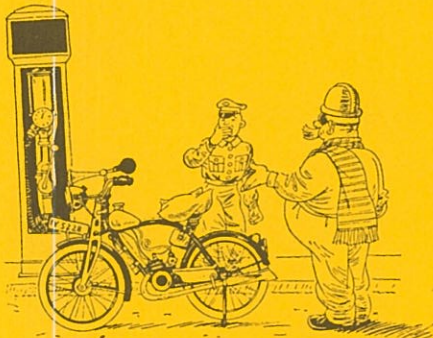
### VÅRA ÖPPET-TIDER I BOOK-SHOPEN:

På Surbrunnsgatan 23 (mellan Roslagsgatan och Birger Jarlsgatan) har vi öppet onsdagar 11.00-21.00 och torsdagar 11.00-18.00. Från mitten av november har vi lördagsöppet 11.00-17.00. Välkomna!





## Framtidsbild i lättviktstider



— Jag skall be att få 1 4/10 liter bensin, 1/8 liter olja, tändstiftet rengjort, signalthornet omstämt i fissa möll och sadeldynan justerad.

(Motor und Sport.)

## Björnar i Frostviken

DET ÄR GOTT OM björn i Norra Jämtland. Kronobetjäningen beräknar att det finns 100 björnar i närheten av K.A.K:s turiststation vid Frostviken. För inte så länge sedan rev björnen en renko och två kalvar vid Gransjödalen. Tidigare i år har björnen tagit en ren.

## Rökning förbjuden

ITJECKOSLOVAKIEN är det förbjudet att under några förhållanden röka vid ratten. Polisen har nu tillkännagivit, att den kommer att i framtiden strängare kontrollera efterlevnaden av denna lag. En bilförare blir således bötfälld, om han röker i bilen, vare sig denna är i gång eller står stilla.

## Låt bli vägmärkena

ATT DET KAN bli dyrbart att göra åverkan på trafikens varningsmärken fick tre ynglingar från Svedala erfara inför rätta. De tre hade i upprymd sinnesstämning roat sig med att böja en trafikskylt ned till marken. Domen lydde på 75 kr. böter för en och 100 kr. för vardera av de två andra, plus den tia vägstyrelsen vill ha för att laga skylten.

## Den vanliga rapporten



— Samtliga anmälda vagnar klara till start.

(Sammy Davies i »The Autocar».)

## Gammal fin sak

Karlsson (till Andersson, som kommer åkande i en ganska ålderstigen bil): God morgon på dig, Andersson, varför är du så morgontidig av dig?

Andersson (högdraget högtidligt): Ja, ser du, jag åkte ned till stadsauktionen för att försöka få tag i några antikviteter, innan det kom för mycket folk dit.

Karlsson: Nå, hittade du något, utom den där gamla bilen?

## Svårt problem

ÄR BABY i barnvagn att betrakta som fotgängare eller åkande? Frågan kom upp i samband med ett trafikmål i en engelsk stad, där en busschaufför stod åtalad för att inte ha lämnat fri passage för en barnvagn. Rätten beslöt fundera på saken.

## Lyckad trimning



— Bravo! Vi håller 70 i den här uppforsbacken. Har du fått ny motor?

— Nej, jag har bara köpt ny hastighetsmätare.

(Ric et Rac.)

## Från domstolarna

EN BILIST, som fått åtal för bilkörning i spritpåverkat tillstånd, bestred på det bestämdaste att han på något sätt varit påverkad.

— Hur kan ni då förklara att ni försökte tända strålkastarna med en tändsticka? frågade domaren.

# UR EN AUTOMOBILS MEMOARER



Vår: O, vad min nya ägare är stolt över mig. Var gång jag stannar stiger han ur och torkar bort allt damm från mig med en mjuk fin duk, och

han är så noga med att hålla mig fylld med olja och vatten, samt smörja alla mina leder. Ja, han är förtjusande rar, det är då säkert.

\*

Sommar: Han börjar bli kall och likgiltig. Det är flera veckor sedan han tvättade mig, och många leder är så torra, så de gnissla. Han har inte bytt olja på mig på aldrig så länge och nästan ständigt törstar jag efter vatten, så jag kokar av förtrytelse. Jag antar männen äro sådana. Ständigt bedragare.

\*

Höst: Nu skulle Ni inte kunna känna igen mig. Jag är i stort behov av lackering, och jag är sönderskräpad och full av rost och smuts. Jag har förlorat min ungdomliga charm och fägring. Jag ser mycket äldre ut än jag verkligen är. Det är också hans fel. Han har gjort mig till vad jag i dag är. Hopplas han är nöjd.



GRATTIS får vi säga till Jimmy Ottosson, som renoverat sin farfars Volvo av årgång 1937. Bilen användes av Otto Eriksson för mjölktransporter. Som sig bör är den därför nu försedd med mjölkkrukor. Jimmy är son till Kjell Ottosson, som övertog faderns åkeri.



Men det värsta av allsammans är just, att han inte är det. Säger att jag inte är som förr. Vem i all rimlighets namn skulle kunna vara det när

man blivit slängd omkring och försummat liksom jag?

\*

Vinter: Han låter mig stå ute i kölden i tinal. Men vädret är inte kallare än hans kärlek till mig. Vad bryr han sig om mig numera? Inte ett dugg. Misshandlar mina ringar, så folk ser det. Och så lycklig som jag var i våras. Hur kunde jag veta, att han skulle bli på det här sättet? Usling!

\*

Vår: Nu är våren kommen igen med ungdom och glädje, men jag är inte längre ung. Jag har förlorat mina flickaktiga former. Han är alldeles utled på mig. Han försöker göra sig av med mig och skaffa sig en annan, som inte har blivit misshandlad som jag. Men, vem hon än må vara, avundas jag henne inte den sorts ägare hon kommer att få.



Två veckor senare: Han bjuder ut mig till försäljning. Jag ska dock ge honom beröm för en sak. Nu talar han gott om mig. Det är så

längesedan, jag hörde honom tala så. Det kommer mig nästan att älska honom igen. Han säger han ska sakna mig. Så där ja, nu skriver han under kontraktet. Han går sin väg. Skall du inte ens vända dig om och säga adjö åt mig? Han har gått. Vad ska det nu bli av mig? Stackars jag. (Här avslutas ovanstående reflektioner i ett virrvarr av sentimentalitet). — — —

## Var placeras bilmotorn 1952?

ÄR 1889 TRAMPADE unge Herbert Austin vägarna fram på velociped. Två år senare hade han byggt sin första bil. I dag är han baron Austin of Longbridge och har bakom sig 34 års biltillverkning. På en bankett nyligen framkastade lord Austin: jag undrar hur bilen ser ut 1952, när vi firar 50-årsjubileum — var skall man männe placera motorn då?

## Förklaringen

TVA NEGRER i sydstaterna skrävade om sina bilar.

— Det finns bara ett skäl, varför min bil inte brukar gå 300 km i timmen.

— Vad är det för skäl?

— Jo, den hinner inte 300 km på en timme. Sträckan är för lång.



KSL 814

OTTO ERIKSSON  
TEL 15  
JANTL ÖVERBYN  
LILLMARIÉBY