

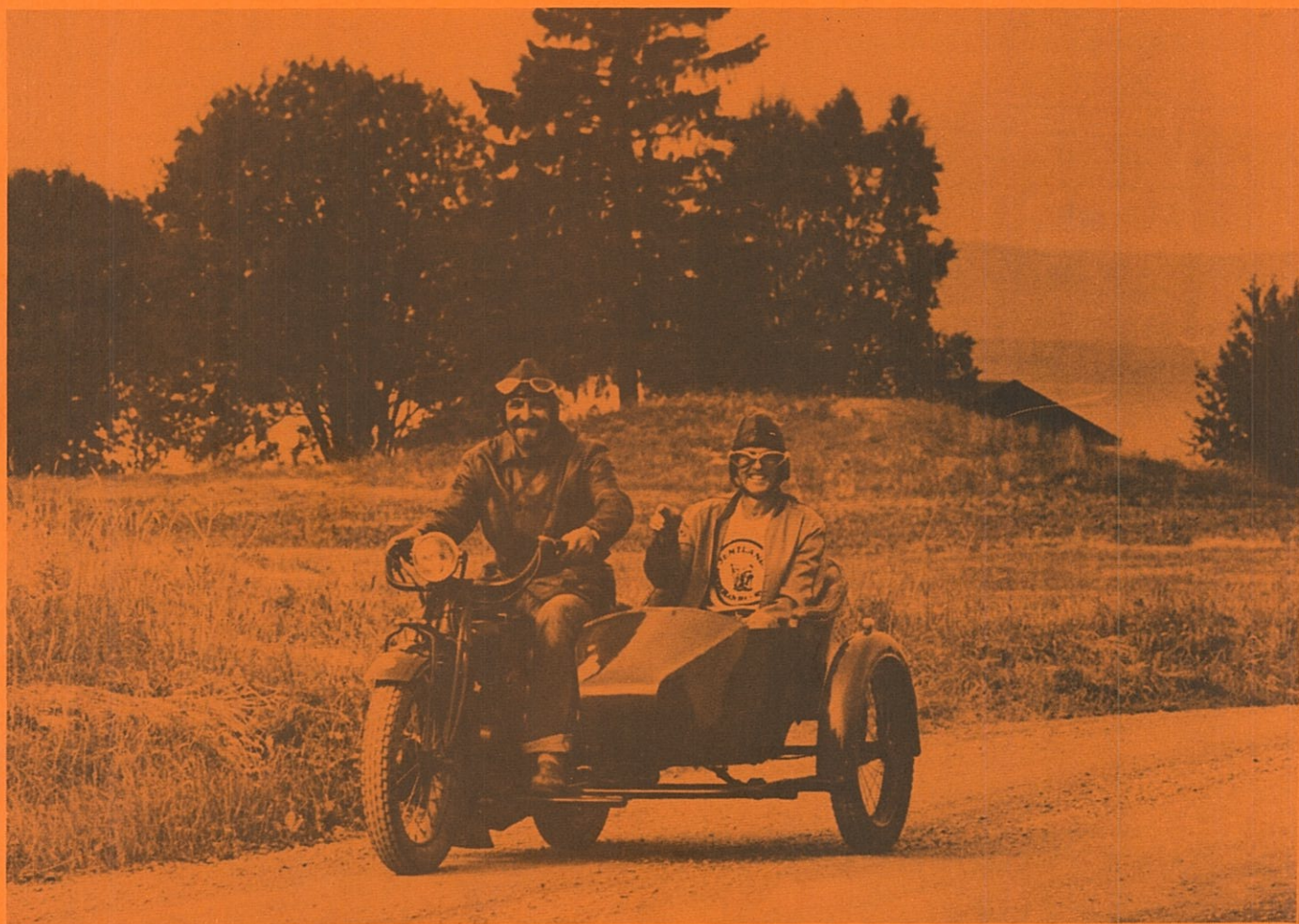
Jemtlands veteranbilkлубb

# Karburatorn

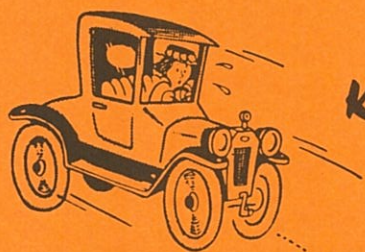
Nr 1

Årg 11

1982



Jubileums nummer



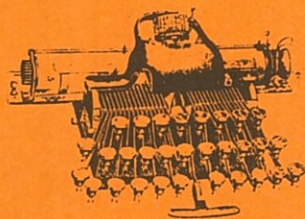
Karburatorax



Veteranbilklubb

## REDAKTÖRENS

UTA



Sommaren ger oss minnen. När de sätts på pränt, blir de oförglömliga. Sommaren 82 har varit fantastisk, även om det i början ej såg ut att bli någon sommar.

Nu stundar höstens val. Spännande blir det. Vi veteranbilfolk bör nog vara lite mera på alerten och utfråga våra riksdagskandidater, hur de tänker ställa sig till våra frågor.

Det kan ej vara riktigt, att vi skall behöva betala skatt för en bil, som körs några gånger under en sommar. Skall det verkligen vara nödvändigt med all denna pappers-exercis och kvittoredegörelse för att besiktiga en veteranbil? Ta lärdom av Norge och andra länder!

Detta nummer präglas av sommarens rallyn, men jag har också försökt få med så mycket som möjligt av annat som hänt sedan föregående nummer. Det har blivit 100 sidor. 44 finns således otryckta och kommer till jul. Gode vän i garaget! Tag fram din kamera! Tag några bilder! Om Du saknar den förmliga lådan kalla på redaktören, så skall vi föreviga, vad Du håller på med. Det är mycket roligare att göra en tidning med bilder. Omslagsbilden visar Sven Erik Persson, Bräcke med hustru på Indian 1928 på väg mot målet i Hackås. På omslagets sista sida ser vi de två segrarna i årets Storsjörally. Grattis, säger REDAX.

Sätt Dig nu lgnt ner i fåtöljen. Läs och njut av Karburatorn. Vi ses på Falumarknaden. Glöm ej heller bort att göra ett besök i Sätters bil & Mc museum.

Studebaker Sven.



Här kommer Algot Jakobsson, Hackås, med hustru på väg mot målet i Hackås.

SEKRETERAREN HAR ORDET.

=====

Efter en sommar som har varit full av aktiviteter för oss veteranbilägare, rallyn-utställningar-nya fynd ute i bygderna, kör vi nu igång med klubbträffarna och Öppet-hus-kvällarna på måndagarna.

10 Sept.: Visar Sven Schylberg nya Diabilder från sommarens aktiviteter. Klubblokalen kl:19.30.

1 Okt.: Klubbträff i Strömsund, garagebesök, film, m.m. samling vid FOLKES BIL kl:19.30.

12 Nov.: Klubbträff i Hammarstrand, Garagebesök, m.m. samling vid CENTRUM i H-strand kl:19.30.

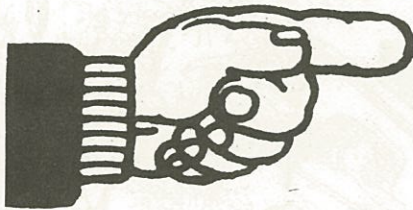
3 Dec.: Avhålls den Traditionella och populära Lillhjulkvällen i Aspås. Särskild kallelse kommer senare.

14 Jan.: Tar vi alla med oss våra diabilder och fotoalbum till 1983. klubblokalen för en mysig "filmkväll" i vinterkylan.

4 Febr.: ÅRSMÖTE. Klubblokalen. kl:19.30. Styrelsen vill höra medlemmarnas åsikter om kommande aktiviteter för 1983, var rallyt ska gå m.m. För alla som har förslag till ny styrelse för 1983, kom ihåg att tala med valberedningen i god tid! (C-O Kingstad-Leif Fregelin)

Öppet-hus-kvällarna på måndagarna börjar den 30 Aug. kl:1900. Titta gärna in en stund på en kopp kaffe och lite gammelbilprat!

*Christer Elger Dahl*



**REA ○ REA ○ REA**

Det resterande lagret av T-TRÖJOR säljs ut för endast 15:- !!

OBS! finns endast i storlekarna Small och Centilong. från 2 år och uppåt.

+++++

Brunflovägen

16  
↑  
klubblokalen

Ring-  
vägen

OBS. Parkera i gränden  
eller på Brunflovägen!

Rådhusgatan

PRESSTOPP !!!!

=====

Klubben har skrivit till Krokoms Kommun, och till Bergs Kommun om att klubben skall få insyn i deras skrotbilsinsamlingar som pågår under 1982.

I dagarna har svar kommit från båda Kommunerna, Bergs Kommun  
Skriver: Skrotbilsinsamlingen sköts av Kalle Karlsson, Åsarna  
Tel: 0687-30410, auktoriserad bilskrotare inom kommunen.  
Förslagsvis bör Ni meddela honom vilka bilar Ni är intresserade av. - Sune Johansson -

Krokoms Kommun har också redan börjat samla in, insamlingen började redan den 1 Juli till en uppsamlingsplats i Åsskott för pressning, men dom har över 600 bilar att samla in, så det tar nog hela sommaren. Den som är intresserad att veta vad som samlas in bör snarast kontakta Leif Rhodin på hälsovårdsbyrån i Krokoms Kommun.

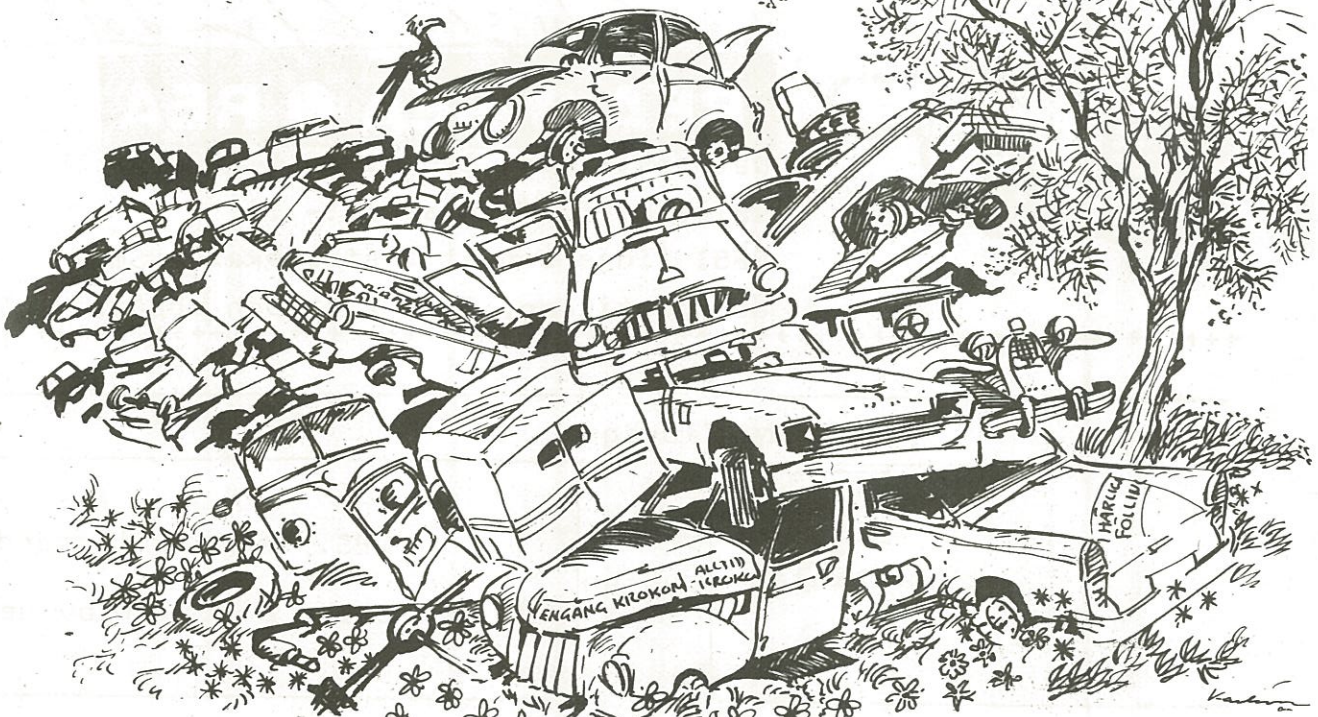
# Skrotbilar till tusen i Krokoms

## Skrotbilsjakt -82



KROKOMS KOMMUN startar under våren 1982 en skrotbilskampanj. Med hjälp av fastighetsägare, skrotbilsägare och övriga kommuninvånare syftar kampanjen till att kartlägga befintliga skrotbilar för senare avhämtning. Information med anmälningsblankett har sänts ut till samtliga hushåll.

**OBS! Hämtningen av skrotbilarna är gratis.**



Hasse "Signalhornet" Carlsson är ett bekant namn för de flesta gammelbilsintresserade. Lördagen den 20/2 anordnade klubben en liten afton i gammelbilens tecken med Hasse Carlsson som hedersgäst.



Hasse, som kommer från Eskilstuna, hade resväskan full av diabilder, vilket räckte till en förevisning i cirka tre timmar.

En USA-resa i höstas var huvudtema för kvällen och Hasse's mål under resan var att besöka Carlisle-och Herseymarknaderna. Dessa marknader är otroligt stora, både till yta och antalet försäljare, vilket också bilderna visade. Hasse Carlsson hade även besökt några privata samlare, som hade gårdarna fulla av bilar, som vi här hemma nästan bara ser på bild.

I halvtid serverades fika och bullar, som fick en strykande åtgång bland de cirka 35 medlemmar, som hade mött upp bl.a. från Ånge, Bräcke, Strömsund och Östersund med omnejd.

Kvällen avslutades sedan med bilder på fina svenska bilar.

Vi tackar Hasse för en mycket intressant och trevlig förevisning.

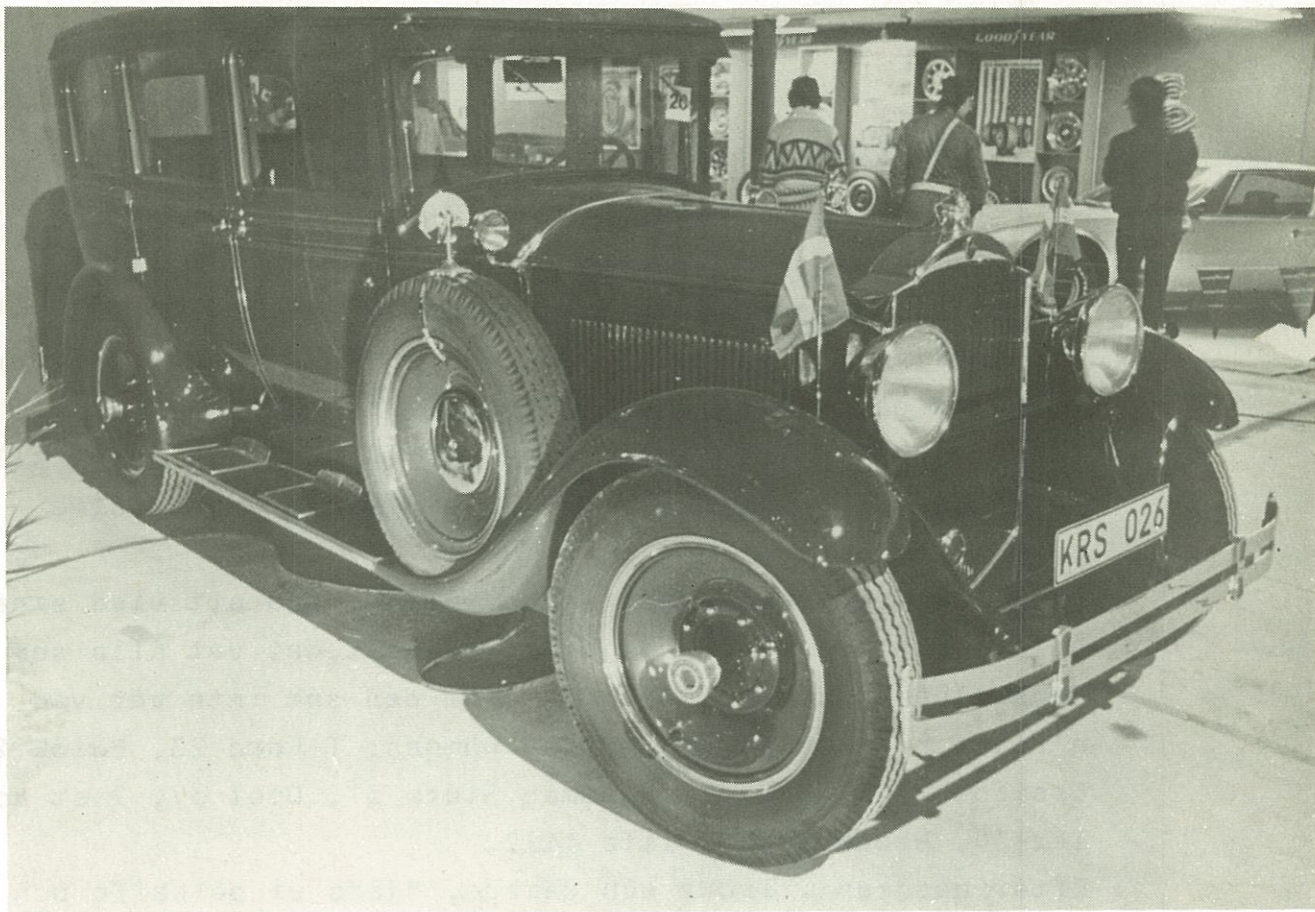


rolf



**Mc-  
show  
21-23  
maj**





Bertil Åberg, Gävle, deltog med denna pampiga Packard från 1928. JVBK deltog med Leif Fregelins T Ford 1915, Stig Noréns T Ford 1923, klubbens lastbil av märket Volvo 1934 och Leif Nilssons Buick 1953. Tröjor såldes, medlemmar värvades och mängder med tips om delar noterades. Dagarna gav ett gott resultat. 12 nya medlemmar gick med i JVBK. 27 tröjor såldes. Nästa år bör klubben medverka i större omfattning. PR behövs.



# Garagetränff

hos Folke Hemmingsson

i Storhögen den 4 Juni 1982.

=====

För oss Östersundare började klubbträffen redan i "stan" med samling vid klubblokalen, kl. 19.30, för gemensam avfärd med gammelmilar med Storhögen som mål.

Väl framkommen, (och sist som vanligt) kunde vi räkna till 24 medlemmar som letat sig till Storhögen denna varma sommarkväll.

På allas begäran började Folke kvällen med att visa sina bilar, och det är inte gjort i en hast, det vet alla som hälsat på Folke någon gång. För den som inte vet vad n'Folke har i sina gömmor kan nämnas: T-Ford 23, Buick 24, Erskine 27, Adler 37, Hanomag Sturm 37, Opel 37, 2 st Adler 38, Peugeot 48, +lite till.

Efter besöken i lador och garage, bjöds vi på kaffe och smörgås av Folke och Jan-Erik Lindgren med fru, därefter bar det iväg till hembygdsgården i Storhögen, och ett besök i utkikstornet, därifrån hade vi utsikt över halva Jämtland ! Så var det dags för nästa attraktion, tyckte Folke, så vi åkte vidare för att bese en fiskdamm med 200 tama kilosöringar, som åt ur händerna på oss ! Kvällen fortsatte sedan med det ofrånkomliga gam-bilpratet fram mot midnatt, då vi skingrades för en lugn och trevlig gam-biltur hemmåt efter gamla trevliga småvägar.

Tack hela Storhögen för en trevlig klubbträff!  
Christer.



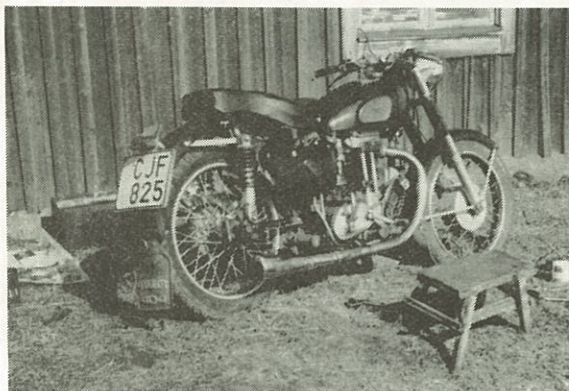




# MC-SIDORNA

av Sven Asp

Här fortsätter berättelsen om mina motorcyklar. Jag slutade förra gången med att berätta att jag under 1974 lackade min Matchless svart, samt i övrigt strävade efter att den skulle närma sig originalskicket.



Slutjusteringar vid en solig södervägg i April -74.



Någonstans i Norge 1976. Jag hade inte riktigt lärt mig det där med minimal utrustning på den tiden.

1975 köpte jag bil, så det året fick Matchlessen vila. Under tiden lyckades jag få tag på en original bakskärm. Framskärm fann jag bara till en något nyare Matchless, ca -56, men den fick duga tills vidare. En mycket dålig originaldyna fick jag också tag på, som efter rostlagning och omklädning fungerade perfekt. Så till 1976 års säsong, såg den nära nog helt original ut. Den sommaren fick bilen vila mycket, eftersom jag under det förra året upptäckt hur svårt det är att vara utan mc en hel sommar.

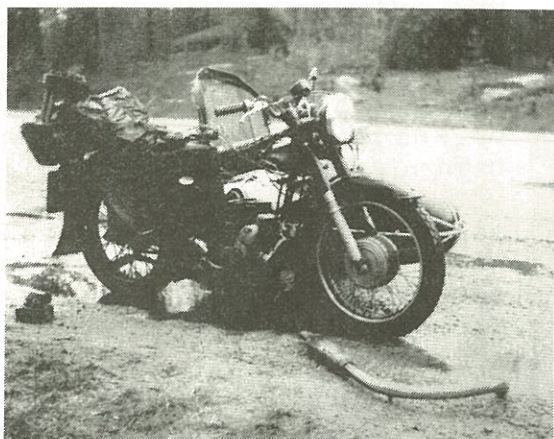
Till -77 års säsong lyckades jag byta till mig en liten trevlig sidvagn. Efter tillverkning av fästen och montering, visade det sig bli ett mycket trevligt ekipage. Helt plötsligt började allmänheten visa sin uppskattning, och man såg glada miner så fort man luftade maskinen. En solomaskin är hur suspekt som helst, men med en sidvagn monterad blir det en gammal och charmig cykel, allt i allmänhetens ögon.

Samma sommar styrde jag semestertrippen till England. Där var man glada över att se en gammal engelsk maskin med svensk registrering. En av de

skojiga episoder jag råkade ut för, hände när jag i en stad stannade för att studera kartan. En man kom ut ur ett hus på andra sidan gatan, uppenbarligen på väg till sitt arbete, iförd kostym, paraply och portfölj. En proper engelsk gentleman med andra ord. Men när han fick se Matchlessen kom han omedelbart fram och började prata. Det visade sig att han haft

ett flertal liknande motorcyklar när han var yngre. Han ville också absolut visa den sista maskinen han hade kört, eftersom han faktiskt hade behållit den. Han visade vägen till ett litet garage där det mycket riktigt stod en tvåcylindrig Matchless 600 från senare halvan av femtiotalet. "Jag sparade den här för min son", berättade han. "Men nu verkar det inte som om han har det minsta intresse för den. Han har redan köpt en gammal Cortina som upptar hans motorintresse", fortsatte mannen. Han visade stolt hur allting fungerade lika bra som när maskinen var ny, och det slog mig att han måste bli försenad till sitt arbete. Men till slut skildes vi. "En vacker dag vill du kanske ha en snabbare cykel än den du har nu, och i så fall vet du ju vart du kan vända dej", blev hans avskedsord. Tyvärr hittar jag nog inte tillbaka till rätt ställe igen.

Jo, England är roligt, men märkligt nog såg man ytterst få gamla motorcyklar som bruksmaskiner där. Resan blev i alla fall lyckad, och med både reservmotor och växellåda i sidvagnen styrde jag hemåt.



Haveri. 25 mil hemifrån och sista semesterdagen. Och så ösregnar det. Jo, jag kunde faktiskt hålla mig för skratt.

motorn stod stilla, men började jobba med att ta av topplocket. Till råga på allt ösregnade det. När jag fått av toppen insåg jag snabbt felet. Bort med ventilen, på en



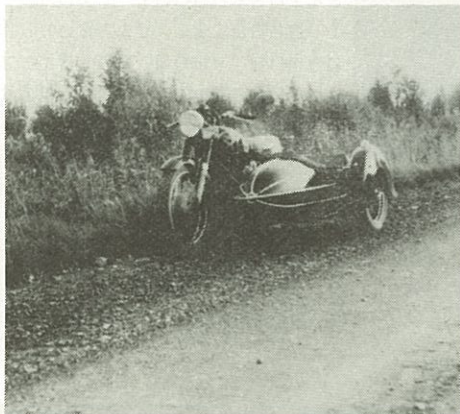
Här fick jag tag på nya packningar för stötstångsrören, men oljefilter hade dom inte. Observera den charmiga skyltningen; en meterhög trave med nya ljuddämpare till gamla cyklar.

Strax norr om Sveg, inträffade det allvarligaste problemet jag någonsin råkat ut för på den här maskinen. Styrningen för avgasventilen blev överhettad när jag stannade motorn. Avgasventilen stod nämligen öppen, så all värme från ventiltallriken gick upp till ventilstyrningen i stället för att avledas via ventilsätet. Detta innebar att lättmetallgodset runt styrningen blev hett och utvidgade sig så att krymppassningen släppte och styrningen ramlade nedåt längs ventilskaftet. När jag sen skulle starta, fanns det naturligtvis ingen kompression, eftersom styrningen kommit så långt ner att den låste ventilen i öppet läge.

Jag var ganska förvånad över att något kunnat hända medan

Matchless kan man ta bort ventilfjädrarna med fingerkraft. Med toppen på en stubbe, ett mejselskaft som dorn och en sten som slägga, fick jag upp styrningen tillräckligt högt igen. Sen var det bara att skruva ihop allt och fortsätta. Det hela tog knappt två timmar. Det är lättmekade maskiner det här.

Sen hände inte så mycket mer de följande åren. En del kromdelar fick ny beläggning, lacken bättrades, slitna delar byttes ut och en massa allmänt småpyssel utfördes. Och cykeln gick som en klocka.



En varm sommarkväll, en torr grusväg och en gammal motorcykel gör livet värt att leva.

vid vägkanten. Magneten har fungerat perfekt, liksom generatortorn som lämnat svag (60 watt) men tillförlitlig effekt. Jag vet inte säkert hur långt jag kört, eftersom vägmätaren bara fungerade de första åren. Men då blev det närmare 1000 mil varje säsong, så 6000 - 7000 mil under de år jag haft den är nog ingen omöjlighet.

Men nu sommaren -81 bytte jag bort den med saknad. Varför? Jo, det var min enda möjlighet att få köpa min främsta drömmaskin: en Vincent 1000 från -51. Ägaren till denna kunde endast tänka sig en affär om han fick min sidvagnsmatchless i byte.

Vincenten kommer med all säkerhet ut på vägarna till sommaren, och är enligt min mening motorcykeln med stort M. Men trots det har jag börjat fundera på om jag inte borde försöka hitta en Matchless igen.

Naturligtvis har åren inte gått spårlöst förbi. Mycket har bytts och lagats. Åtskilliga däck har bytts ut. Kedjor likaså. Både framgaffel och bakstötdämpare har fått nya bussningar och tätningar. Svängarmslagringen har renoverats. Både bakskärmen och sidvagnsskärmen har velat spricka av vibrationerna varje år, och krävt svetsning. Motorn har borrats om en gång och fått nya ringar nästan varje år (jag har kört utan luftrenare). Ramlagren har bytts en gång, likaså vevaxeltappen på drivsidan.

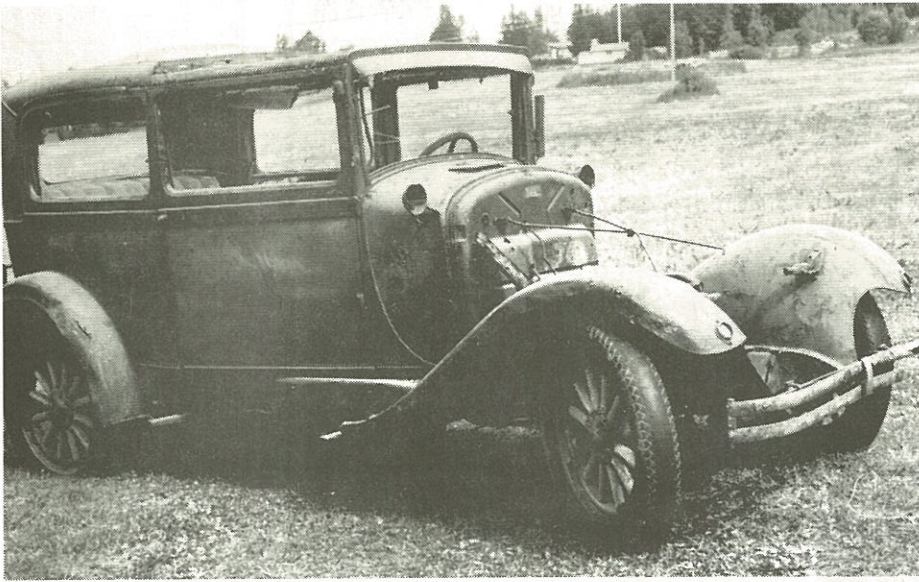
Motorn har nästan alltid startat på första eller andra kicken, och gått i ur och skur. Jag har alltid kommit fram, även om jag ibland har fått meka



The Vincent

## Karl Johans väg

Söndagen den 12 september 1982 kl 10.00. Trevlig höstvandring från Linehäll öster om Brunflo till Brunflo hembygdsgård Lill Grytan. Grillkorvning i Slätte och mat vid målet. Kämpalekar. Priser. Du, som har veteranbilen registrerad, får ej missa denna dag. Kom i tidsenlig klädsel och kör den gamla vägen, där de verkliga veteranerna som Bil Nisse en gång körde. Välkommen!



Studebaker Erskine 1927

Studebaker expanderade enormt under Erskines ledning. Erskine besökte 1924 Europa. Europareisan resulterade i att Studebaker i oktober 1926 presenterade en mindre prisbillig vagn, Erskine om 40 hkr och mindre hjulbas. 1930 försvann modellen, då hjulbasen blev densamma som för den övriga Dictator modellen. Ett stort antal Erskinevagnar finns fortfarande i behåll. Vi ser fram emot, att denna vagn nu blir renoverad. Lycka till Per Wisth med maka Britt, som tidigare arbetat aktivt i vår klubb.

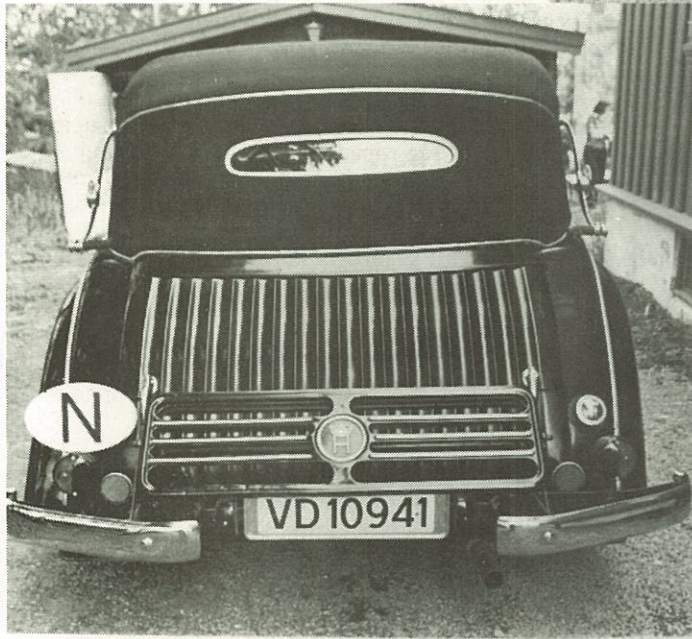
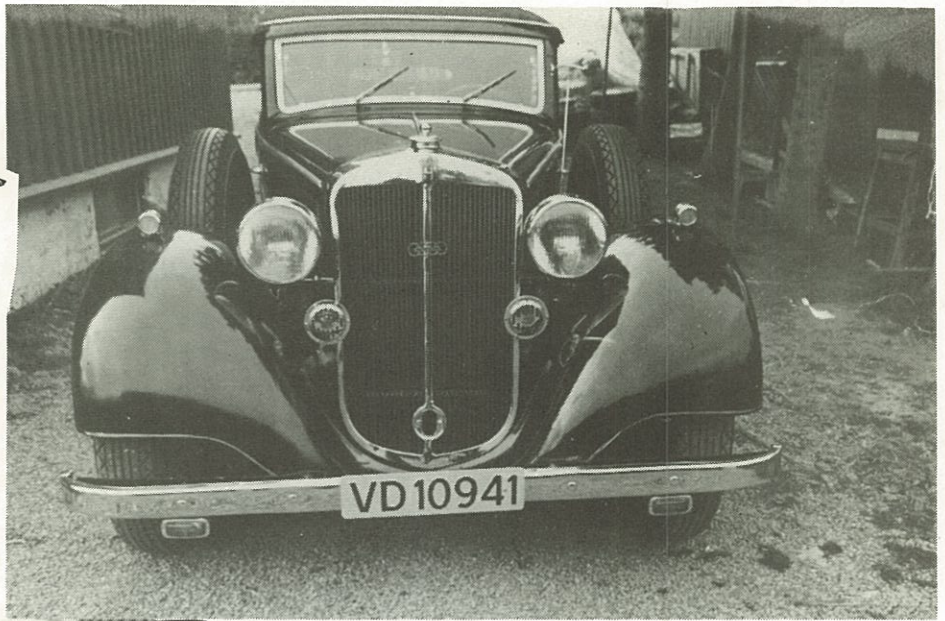
Hej!

Jag heter Per Wisth och är en av klubbens äldre medlemmar. Efter en törnrosa sömn på 10 år skall jag nu renovera min bil, som har stått hos karburatorredaktören. Bilen är en 1927 års Studebaker Erskine. Egentligen är det två Erskines Ni ser på denna sida, ty jag har en 1929 års modell också. Det är den



vagnen Ni skymtar under presenningen på trailern. Medhjälpare vid lastningen var Martin Knutsson, Lars Schylberg, Pär Wisth och Bosse Lindgren. Bakom kameran som vanligt Studebaker Sven, som nu fått mer plats i sin lada. Bilarna har nu rullat till Ytterhogdal, där Pär tänker påbörja renoveringen av sin pärla.

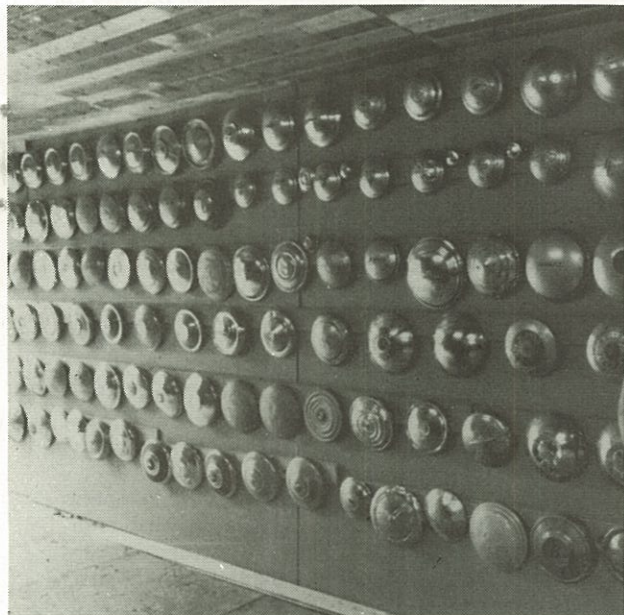
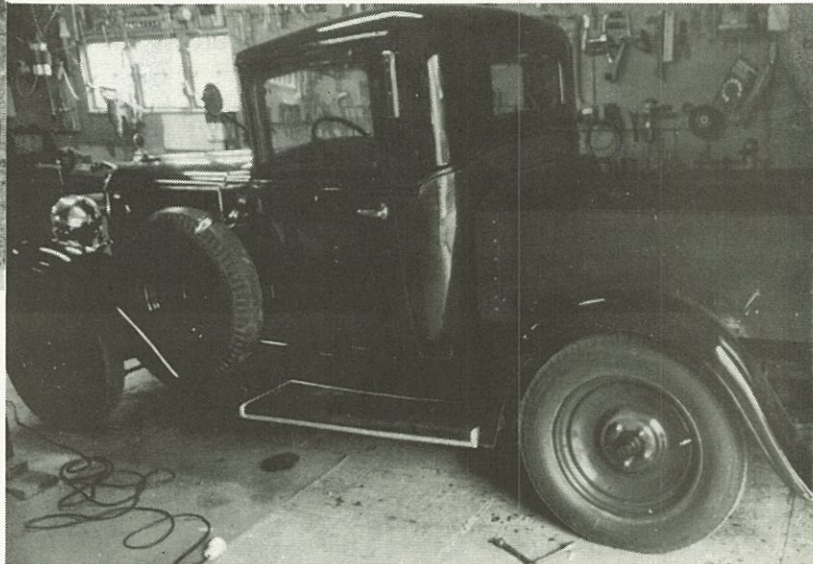




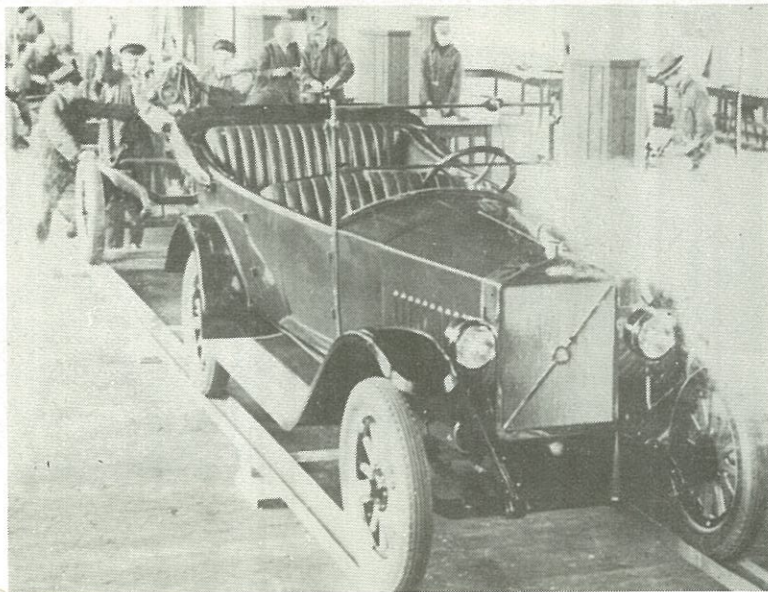
## Trønderbilar

Varje sommar blir det några turer över till Trøndelagen för redaktören av denna tidning. I sommar har det blivit flera sammanträffanden med vännerna vid Atlanten. Garage besöken har blivit många. I Jonsvannsveien träffade jag Ingvald Rønning, som äger denna fina bil.

830 BL. Bilen har en V 8-motor på 3,8 liter och 8 växlar. Ingvald bjöd på en härlig tur med vagnen, som gick som en klocka. Ingvald har denna sommar lyckats få tag på ytterligare en sådan här vagn. Ingvald är också ägare till den läckra Fiatlastbilen.



# 50-åring med gnista



## JUBILEUM

Det är 50 år sedan Sven Persa och hans yngre bror Gustaf tog hand om Volvo-försäljningen i länet.

Bilhandeln har sedan varit grunden till allt i Persson-koncernen.

Eftersom det är 50 år sedan vi övertog försäljningen av Volvo i Jämtlands län har det framhållits att jag borde ge en återblick av de gångna åren. Risken är väl att det framtonas en alltför glättad bild av skeendet. Tänker jag efter har det nog varit "ömsom vin och ömsom vatten". Berättelsen blir nog litet fläckig och saknar nog den stringens och dokumentation som man kan fordra vid ett jubileum. Det kan inte undgås att de här 50 åren också präglas av personliga minnen.

Om man över huvud taget kan tala om bilismen här i Jämtland under 1900-talets första decennium så fanns det nog inte fler bilar här än man kunde räkna på ena handens fingrar. Tiden 1910-1914 - vid första världskrigets utbrott - var det fortfarande endast några få förunnat att få åka med vagn utan häst.

Här i Östersund minns jag emellertid en person - Lindgren - som varit i Amerika och återvänt till Jämtland. Mekaniker och motorintresserad vidtalade han ett par åkare att de tillsammans skulle börja en bilskola. Man anskaffade en bil och på gården Kyrkgatan 9 lades det ut några presenningar. Alla delar av bilen som kunde skruvas loss lades ut på detta underlag och skulle därefter åter sammanfogas.

En dag skulle provkörning ske. Mycket folk hade samlats - en provtur skulle företas till Frösön. Liten till växten och väl bekant med en av farbröderna kunde jag, när bilen sakta gick igång, klämma mig in bland passagerarna. Bilen rullade iväg mot Oscarsbron, stänkade uppför backen vid Jägarhyddan, snart nådde vi krönet ner mot Mjälle. När vi var i nerförsbacken ropade chauffören: "Nu kör vi nog mellan 20-30 km i timmen".

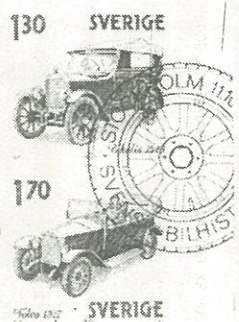
Detta var min första biltur. Sommaren 1920 kunde jag i samma backe på hastighetsmätaren i en Buick konstatera den oerhörda farten av 60 km i timmen.

Jag hade blivit mer och mer intresserad av Volvo men föret i portgången för Volvobilen var fortfarande trögt. Självt var jag starkt övertygad om en ljusnande framtid för bilen ifråga - kanske mest för lastbilsversionen.



2/4  
1982  
50  
år

Volvos Jacob  
nu på frimärke



Det var året 1931 som jag tog kontakt med innehavaren av Volvoagenturen i Jämtland. För honom var det nog närmast en lättnad när han fann en köpare. Det var emellertid Volvofabriken som skulle avgöra representationsfrågan. Jag ringde Volvo i Göteborg för att tala med försäljningschefen. Denne var på organisationsresa i Norrland, närmare bestämt i Örnsköldsvik. Efter ett par telefonsamtal fann jag honom. Vi kom överens om att träffas för att delge honom mina samtal med C J Johanssons Maskinaffär och de tankar och intresse som jag hade för Volvos representation i Jämtland.

Försäljningschefen - Hilmer Johansson - hade inte tid att komma till Östersund. Han skulle ta natt-tåget till Göteborg samma kväll. Jag föreslog då att vi skulle träffas i Bräcke där det var ett tio minuters uppehåll för rangering av tåget från norr och Storlienvagnarna. Som identifiering skulle han genast stiga av tåget och hålla en Dagens Nyheter i vänster hand. Det blev strax en livlig diskussion, som bröts genom tågets avgångssignal. Hilmer J hoppade upp på tåget och räckte fram handen för att säga adjö.

Något konkret besked hade ej kommit mig tillhanda varför jag fattar grindan och svänger mig upp på plattformen. Jag ropade till min bror att köra bilen till Ånge så vi kunde komma till Östersund. Innan vi kom fram till Ånge var Hilmer J och jag i stort sett överens - antagligen imponerades Volvorepresentanten av mitt snabba beslut. Denna första kontakt blev inledningen till många års nära och kär vänskap.

### Nattliga hemfärden

Under den nattliga hemfärden genom de mörka skogarna gjorde vi - min bror och jag - slutligt upp om en hel del detaljer kring vårt kompanjonskap som skulle ta sin början den första januari 1932. Detta kom att räcka ända till och med år 1955 och blev långt mer omfattande än vi då kunnat ana. Jag vill också i samband härmed poängtera att min bror Gustaf gjorde ett utomordentligt gott organisations- och försäljningsarbete. Han var ofta ensam tvungen att ha den dagliga tillsynen och ta de ställningstaganden som därmed krävdes. Min övriga affärsverksamhet samt mitt engagemang i Drätselkammaren tog en hel del tid i anspråk.

Tärningen var nu kastad. Vi hade att ordna försäljningslokal och reservdelslager samt reparationsverkstad. Detta löstes på så vis att nedre botten av en hyreslägenhet inreddes till försäljningsbutik för reservdelar med nära anslutning till kontor och försäljarrum, allt i gatuplan vid Gustaf III:s torg. Reparationsverkstad ordnades genom utrivning av ett stort stall inne på gårdsplanen. Så var det då bara att sätta igång med affärerna.

Min bror Gustaf och jag var inte främmande för affärer. Året var 1932 med en depression som inte bidrog till något större rörelseresultat. Det var viktigt att vi fick klara den lilla organisationen - försäljare var vi själva. Första året sålde vi inalles 14 bilar varav helt övervägande delen var lastbilar.

Jag minns att min far var något tvivlande på hur det skulle gå. Vid ett tillfälle kontaktade han en som han med all rätt tyckte var en svag köpare. Vi skulle nu till denne leverera en ny lastbil. Far hade slagit sig i samspråk med den nye lastbilsägaren och sade som så. "Det blir väl svårt att betala en sån här bil?" Svaret kom prompt. "Den blir aldrig betald!" Det var exakt, ty vi hade affärer med denna köpare i 40 års tid och aldrig kom han på rätt sida i reskontran. Far minns jag skrattade över profetian - köparen och vi fick och hade alltid goda relationer.

Vi sålde, som sagt, 14 bilar första året. Personbilarna var stora, tunga vagnar i jämförelse med de utländska bilarna, medan Volvos lastvagnschassin, som även ibland användes till bussunderreden, snart fick gott anseende.



# JAMTLI 70<sup>o</sup>ÅR

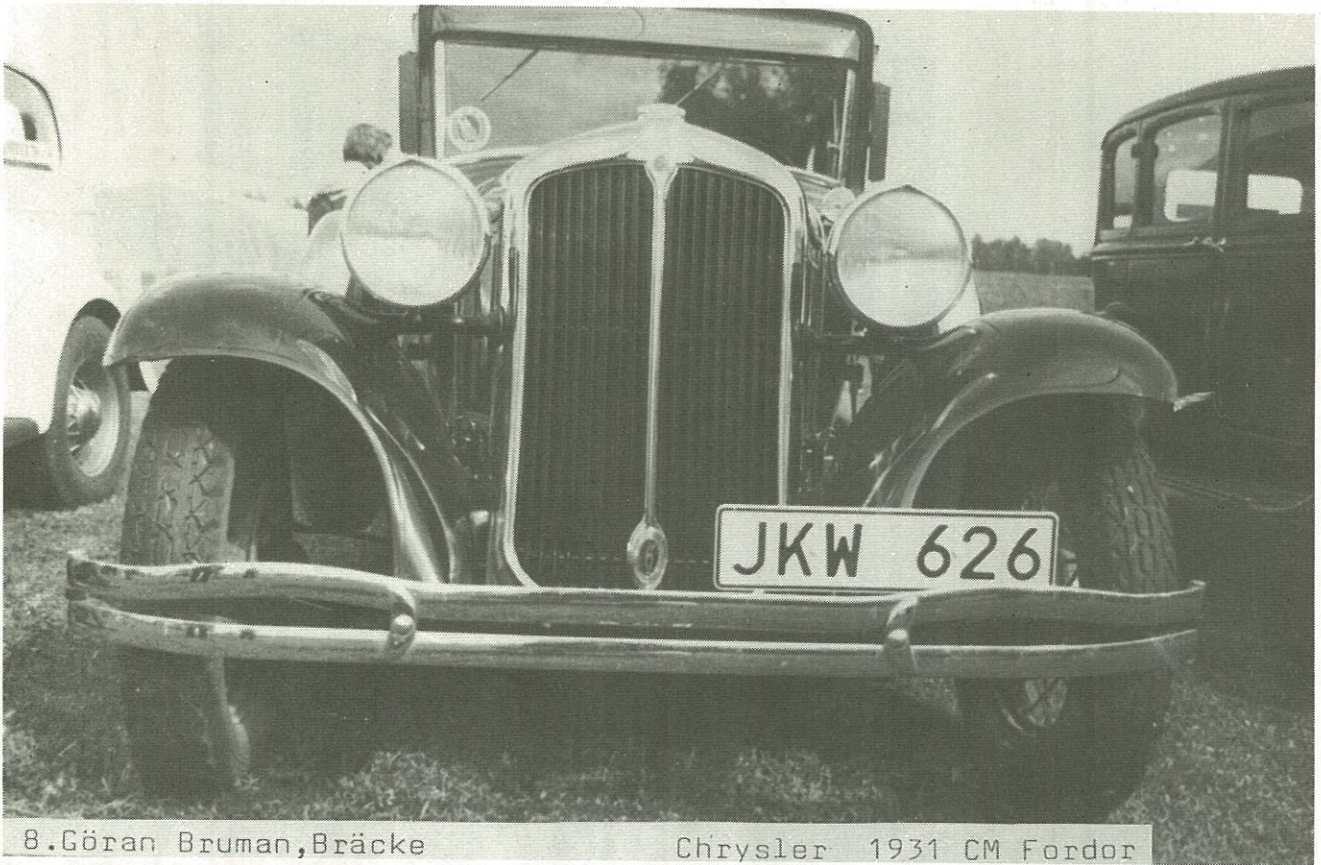
JAMTLI - ÅS  
lördagen den 12 juni  
1982



## Jamtli rallyt



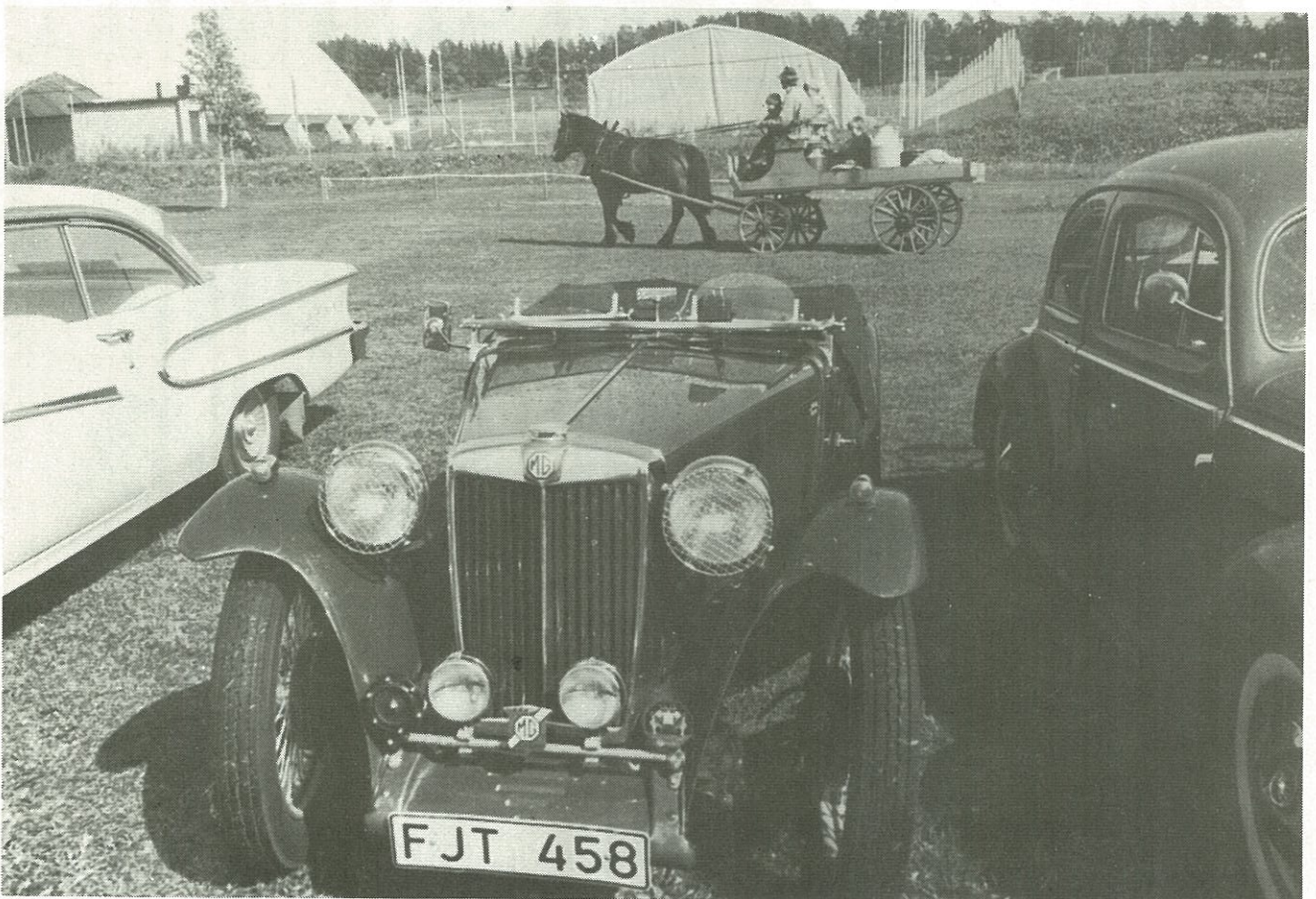
11. Krister Eriksson. Hammarstrand Buick 60 1935 Cabriolet



B. Göran Bruman, Bräcke

Chrysler 1931 CM Fordor

# ***Veteranbilarna har dragningskraft***







Wolf Paulus, Handöl, rattade en vacker Ford V8, Tudor 1938 års modell. Foto: Håkan Nilsson

□□ Veteranbilsrally och hembygdsföreningarnas aktiviteter i stugorna gjorde lördagen till en familjens dag på Jamtli. Trots att vädret var gäckande med ömsom hagel och ömsom sol hade många lockats till det utbud av kultur i olika tappningar, som Jämtlands läns museum bjuder på med anled-

## Stort intresse för de gamla bilarna

Resultat: 1) Stig Norén, Östersund, T Ford 1923 2) Christer Elgendahl, Brunflo, A-Ford 1931 3) Claes Rudbeck, Östersund, Volvo PV 1944, 1947 4) Leif Fregelin, Frösön T-Ford 1915, 5) Örjan Bergqvist, Arvesund, T-Ford 1925, 6) Göran Bruman, Bräcke, Chrysler 1931, 7) Krister Eriksson, Hammarstrand, Buick 1935 8) Jan Karlsson, Alby Ford V 8 1938 9) Sune Almström, Hammerdal Volvo PV 55 1939 10-11) Lennart Höglund, Strömsund, MB 190 SL 1959, 10-11) Manne Evertsson, Bräcke T-Ford 1926.

ning av sitt 70-årsjubileum.

Veteranbilarna har sin dragningskraft på alla åldrar. Men så kan ju bilens historia för länets del inordnas i en mansålder. Sven Schylberg, som sakkunnigt berättade om de guldkantade fordonen, gav också en bild av bilens "barndom".

År 1904 rullade den första bilen på Östersunds gator. Den var av cupéform och hade 10 hästkrafters motor. Priset, 10.000 kronor, gav be-

lägg för att det nya fort-skaffningsmedlet knappast var något för gemene man.

□□ 1905 registrerade Gustav Ekström i Bom-sund en Cadillac hos länsstyrelsen. Den fick dessutom länsbeteckning och Z1 på nummerplåten.

De vagnar som startade tillhör alla Jemtlands Veter-anbilklubb. Äldst i raden var T-Forden Touring 1915 med Leif Fregelin, Frösön, vid ratten. Samma märke men med varierande årgångar körde Stig Norén, Öster-

sund, Örjan Bergqvist, Arve-sund och Manne Evertsson, Bräcke.

Christer Elgendahl, Brunflo, ställde upp med A-Forden Town Sedan 1931 och Göran Bruman, Bräcke, visade upp Chrysler CM For-dor av samma årsmodell. Carl Olof Kingstad, Öster-sund, körde B-Forden For-dor 1932 och Wolf Paulus, Handöl, Ford V 8 Tudor 1934. Samma märke som den senare men av 1938 års modell körde Jan Karlsson, Al-by.



Veteranbilarna drog in på Jamtli i lördags. 18 ekipage hade bjudits och de körde en slinga genom Östersund mot Ås. Deltagarna fick en körorder och samtidigt var en tipstävling inlagd.

□ Tre glada ungdomar har slagit sig ned i rallyts verkliga veteran, en T-Ford från 1915. De heter Jens Persson samt Anna och Lars Fregelin. Foto: Lennart Jonasson.

Buick 60, 1935 års Cabriolet förevisades av Krister Eriksson, Hammarstrand.

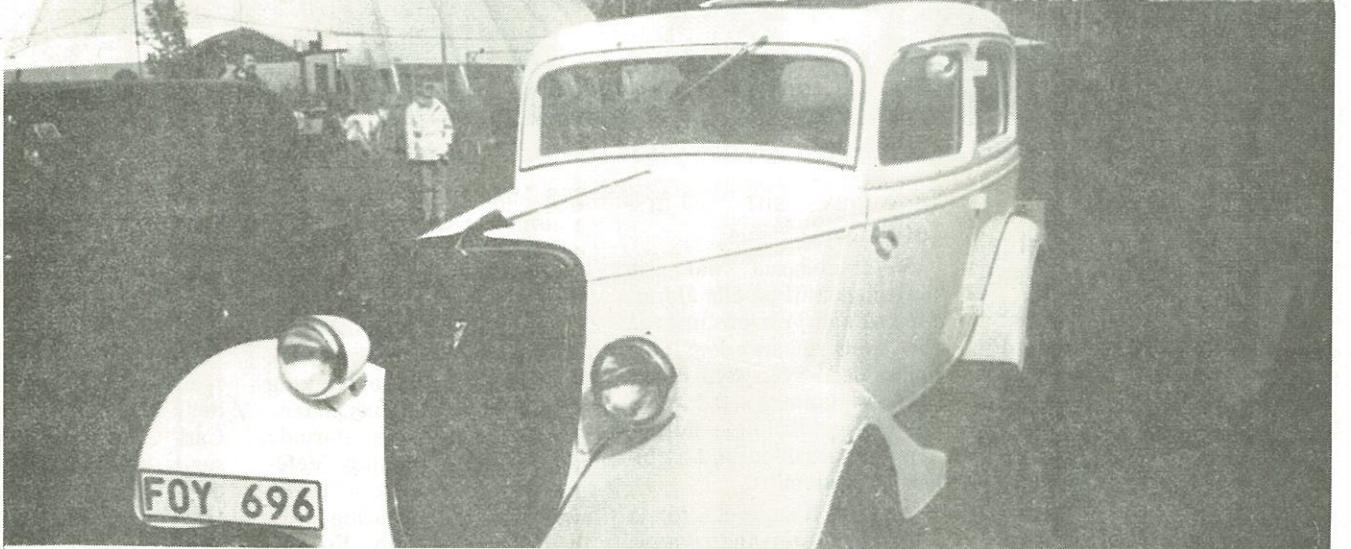
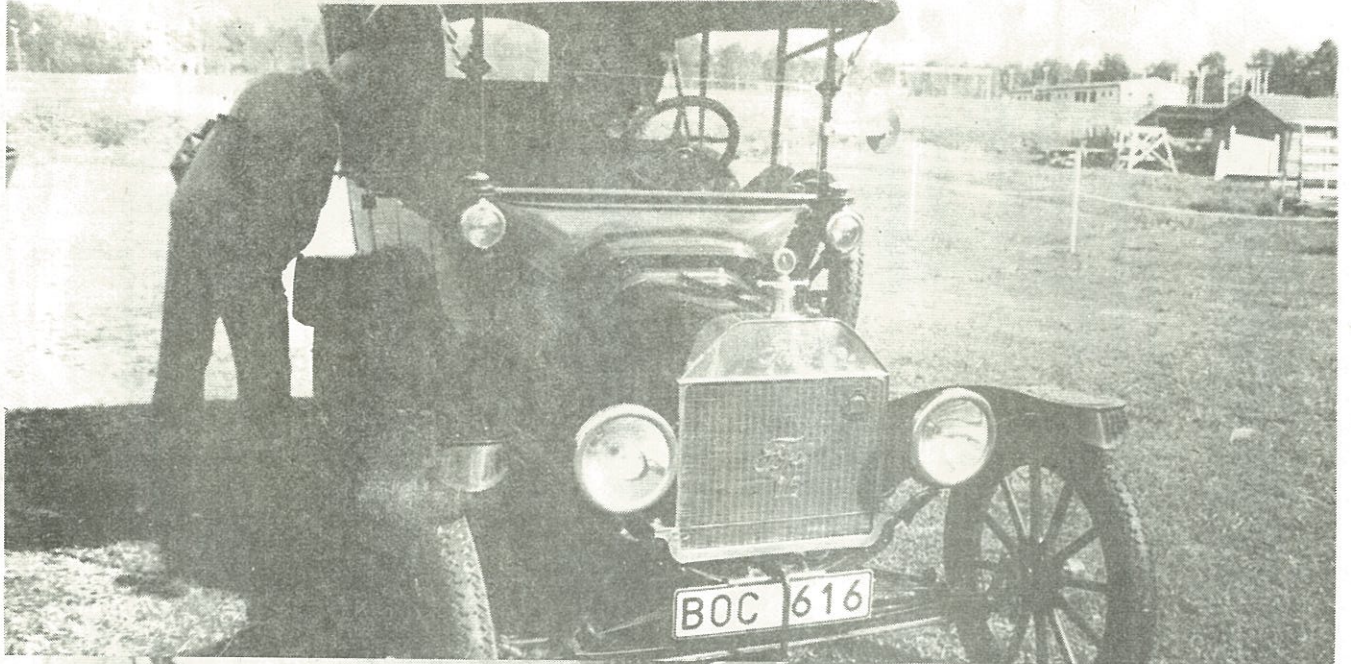
### Första Volvon

Den första Volvon för dagen i äktsvenskt originalskick stod Sune Almström, Hammerdal/Krångede för. Med PV 444 från 1944 deltog Claes Rudbeck, Östersund, Johanni Thomo, Ås, var efteranmäld med MG 1947.

Bilar av senare årgångar presenterades av Margot Paulsson, Trångsviken (Ford Edsel 1958), Lennart Höglund, Strömsund (M B 190SL) och Ivar Eriksson, Hoting, (Princess 1961 van der Place).

2. Leif Fregelin, Frösön

Ford T 1915 Touring



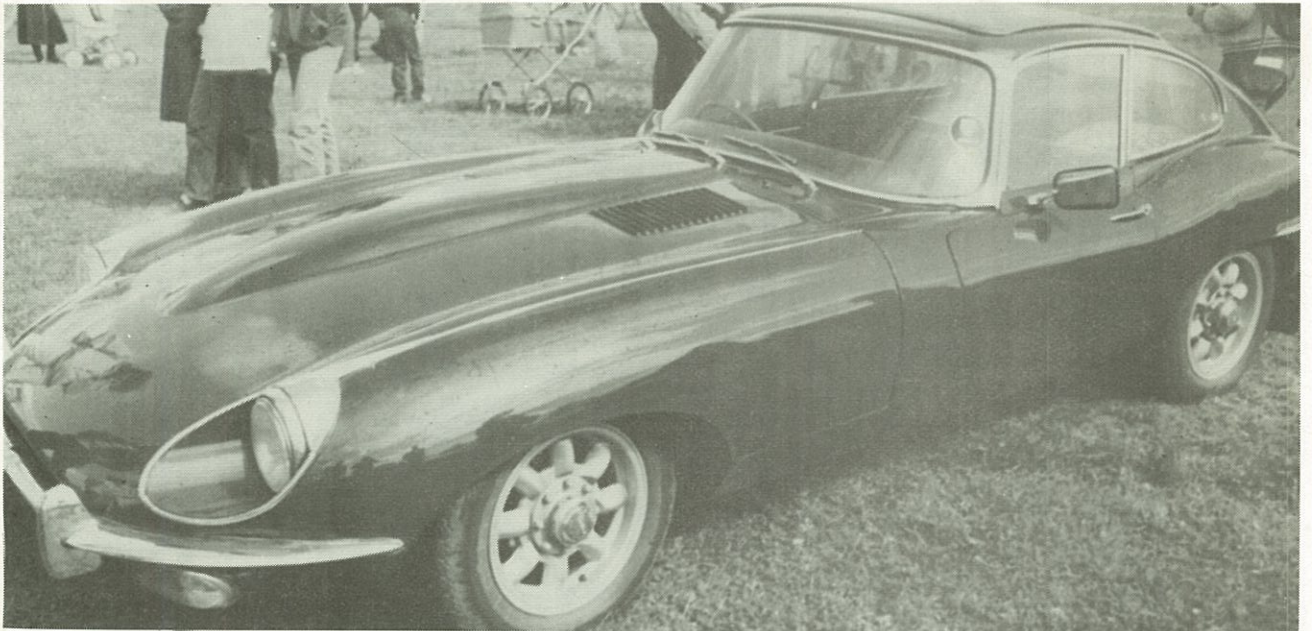
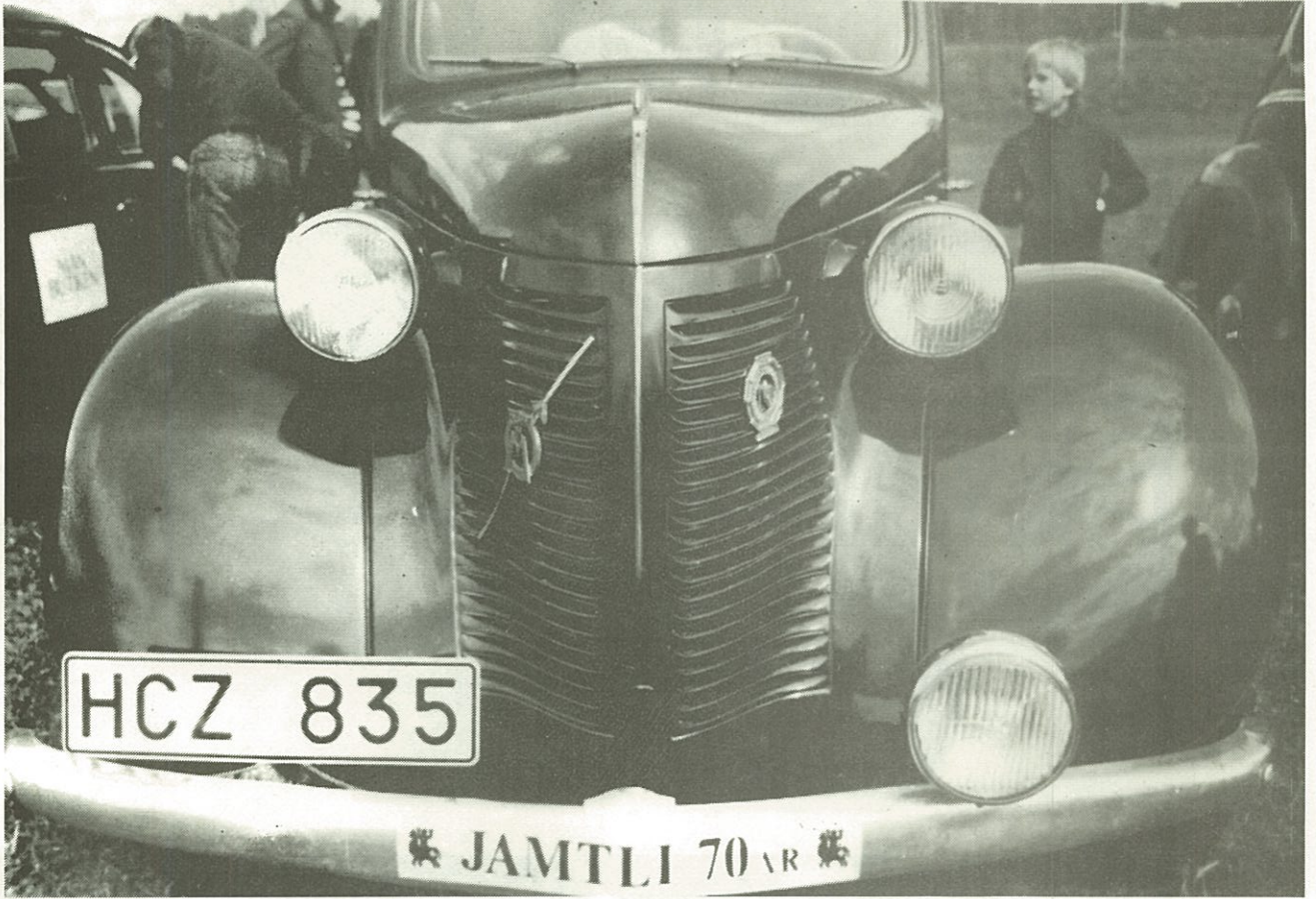
10. Wolf Paulus, Handöl

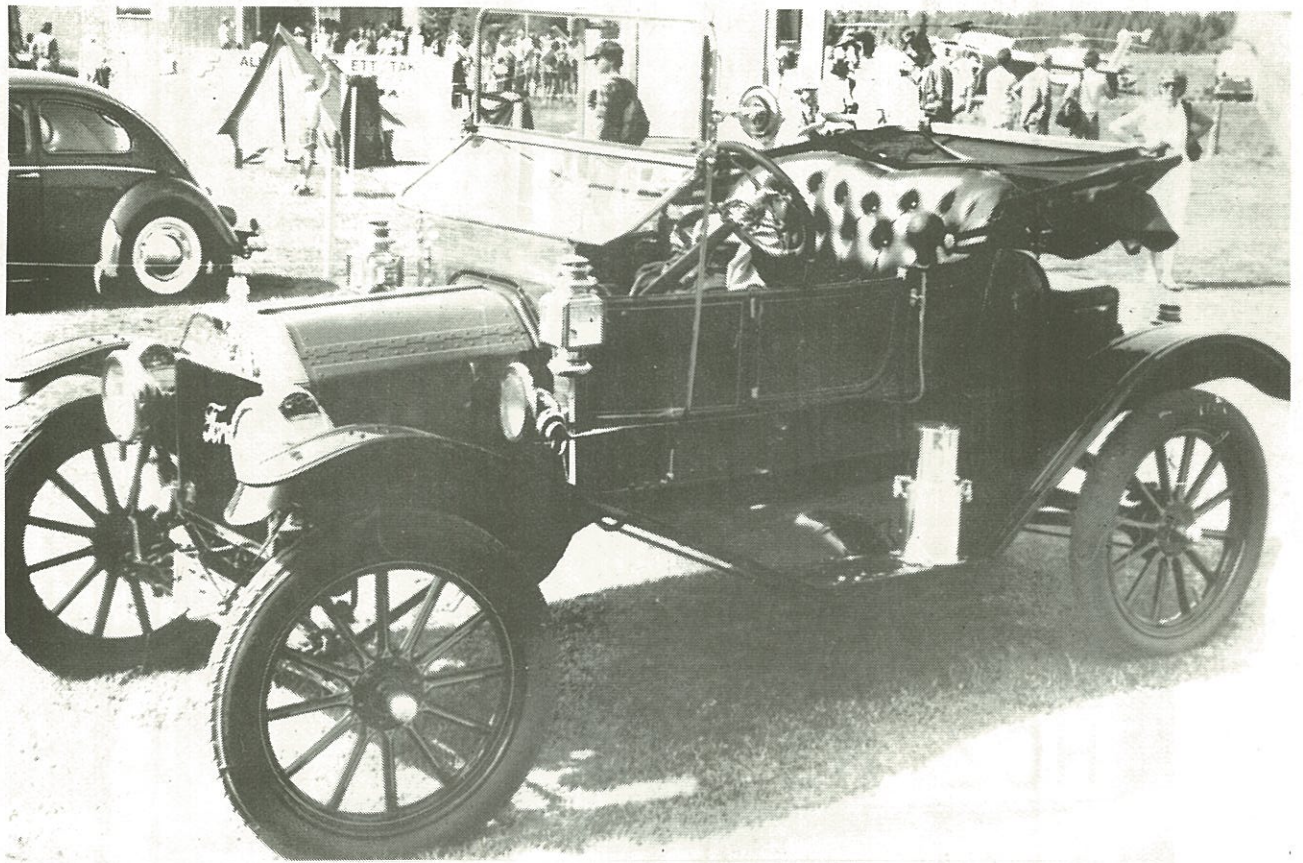
Ford V8 1934 Tudor

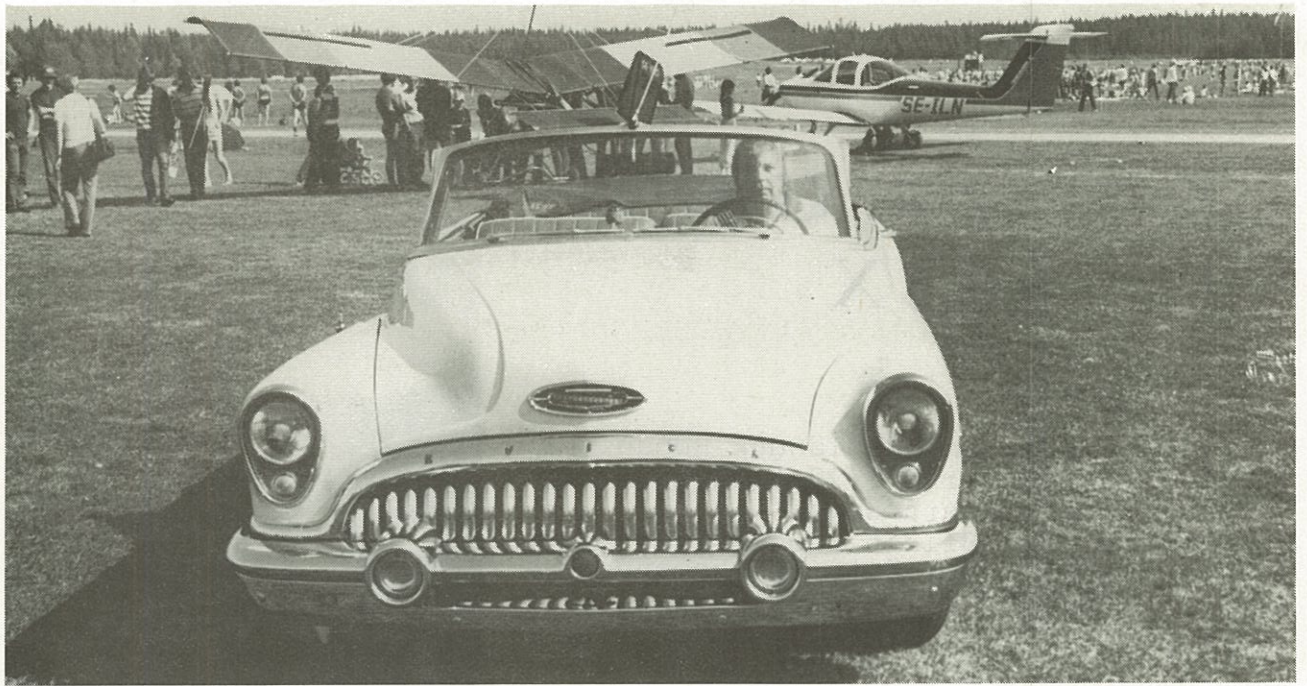


5. Manne Evertsson, Bräcke

Ford T 1926 Tudor







## FlygShow 82 11 juli



Även om inte JVBK syntes i pressen så mycket, så deltog klubben även i Flygshow 82 på Optands flygfält. Ett 25-tal bilar förevisades och rönte stort intresse bland den stora publiken. Ovan ser vi Leif Nilsson i sin eleganta Buick 1953. Komersen var livlig. Här intill ser vi Pelle Norman, Hammarstrand och Berit Andersson sälja dekaler och klubbens nya bilkort över lastbilen.

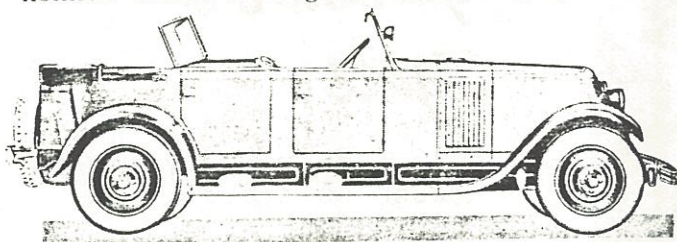


# RENAULT VIVASIX

**S**nabbhet, utomordentlig backtagningsförmåga samt en utomordentlig acceleration äro utmärkande drag hos denna vagn. Motorn utvecklar nämligen en effekt, som lämnar mycket stora kraftreserver. Med dessa egenskaper förenar vagnen ett särdeles elegant utseende och största tänkbara komfort under körningen, en sak, som är lätt att

En jämtländsk Renault från 1920-talet, kan det vara sant?

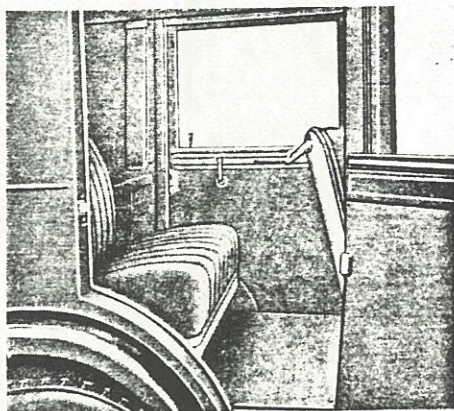
Bilden ljuger inte. Bilen har ägts av köpmannen Hans Håkansson i Östersund och den här bilden togs i Ragundadalen.



VIVASIX TORPEDO för 5 à 7 personer.

förklara om man blott litet närmare granskar den utmärkta stoppningen i dynorna och kastar en blick på fjädringssystemet, som är av Renaults egen speciella konstruktion och som utgöres av två kantileverfjädrar, sammanbundna med en halv-elliptisk tvärfjäder. Även på dåliga vägar så att säga "flyter" vagnen fram.

VIVASIX är turistvagnen par preference, kraftigt byggd och snabb. Men dess elegans, rymlighet och bekvämhet gör den lika väl till den idealiska stadsvagnen. För långfärder är den oförliknelig genom sin utmärkta fjädring, som gör att passagerarna aldrig bli trötta.



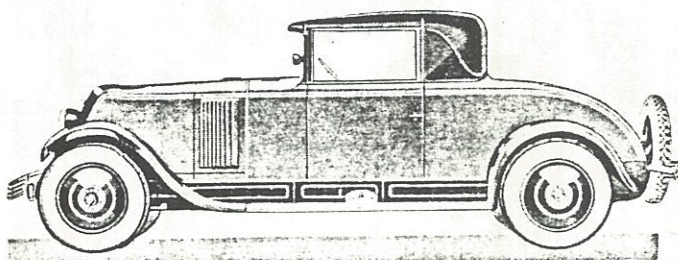
INTERIÖR av Vivasis Sedan. Obs.! ställbart förarsäte.

Det billiga inköpspriset betyder små amorteringar.

Den låga bensinförbrukningen betyder små driftkostnader.

Den stora driftsäkerheten betyder små underhållskostnader.

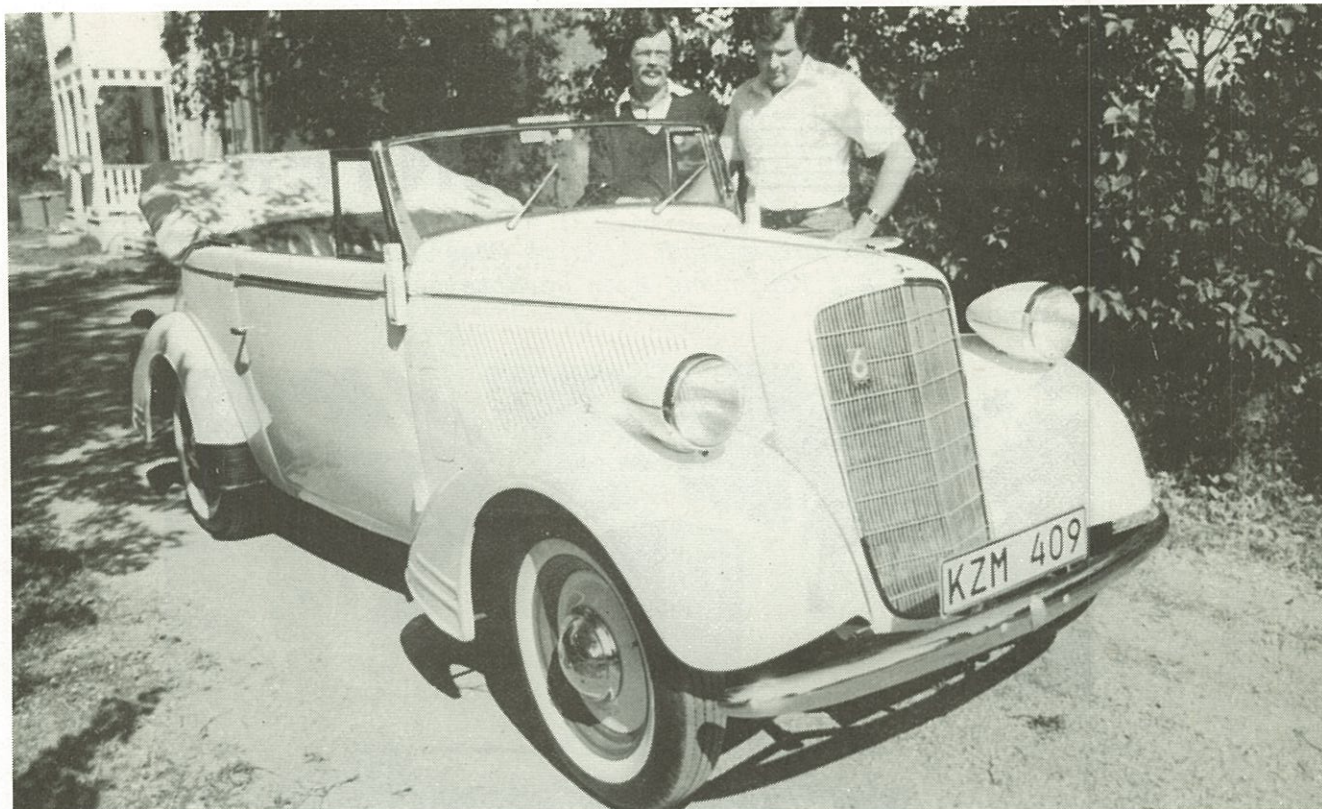
VIVASIX CABRIOLET är den intima privatvagnen, vagnen som ägaren kör själv, vagnen som låter använda sig likaväl täckt som öppen. Den förenar högsta elegans med största bekvämlighet o. väcker uppmärksamhet genom sin goda proportionering och sina vackra linjer. I bakvagnen finnes stort utrymme för bagage eller utrustnings detaljer.



VIVASIX CABRIOLET för 2 à 3 personer.

VIVASIX KUPÉ är en präktig vagn, till utseendet lik en Cabriolet, men taket är icke nedfällbart utan har samma fasta byggnad som en Sedan. Vagnen rymmer fyra personer, och i bakvagnen finnes stort utrymme för bagage.

VIVASIX TORPEDO är sportmannens och friluftsläskarens bil. Backtagare utan like, ligger den som fastklistrad vid vägen, även då den kommer upp till hastigheter på 100 km. i timmen eller så omkring. Accelerationsförmågan är utomordentlig. Ögonblicket efter det den bromsats ned till stillastående är den uppe i full fart. Uppbromsningen sker tyst o. mjukt samt utan ryckning, ty bromsarna äro av servo-typ och sålunda automatiskt verkande, så snart bromspedalen endast lätt nedtryckes.



# Opel Regent 1936

Minns ni Opel Regenten, som Rudi ägde och som deltog i vår utställning på EXPO NORR 1972? Bilen såldes senare till vår klubbmedlem Roland Kämpenbergs. Vad hände sen?

Den 26 juli 1982 var en oförglömlig dag för mig, skriver Roland i ett brev till redaktionen. Då inträffade nämligen något, som jag inte trodde skulle ske för 1½ år sedan, nämligen att få återse min före detta "gammalbil" i Östersund igen. För 1½ år sedan sålde jag min Opel Regent Luxus Cabriolet 1936 till Alf Pahlsson i Trelleborg. Alf och jag har hållit kontakten alltsedan dess och min nyfikenhet på att få återse Regenten, ledde till att Alf och hans fästas beslut sig för att ge sig ut på 120-milaresan Trelleborg - Östersund. Vilket jobb Alf och Ann-Marie lagt ned på "klenoden"! Jag tror därmed, att det är dags, att övergå till Alfs egen berättelse om renoveringen.

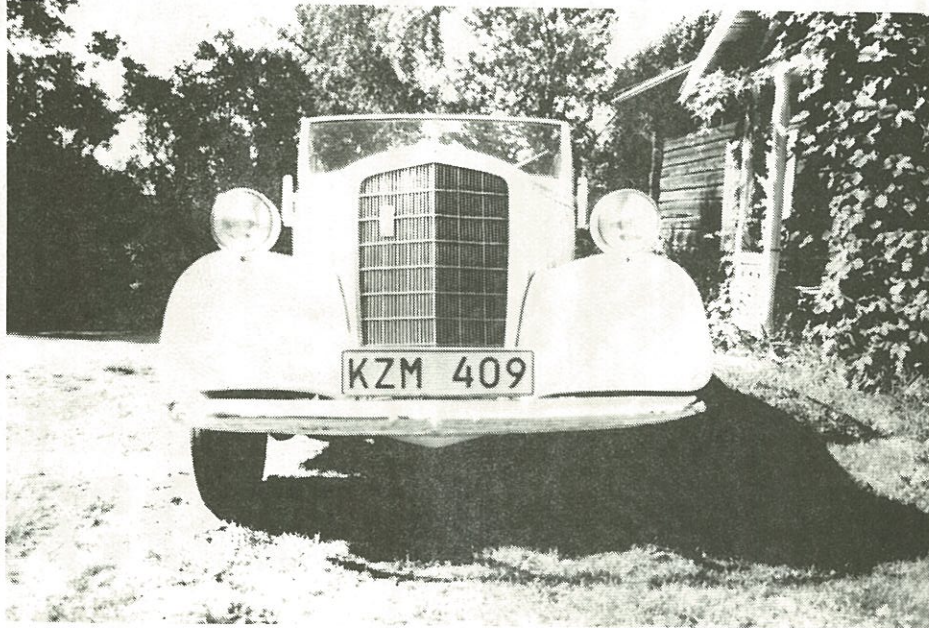
Roland Kämpenberg



# VISST ÄR HON SKÖN

# REGENTEN

*Ni såg den på Motormässan i Malmö Mässhallar.  
Här kommer Alf Pålssons egen berättelse om  
renoveringen.*



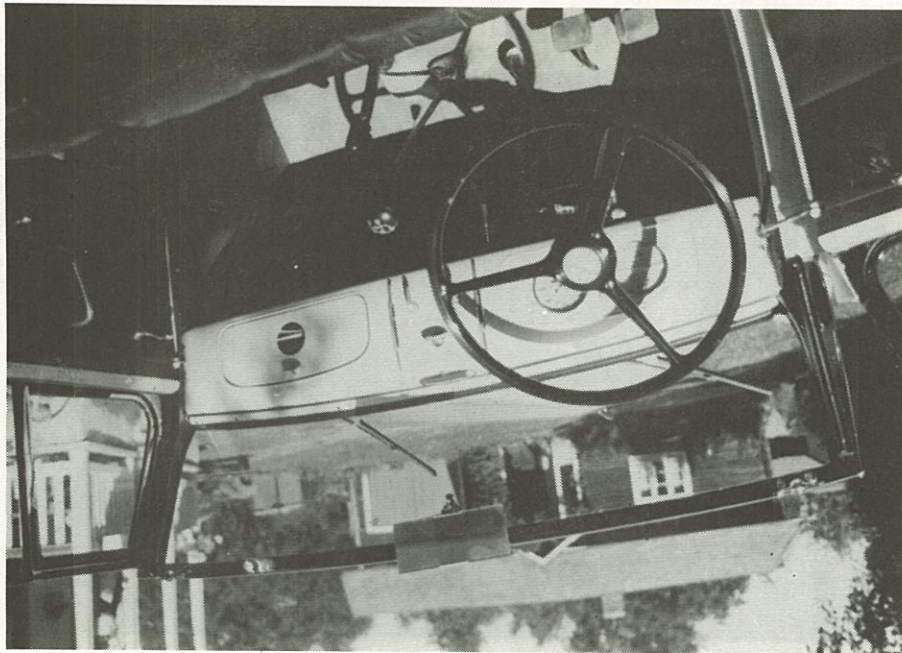
Det är natt i Trelleborg, precis 3 dagar in på det nya året. Har just läst Vitage Julnumret. Jag läste alla trvliga julhälsningar och särskilt Mats bidrag, gjorde att jag ännu en gång fick dåligt samvete för en utlovad renoveringsberättelse.

Anledningen till att man ger sig på en renovering är något som jag tror ligger ganska långt tillbaka i tiden, nämligen mitt medfödda (tror jag) intresse för bilar och då inte minst G.M - bilar och senare förfinat till OPEL - intresse. Min pappa har sålt bilar i 30 år.

Så tillbaka till det jag skall skriva om. Det började för 2,5 år sedan med en annons i MHS-annonsblad, där en Opel Regent Luxus cabriolet 1936 utannonserades. Det året annonsen stod blev det ingen affär, men väl året efter och efter åtskilliga telefonsamtal. Bilen fanns nämligen i Östersund. Jag fick två foton av bilen i orenoverat skick, som visade bilen i ett, som jag tyckte, skapligt skick. Prisförhandlingar ledde till att en kompis, Roland, och jag beslutade oss för att försöka genomföra en non-stop resa till Östersund helgen innan julen i förrfjol (1980). Det var med en hel del fjärrilae i magen vi anlände till Östersund på lördagförmiddagen efter 125 mils körning på vintervägar med släp. Garaget öppnades och gamlingen kunde rullas ut. Det första jag tänkte var: så här tycker jag en bil skall se ut, separata skärmar, separata lyktor, skinnklädsel, lagom stor och dessutom en sexcylindrig motor.

PS! Vill Ni veta mera eller har Ni något att berätta om regenten, vänd Er till Alf Pålsson, Sveagatan 18 231 00 Trelleborg. Tfn 0410 - 133 65.





att innan nedskruvandet, gjordes en 7-8 km lång prov-  
tur med lånade gröna bilhandlarpåtar. Vedskruvandet  
fortsatte alltså och allt detta försiggick i ett ga-  
rage, ägt av en moster och morbror, detta skulle e-  
gentligen användas till den "andre" veteranen, en  
Opel-55 Rekord. Snart stod chassiet helt naket så  
när som motor och växellåda, dessa behölls på plats.  
Bakom chassiet, på tvären i garaget, stod den nu näs-  
tan tomma karossen. Visst såg chassiet bedrövligt ut,  
men ändå inte avskräckande. Chassiet skrappades rent  
med hjälp av kniv- och gasolbrännare, därefter grundas-  
des och ytmålades det. Som tur är, glömmar man allt  
skitgörat och nya moment gjorde att man tyckte det  
var kul igen. Anledningen till att motor och växellå-  
da behölls i chassiet, var att det fungerade bra. Det  
skulle dock visa sig annorlunda senare.

Vi vilade oss några timmar hos före ägaren, sedan  
började den minst lika långa hemfärden. Jag  
säger minst, därför att vi besöt oss för att ta  
östra kustvägen hem istället för mindre vägar mitt  
i landet. I fem timmar, från Gävle till Stockholm,  
var det ett fruktansvärt snöväder, där idealhastig-  
heten var närmare 0 än de 40 km/tim, som vi höll.  
Väl hemma på söndagseftermiddagen kändes det, som  
om man varit på fest en vecka i sträck, men med er-  
farenheten, att det går att genomföra långdistans-  
resor med släp i snöväder, om det skulle visa sig  
behövas igen.

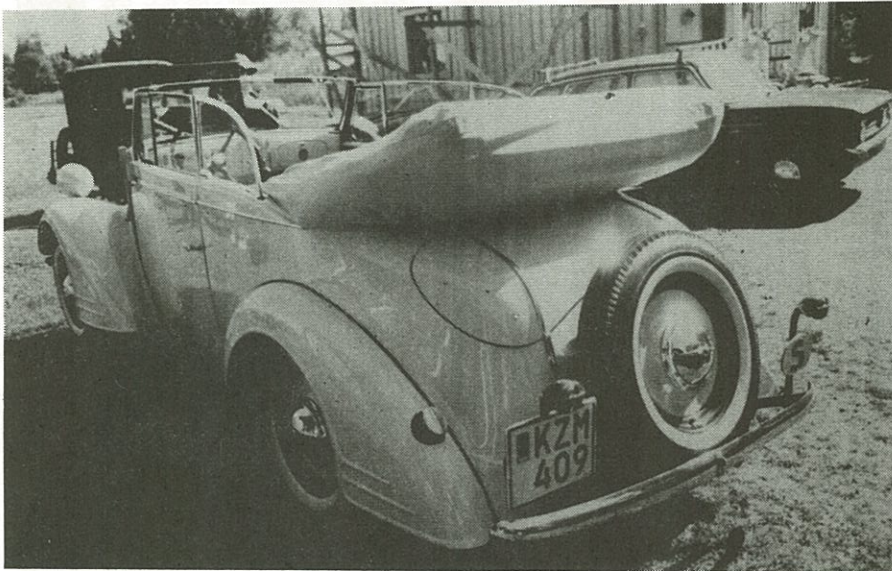
Efter denna långa inledning, skall jag antligen gå  
över till själva renoveringen, som jag redan från  
början gade bestämt, skulle bli grundlig. Egentligen  
skall jag här skriva att vi hade bestämt, för det  
har betydligt mycket att Ann-Marie (min fastmö) har  
ställt upp under denna renovering. Renoveringsarbe-  
tet började efter nyår 80/81 och avslutades septem-  
ber 81, lagom till säsongen var slut.

Vi började med att lossa alla skärmar, huvar och  
dörrar. Bilen, som egentligen inte är så stor från  
början, fick ett ganska klient och ynkligt utseende.  
Det kändes ganska förstörande, men vi stod fast vid  
att verkligen gå till grunden. Jag glömde att säga,

Mekandet gick vidare och turen kom till renovering av bakvagnen. Fjäder paketen plockades ned och blästrades och byggdes ihop med hjälp av nya fjäderhänken och nya bultar till fästena. Dessa bultar visade sig vara identiska med Volvo Duett... Volvo, som är en "svensk" bil hade redan på den tiden Opel-delar? (eller är det möjligen tvärtom). Alltnog, dessa bultar 700-800 kr på Verdexa ty "-det är ju till en bil som inte är i produktion", därav priset. Fick av en slump nys på bultar till en Opel Blitz framvagn. De passade perfekt. Pris?, ja inte 700-800 kr, "-de var ju till en bil som inte var i produktion", sa man hos GM i Trelleborg, "så dom blir inte så dyra". (Tydligt olika sätt att diskutera).

I april var chassiet färdigt med uppolerade kopparrör till bromsar och bensinförsörjning, nylimmade bromsband, nya framhjulslager, nya packningar till huvudbromscylindern och hjulcylindrarna. Ny fläktrem skaffades från jobbet (=Trelleborg AB). Min kompis på Transmission-avdelningen, där de tillverkar remmarna, sa att en modern fläktrem kan föra över ca 1 hk. Fläktremmen till denna gamla trotjänare kan föra över 50 hk... Det var inga dåliga grejor förr.

Till påsk i fjol började stora karossjobbet med att alla karosdelar blästrades. Detta är, tycker jag, en kritisk bit i renoveringen. Man måste ha tag i en



van blästrare. Allt för många får sina karossbitar tillbaka i en helt annan form än från början. Efter blästringen fick man svart på vitt på vad som var bra och dåligt. Det kändes då skönt att konstatera, att det fanns mindre rost än väntat, dock tillräckligt. Svetsa, ja det var ju inget man gjort tidigare, så det var bara att lära sig. Argonsvets lånades från en gammal skolkompis med egen mekanisk verkstad och någon kvadratmeter plåt gick åt till lärlingsprovet. Efter några veckors svetsande, var det så tid att tömma karossen på blästersand, måla de svetsade partierna och bära karossen tillbaka de två kvarter den flyttades för svetsningen. Bära var det ja, för hand. Jag gissar att karossen vägde 150-160 kg. Så kom då det stora ögonblicket, då karossen skulle sänkas tillbaka på chassiet. Allt verkade stämma och den grundmålade karossen skruvades fast på det svartmålade chassiet.

Inredningen i bilen är helt i skinn(riktig "schweinhaut") och påminner om en tid, då det var viktigt att man gjorde grejor som helst inte skulle kunna slitas upp. Härligt. Bilens originalfärg, som var grå, bestämde vi oss snabbt att frångå, dels för att grått är lite trist, dels för att vi har en grå bil. Även bilens inredning var grå. Vi bestämde oss för att bilen skulle ha någon nyans av elfenben, så inredningen fick bli någon nyans i brunt. Efter många råd, fick vi slutligen alla medel, inklusive färg, och omfärgningen kunde börja. Jag måste medge att jag inte trott på det resultat, som uppnåddes.

Inredningen hade vi alltså klarat själva, vilket reducerade renoveringskostnaden avsevärt. Nästa frågevar suffletten. Efter något övervägande, beslutade vi att använda originalsuffletten, trots att det finns ett par revor längst bak där man klämt den och trots vissa nyansskiftningar i tyget. Det är ganska fantastiskt, att man överhuvudtaget kan använda den. Vi hade alltså klarat en dyr post till, när man renoverar. Nu kom jobb, som helt klart, måste lejas bort. Det var omkromning och lackering. I gengäld är det två jobb, som jag tyckte det var ganska lätt att betala för, det är ju verkligen någonting som syns och betyder mycket för slutresultatet. Vi blev mycket nöjda med både kromningen och lackeringen.

Vi börjar nu närma oss den tid, då bilen skall utsättas för SBP:s nålsöga. En tid innan besiktningen ringde jag och frågade, om bilen godkändes i originalskick. Svaret blev ja. detta visade sig senare vara riktigt, dock med undantag avreflexerna, med ombesiktning som påföljd, tillsammans med en för trögt gående styrsnäcka och en icke fastsatt chassieplåt. Nästa gång gick det bättre.

Nu efteråt känns det skönt att bara gå ut i garaget och titta. Ibland känns det precis som om det är mer än en bil, man har ju nästan skruvat in en bit av sig själv i bilen. Som jag tidigare nämt, renoverades inte motor och växellåda, därför att allt fungerade väl. Det visade sig dock, efter 30 mils körning, att det uppstått knack i ett vevstagslager, så det blir motorrenovering innan den efterlängttade våren kommer. Kul, att vi fick chansen, att få visa upp vår ny-gammelbil på kommande motormässa i Malmö.

Det har nu blivit den 4 januari 1982, det, som jag har glömt att skriva ned här, svarar jag gärna på då vi ses under kommande veteranbilsträffar.

Bara några fakta om bilen:

Det är alltså en Opel Regent Luxus cabriolet 1936, har gått i Östesunds utkant i förste ägarens försorg till 1958. Sedan hade två killar tänkt göra en renovering, men det skulle dröja till december 1980.

Bilen har en 2-liters, 6-cylindrig sidventilmotor på 40 hk. Växellådan är 4-växlad, osynkad.

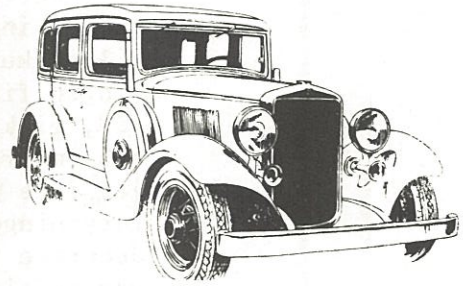
Fjädring fram: Dubonnet-fjädring (individuell) eller "knäledsfjädring". Fjädring bak: längsgående halvelliptiska bladfjädrar. Dubbelverkande hydragiska stötdämpare runt om, krängningshämmare bak och hydragiska bromsar.

Trevligt att det finns körjournal på bilen, som bidrag till en komplett dokumentering.

Mätaren visade 9.100 mil.

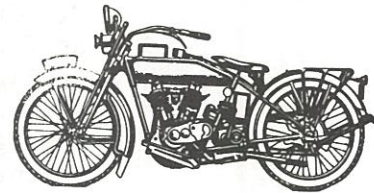


VÄLKOMMEN TILL

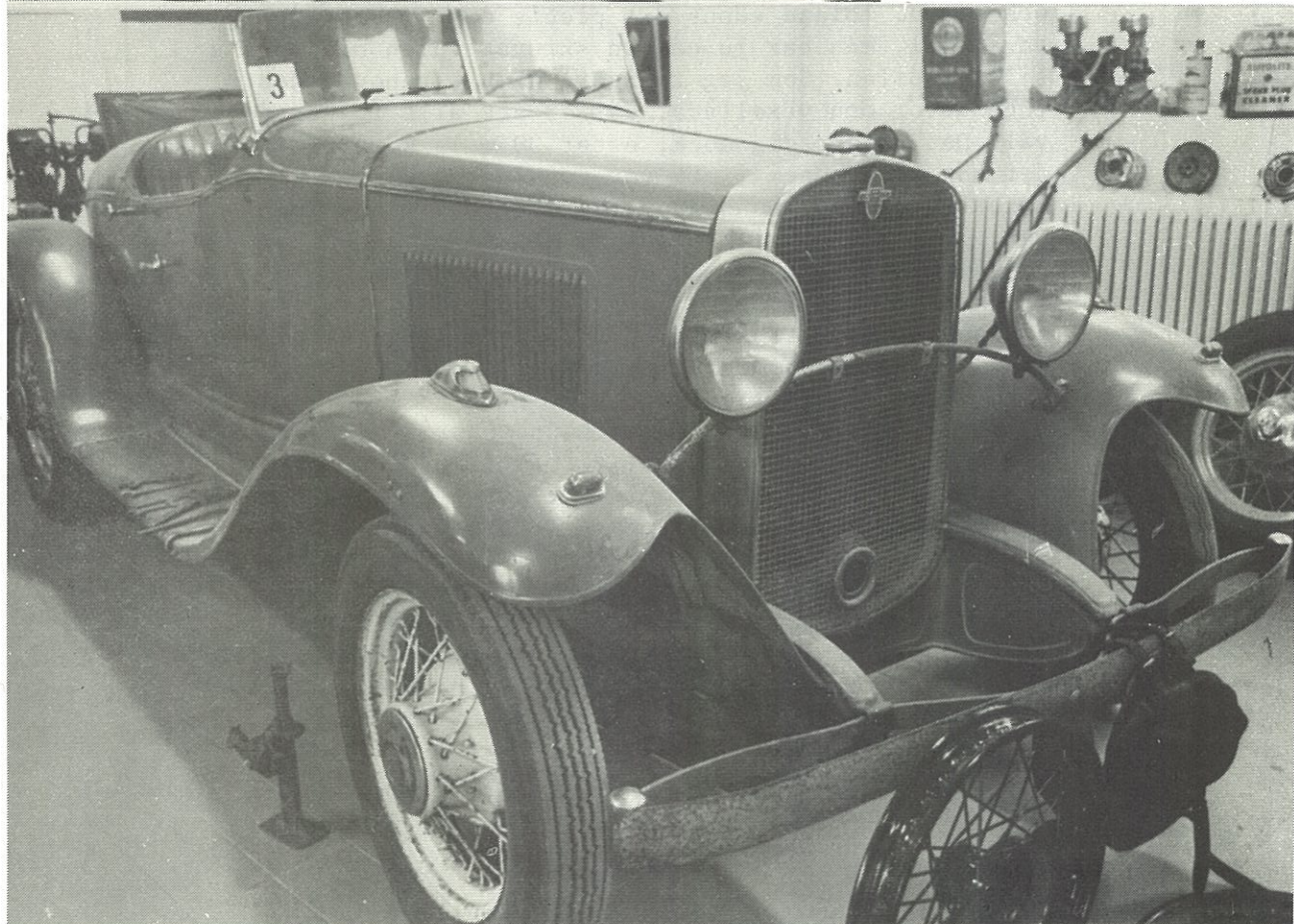


# SÄTERS BIL & MC MUSEUM

Christer Lindblom och Tomas Kaakinen  
hälsar alla besökare välkomna



till "Motorparadiset", som vi kallar det.

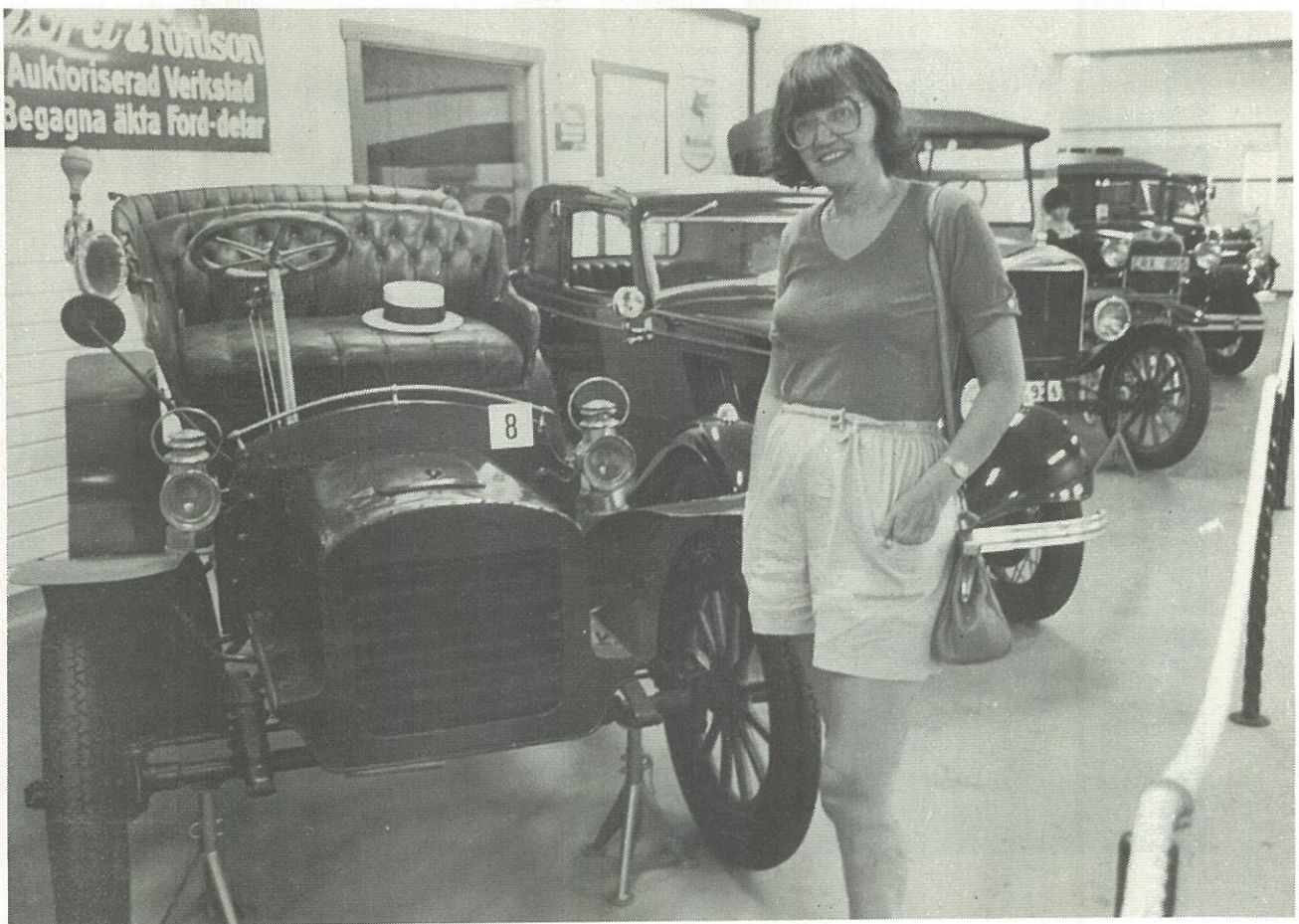




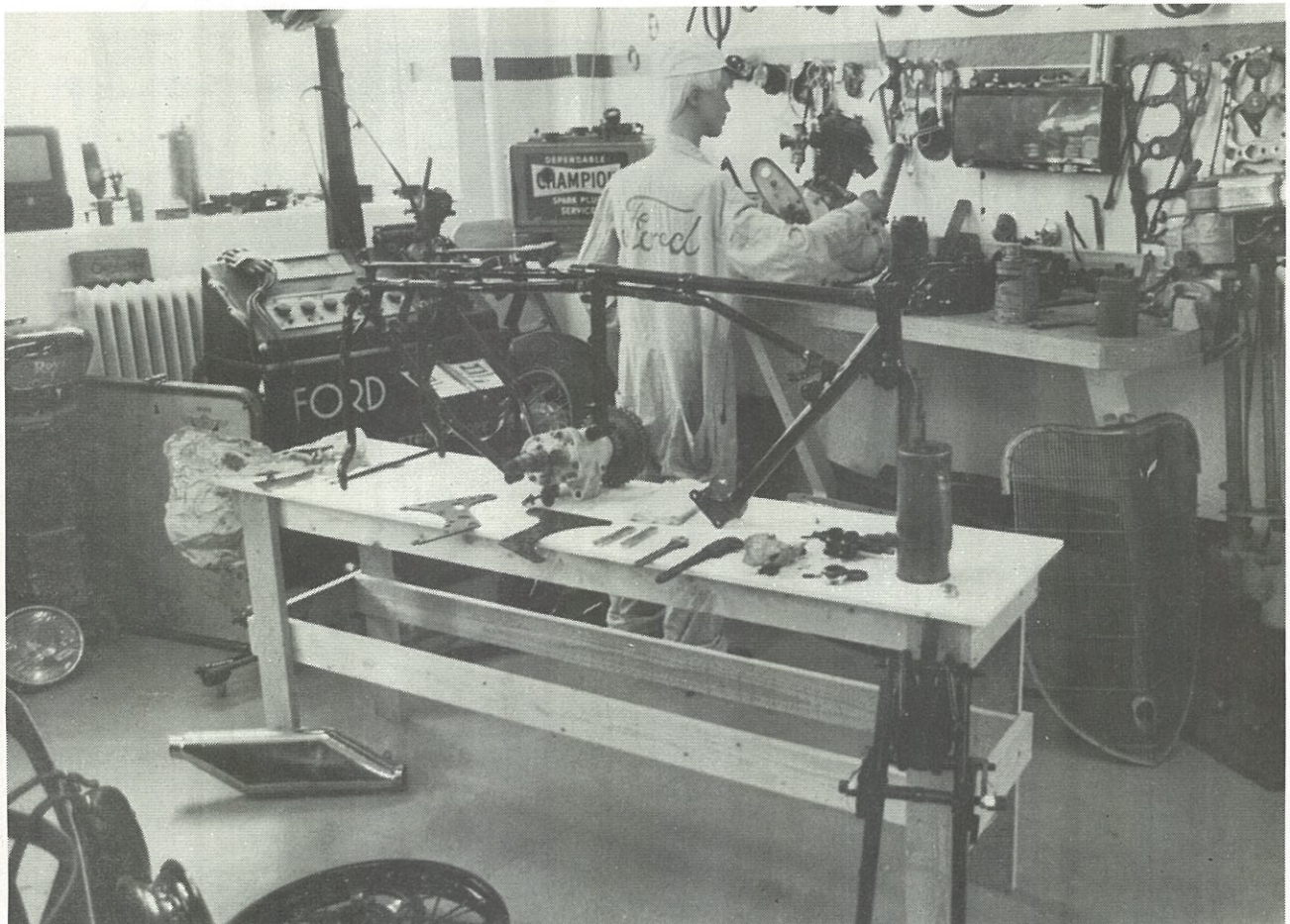
Vi hoppas att ni ska få en trevlig stund med "den gamla goda tiden". Den gamla gatan, som är uppbyggd, börjar med en Shell bensinstation från år 1929 och slutar hos Gulf, som har en bensinpump från år 1924. Just så såg den allra första bensinpumpen ut. När man ser emaljskyltarna efter gatan, blir man smått lyrisk. Det är ett fantastiskt konsthandverk.

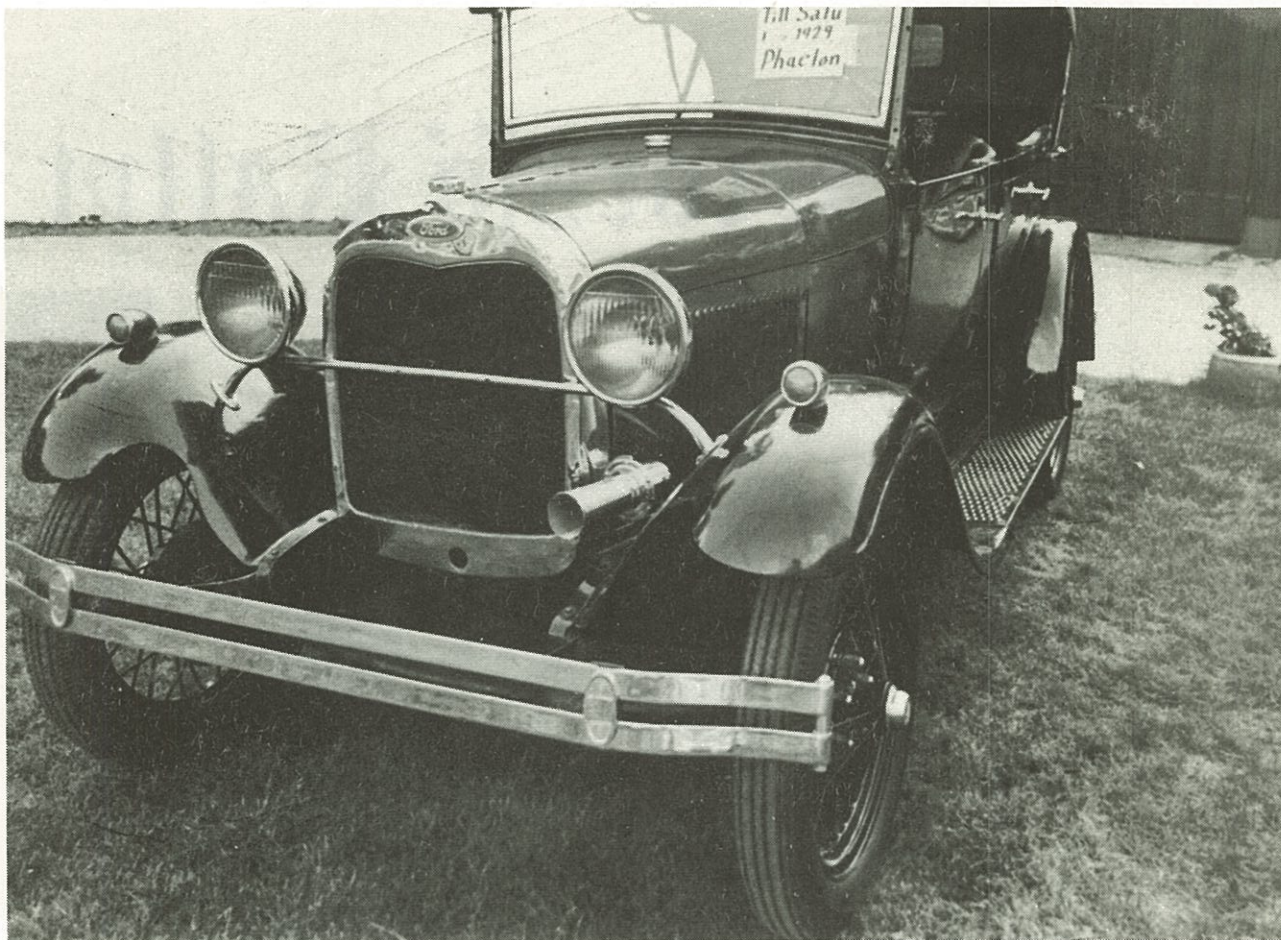
Tändstiften, som sitter monterade på väggen i den tekniska delen av museet, speglar en bild av tändstiftets historia. Denna samling är f.ö.





Bilverkstaden, som finns direkt till höger vid entrén, är uppbyggd såsom den såg ut vid 30–40-talet, men där finns även maskiner från tidiga början av 1900-talet. Den äldsta bilen, som finns i museet, är en Ford från 1904 och den äldsta motorcykeln är en NSU från år 1901. Mer om bilarna och motorcyklarna kan ni läsa i mitten av programmet.

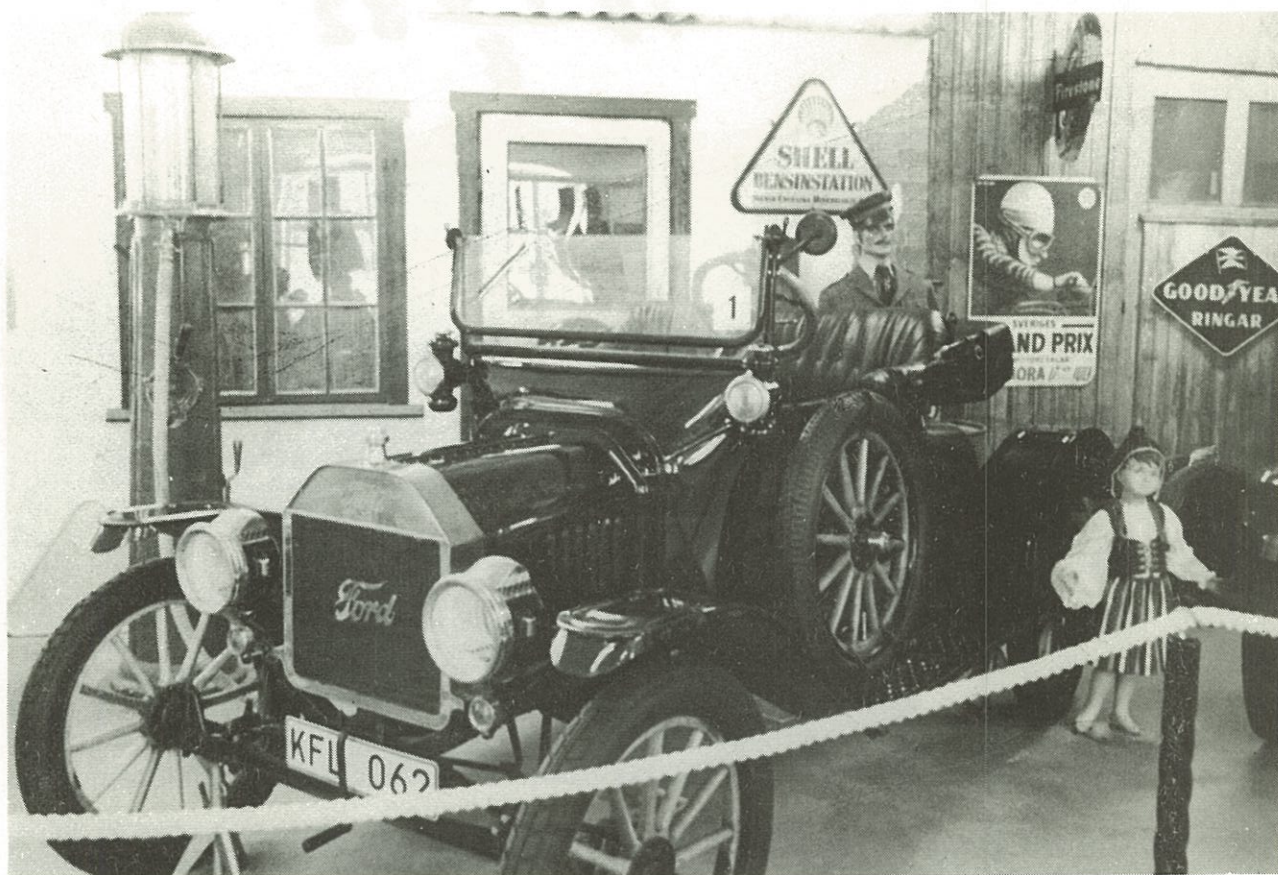




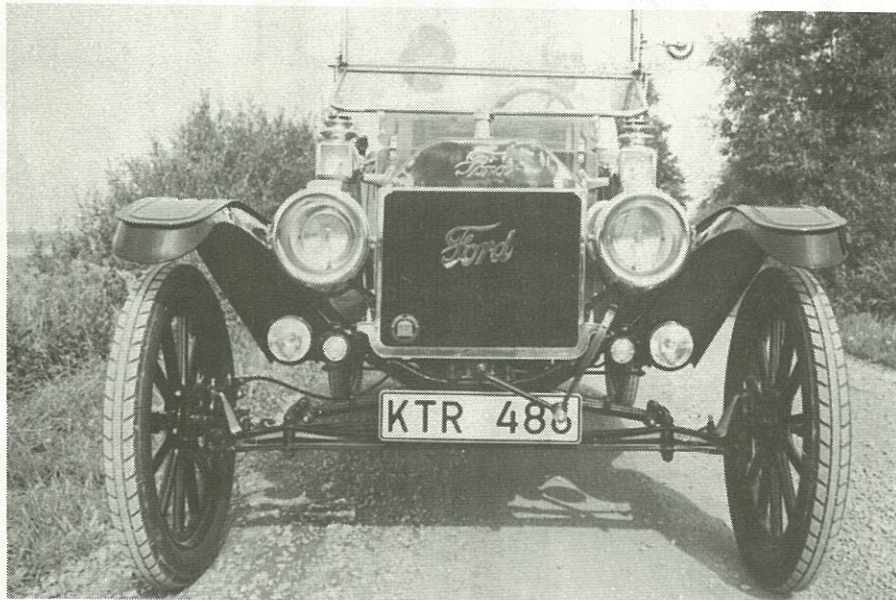
De flesta föremålen som finns är inlånade och kommer att bytas ut efter hand för att förnya museet. Vi är därför intresserade att komma i kontakt med Dig som har något av värde för vårt museum och är villig att låna ut eller ev. sälja. Tag därför kontakt med oss.

Vi hoppas Ni får en trevlig stund och på återseende.

SÄTERS BIL & MC MUSEUM Tel. 0225-53144



# Storsjö Rallyt



Här kommer Mats Ragnarsson, Hackås, körande i sin eleganta T Ford 1911 Torpedo Runabout.

- Vi gillar kvalitet och gamla prylar. Och så är vi lite halvtokiga, sa Christer Elgendahl i Jemtlands Veteranbilklubb när Storsjörallyt avgjordes

19  $\frac{7-8}{8}$  82



Leif Fregelin, Frösön, rattade sin T Ford 1911 genom den vackra kulturbygden Hackås.



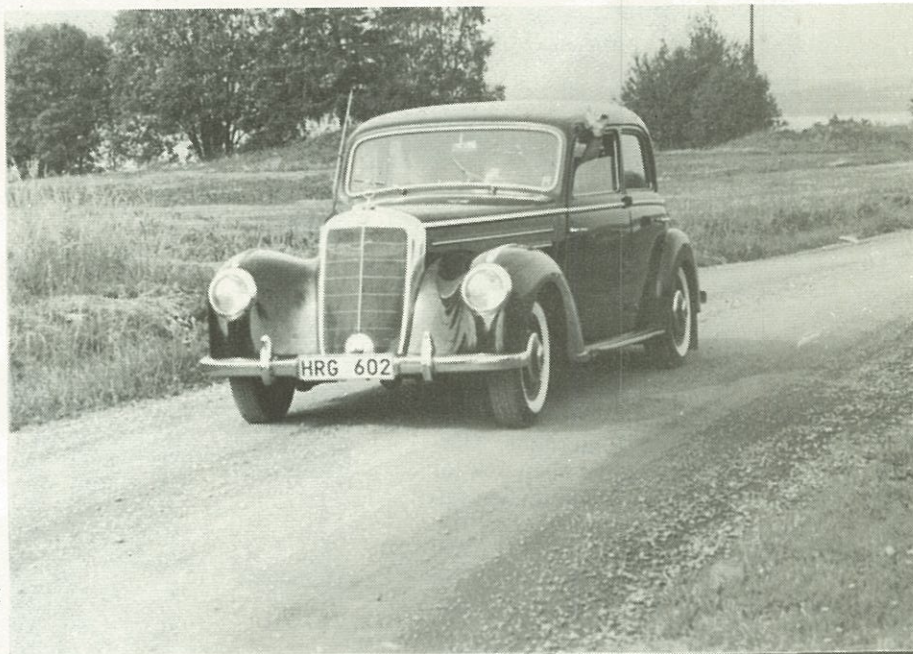
# Storsjö Rallyt

## En ståtlig syn när gammelmilarna radade upp sig

Det var en ståtlig syn vid Sandvikens camping när deltagarna i gammelmilfinalen radade upp sig för färden mot Hara och Hackås. Solen tittade fram och det glänste i lacken på T-Fordar, Erskines, Studebakers, Buicks m m. Från de båda äldsta bilarna, T-Fordar från 1911 respektive 1915 blänkte mässingen från strålkastare och kylare.

Förutom de jämtländska deltagarna fanns ekipage från Hälsingland, Kramfors och Sundsvall.

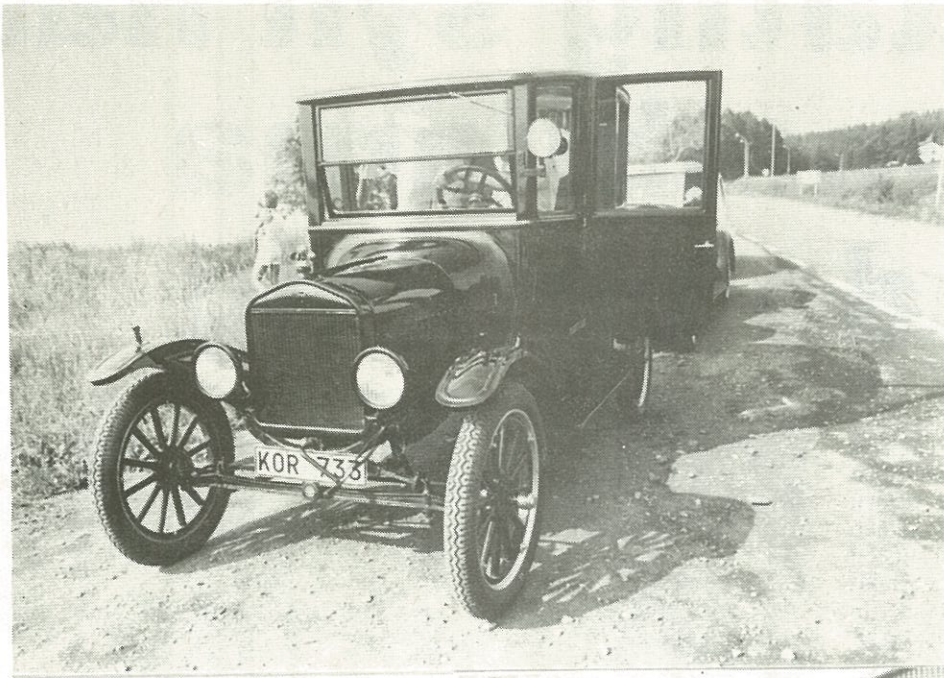
Från Strömsund kom Stig Nilsson i denna eleganta Mercedes Benz 220 1952.



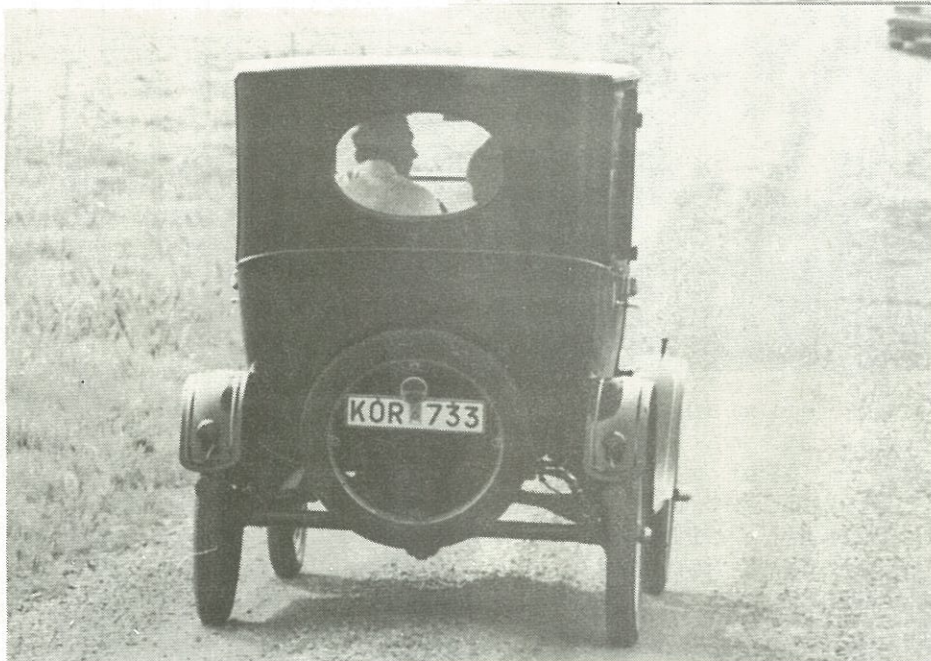
Bilen har en rak sexa på 2195 kubik och har 80 hk motor. Toppfarten är 140 km/tim och vikten 1.690 kg.

Vid Käll Sandbergs verkstad i Hara blev det flera prov och matkontroll. Nu gällde det att ha läst på, så man kunde klara av skruvprovet och identifiera delar till olika bilar. I gröngräset ser vi familjen Stig Nilsson från Strömsund, som elegant klarade av allt.

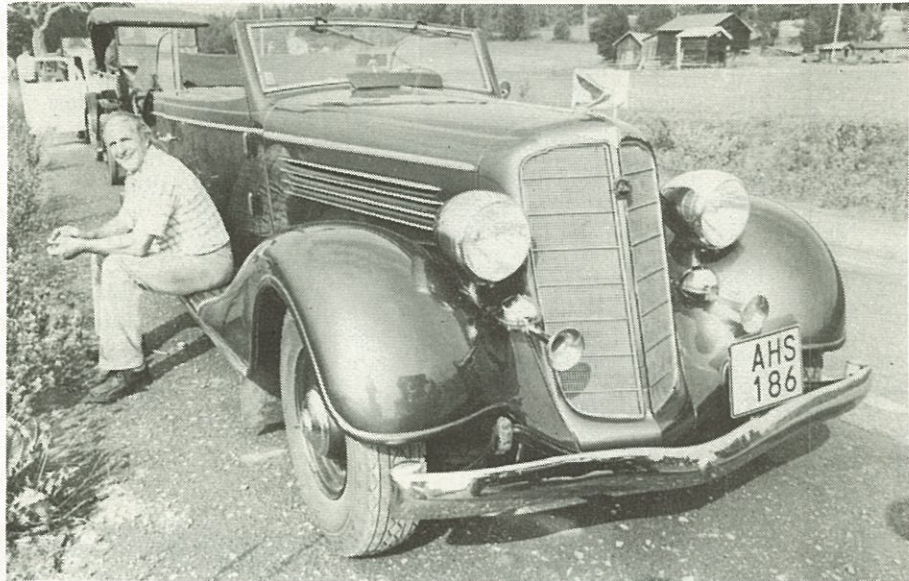
# Storsjö Rallyt



Från Stockholm kom **Sune Sandström** i en T-Ford från 1920 med centerdoor. Dörren sitter mitt i bilen och för att komma ut måste man fälla ihop sätet. Modellen tillverkades bara 1920-21. Allt på bilen är originaldelar och den 62 år gamla ljuddämparen av gjutjärn hänger med ännu. Bilen köpte han nyligen i Karlstad och den förre ägaren hade bara använt den vid två tillfällen efter kriget – nämligen när hans båda döttrar tog studenten.



# Storsjö Rallyt

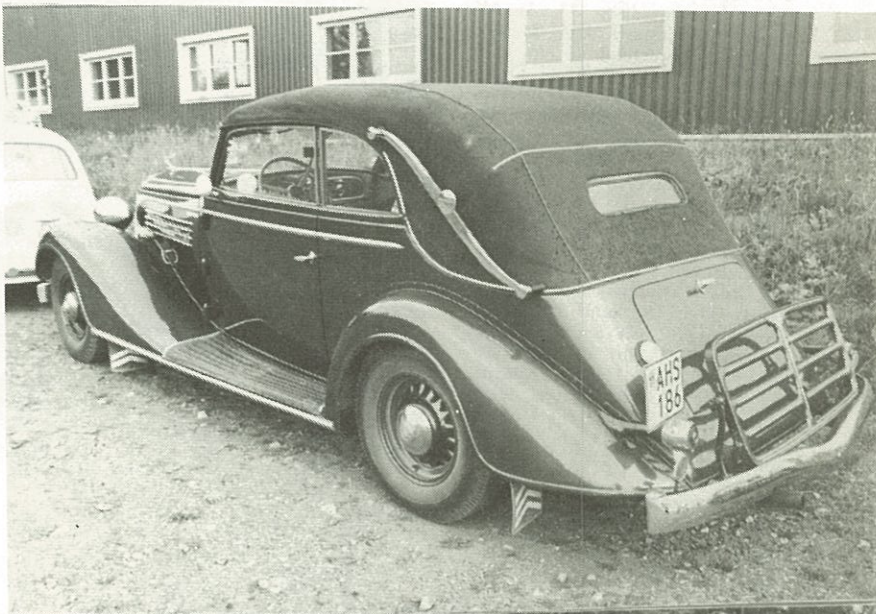


– Oljeshejkerna måste leva de också, säger Arvid Eriksson från Hammarstrand. Hans Buick av 1937 års modell drar kring 2 liter per mil.

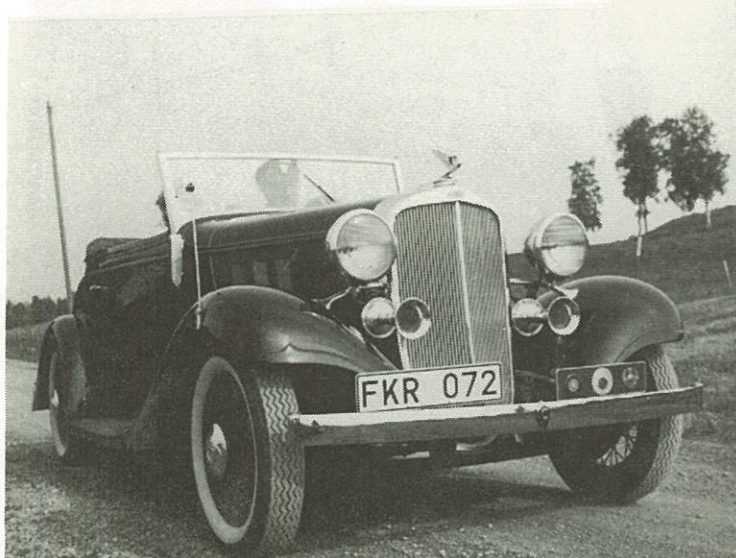
Arvid Eriksson från Hammarstrand körde en Buick från 1937 med svensktillverkad kaross av Norbergs. Det är förmodligen det enda exemplaret av sitt slag i Sverige idag. Motorn är en rak 8:a på 100 hk. Den väger 2,3 ton och slukar två liter bensin per mil.

– Oljeshejkerna måste leva de också, säger Arvid Eriksson och laddar upp för Buick meeting i Rättvik senare i höst.

Katalogvärdet på hans Buick – 37 är i USA 195.000 kronor.



En vacker vagn körde Lennart Westerbring från Hudiksvall, som rattade en 1935 års Chevrolet Master med svärmorslucka.



# Storsjö Rallyt

Familjen Fregelin från Frösön körde en mässing T-Ford från 1915 med handgas. På golvet finns tre pedaler. En broms och halvfart och helfart.

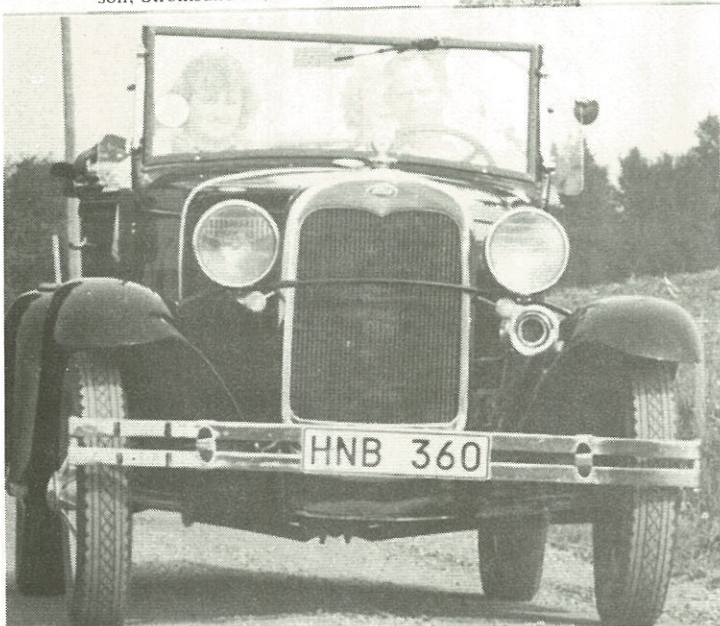
– Det är lite svårt att köra, säger Irene Fregelin, som nöjer sig med att åka med i tidsenlig klädsel.

1915 års modell var den första med ellyktor. Tidigare användes karbidlyktor.

Känslan för gamla saker tycks vara stark hos veteranbilsägaren. Bilarna består till stor del av hantverk.

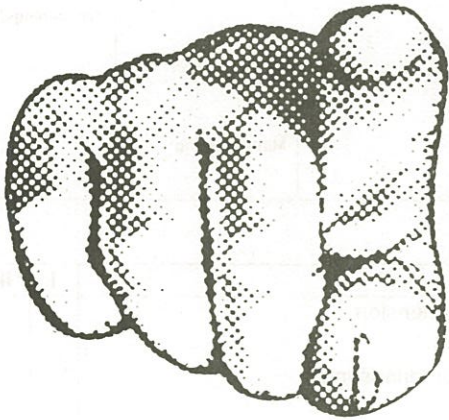
Här har familjen Fregelin och Lundberg gjort lunchpaus.

**Resultat veteranbilsrally:** 1) Folke Hemmingsson, Strömsund 45 p, 2) Sven Erik Persson, Bräcke 44, 3) Sören Larsson, Ilsbo 43, 4) Alf Olofsson, Svenstavik 42,5, 5) Åke Jämtsäter, Östersund 40, 6) Rolf Fregelin, Föllinge 38,5, 7) Örjan Bergqvist, Arvesund och Mats Ragnarsson, Hackås 37, 9) Gösta Lindström, Åsarna 36,5, 10) Lennart Westerbring, Hudiksvall och Algot Jacobsson, Hackås 35,5, 12) Leif Fregelin, Frösön 35, 13) Klas Rudbeck, Östersund 33,5, 14) Gunno Grundberg, Kramfors 33, 15) Christer Elgendahl, Optand 31,5, 16) Stefan Olsson, Ytterån och Folke Boog, Aspås 30,5, 18) Sune Sandström, Rosersberg 30, 19) Ingemar Grawé, Strömsund 28,5, 20) Stig Norén, Östersund 27,5, 21) Hans Appelqvist, do 24, 22) Arvid Eriksson, Hammarstrand 22,5 och Kent Gustafsson, Hammerdal 22,5, 24) Stig Nilsson, Strömsund 21,5.



Bilen HNB 360 rattas av Folke Boogh, Aspås med hustrun Doris i framsätet och sonen Per i svärmorsluckan. Peugeot DCX 036 ägs av Gunno Grundberg, Kramfors, vars hustru vi ser här vid bilen. Mer om rallyt i nästa nummer.

# Meddelande



Här är det Carl Olov Kingstad och Mats Matsson, som är i affärstagen på Falumarknaden 1981.

## MARKNADSDAGS!

Välkomna till en av årets trevligaste och mest välförsedda marknader i landet.  
Vi håller som vanligt till på parkeringen vid LUGNET (riksskidstadion) i Falun

**LÖRDAGEN den 4 september 1982**

Vi slår upp "grindarna" kl 07.00 och håller på med försäljningen så länge lusten finns.  
Till Lugnet hittar Du om du följer de skyltar som finns vid infarterna till Falun.

Ingen förhandsanmälan behövs om Du vill sälja!  
Vill Du fråga om något så kan du ringa antingen till

Jan Tysk, 023/100 18 el 155 77  
eller till

Jan Broman 023/197 42 (kvällstid)

Vi tar som vanligt ut en smärre avgift av säljarna.

Ta med dig vad du har att sälja — utom "matvaror och drycker" för den delen har vi lagt ut på entreprenad.

Välkommen till en trevlig dag i vackra Falun

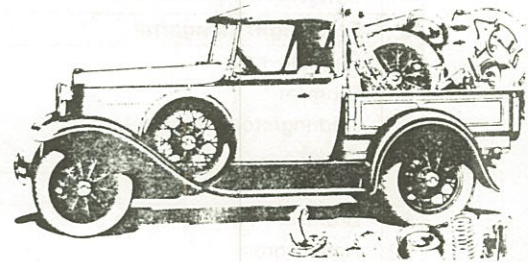
**Automobilhistoriska Klubbens stora**

# MARKNAD

**Sundbyholms travbana Eskilstuna**  
där vi har obegränsat utrymme.

**11/9 1982**

**köp • byt • sälj**



19 SEPTEMBER

*Höst-Rallyt*



Rallyt för tuffa veteranakare. Nu är det en ruggig tid, kallt och blåsigt. Kanske regnar det, men det kan ju bli sol. Det är bara vecklingar som tvekar.

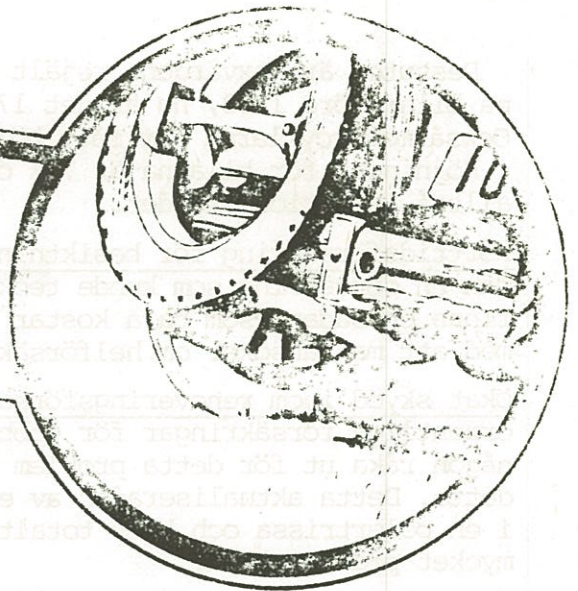


VILL DU VETA MERA OM DETTA OCH KLUBBEN MED DE STORA VYERNA, RING PERCY HANSSON 046/80232 ELLER SKRIV TILL

**Motorhistoriska Klubben**  
i Skåne Druksgatan 5  
244 00 Käblinge



# FÖRSÄKRINGAR



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

Medlem av FIVA, Federation Internationale des Voitures Anciennes

Tomtebogatan 25, 113 38 Stockholm. Tel. 08-30 28 01. Pg. 45 66 18-8.

## ÄNDRADE PREMIER OCH REGLER FRÅN 1 JULI 1982.

På förra årsmötet (och på vårt Växjö-möte) bad vi klubbarna och deras försäkringskommittéer ge oss förslag på saker som man ville att vi skulle diskutera med Folksam.

Speciellt gällde det försäkringspremierna för 50- och 60-talsfordonen, men vi fick också andra förslag och önskemål.

Som vanligt har vi varje år reviderat premiesättning och villkor, och så här är ändringarna som träder i kraft 1 juli 1982.

Sänkta premier för 50- och 60-talsfordon. Detta var ett starkt önskemål från bla Volvo PV-klubben och Volkswagenhistoriska Klubben. Vårt maxbelopp låg på 100.000:-, och man undrade om inte premien kunde sänkas om maxbeloppet togs ner en bra bit.

Vi har indelat fordonen efter 1950 i tre klasser, och lägsta maxvärdet är nu i runda tal 36.000:-, vilket torde täcka en stor del av de vanligare fordonen. Premien har vi sänkt med 172:-, och den är nu 384:- per helår. I övrigt gäller allting som förut. Vi har infört en klass med maxvärde 178.000:- för verkligt värdefulla fordon. Premien är här 737:-. "Mellan-klassen" har ett maxvärde på ca 90.000:- och oförändrad premie.

Alla försäkringar som nytecknas efter 1 juli kommer att placeras i den klass försäkringstagaren önskar.

För redan tecknade försäkringar kommer ändringen att ske under 1983, på årsförfallodagen. Alla kommer att få ett personligt brev där de blir ombedda att tala om vilken klass de vill ha sitt fordon i.

Motsvarande ändringar gäller naturligtvis för motorcyklarna. Den som har en motorcykel värd mindre än ca 18.000:- kommer i fortsättningen bara att betala 158:-.

Premierna för fordon tillverkade före 1950 är inte ändrade.

Sänkta premier för "Blivande Klassiker", dvs fordon som är mellan 10 och 20 år gamla. Här var vi för några år sedan tvungna att chockhöja premien, helt enkelt därför att skaderesultatet under några år inte var godtagbart - försäkringen kostade Folksam avsevärda pengar varje år.

Sedan dess har vi rensat i beståndet och resultatet är nu återigen som det skall vara - även om antalet fordon är så litet att varje händelse inverkar stort på skadeutfallet.

Vi har sänkt premierna med 25%, för både bilar och motorcyklar. Som tidigare är denna försäkring skild från den vanliga MHRF-försäkringen, och resultatet här påverkar inte vår MHRF-försäkring.

Höjda maxvärden för bilar och motorcyklar. Vi har fått en utmärkt lösning på problemet med den snabba inflationen. I stället för de tidigare fasta maxvärdena (som vi ändrade med ca 5 års mellanrum) har vi fått maxbeloppen kopplade till de statliga basbeloppen. Det betyder att maxvärdena varje år ändras och hänger med i kostnadsutvecklingen. Ett maxvärde som idag ligger på 35.600:- kommer 1983 antagligen att ligga runt 40.000:- och så vidare. En utmärkt lösning som inte kostar något extra.

Dessutom är maxvärdena rejält höjda. Förut var det t ex 100.000:- på bilar före 1950, nu är det 178.000:-, utan någon premiehöjning. Också motorcyklarna har fått höjda maxvärden.

Höjningen för bilarna är 75% och för motorcyklarna 33%. Därtill kommer alltså inflationsskyddet.

Korttidsförsäkring för besiktning och provkörning. På årsmötet efterlyste man en försäkring som kunde tecknas för besiktningsändamål. Från 1 juli finns en sådan, som bara kostar 75:- för 22 dagar. Den tecknas i samband med att man ansöker om helförsäkring.

Ökat skydd inom renoveringsförsäkringen. Det finns firmor som inte har ordentliga försäkringar för jobb som är inlämnade för åtgärd. Skulle någon råka ut för detta problem täcker renoveringsförsäkringen numer även detta. Detta aktualiserades av en kylarmask till en Bentley som fastnade i en polertrissa och blev totalt förstörd, och där ersättningsfrågan var mycket problematisk.

Folksams skadekonto för vardagsbilen kopplat till samlarfordonet. Många som har vardagsbilen försäkrad i Folksam har säkert skadekonto-försäkring på den. Händer det något med din samlarbil har du rätt att utrytta de pengar du har på kontot plus lånesumman också för denna bil. Det kan vara dig till stor hjälp om du t ex råkar ut för ett dyrbart motorhaveri.

#### HALVFÖRSÄKRINGEN FÖRSVINNEN.

Efter 1 juli kommer vi inte att teckna några fler halvförsäkringar. Dels är det mycket få personer som vill ha en sådan försäkring, dels ger den ofta ett dåligt skydd om man råkar illa ut.

Kör man av vägen och skadar fordonet får man betala själv, och den lilla premieskillnaden är närmast ointressant i sammanhanget.

Vi har stått inför situationer där vi hade kunnat ge snabb och effektiv hjälp om fordonet varit helförsäkrat, men där vi genom att bara halv-försäkring tecknats inte kunnat vara till någon större nytta.

Sådant känns tråkigt för oss, och vi vill därför varmt rekommendera att alla går över till helförsäkring.

Den som har en halvförsäkring får behålla den så länge.

#### KARENSTIDEN TAS BORT - OM INTE KLUBBEN VILL HA DEN KVAR.

Meningen med karenstiden - som varit dels ett, dels två år - var att vi skulle vara övertygade om att den som ville ha försäkring var kapabel att handskas med fordonet.

Vid sidan av detta ville vi också sortera bort den mängd av personer som för några år sedan sökte försäkring utan att ha det minsta intresse för hobbyn - allt man ville åt var den förmånliga försäkringen, så att man sedan kunde använda fordonet mer eller mindre i vardagstrafik.

Besiktningsprotokollet har löst det sistnämnda bekymret på ett utmärkt sätt åt oss. Folk som bara vill åt försäkringen brukar inte vara intresserade av att få fordonen närgånget granskade, och dessutom brukar det vara mycket uppenbart när det bara rör sig om försäkring, och det historiska intresset helt saknas.

Vi har kommit underfund med att den som kört gammalbil i många år men köper sig en motorcykel är en minst lika stor risk (om han inte har körvana) som den som köper sig en gammalbil utan att ha haft någon tidigare. Och är man van vid MGA är klivet till Ferrari Dino stort.

Det hjälper oss alltså inte att veta att någon har varit med en viss tid - det är körvanan på det aktuella fordonet som är det viktiga för oss.

Från första juli slopar vi därför kravet på två års karenstid, och hoppas på att klubbarna i stället tar rätt på att det finns tillräcklig vana vid det aktuella fordonet.

Är det så att någon klubb vill ha kvar sin karenstid, så är det fullt möjligt. Varje klubb har som bekant rätt att tillämpa strängare regler om den anser att det behövs.



Januari 1982

Halvljusdispenser.

Trafiksäkerhetsverket har medgivit att fordon som är äldre än 25 år och som har en generatorkapacitet som väsentligt understiger den effekt som förbrukas vid körning med den föreskrivna belysningen tänd får framföras utan hinder av föreskriften i 90 § vägtrafikkungörelsen.

Eller på svenska: om inte generatorn räcker till får man köra på parkeringsljus - eller, om det saknas, utan att ha belysningen tänd. Givetvis gäller detta bara dagtid.

Halvljusdispenserna utfärdas av MHRF efter ansökan på särskild blankett, som kan rekvideras från oss. Anslutna klubbar har naturligtvis ett eget lager av ansökningar.

Det är förbjudet (och bötesbelagt) att köra utan halvljus, hur gammalt fordonet än är, om man inte har dispensen med vid färd.

Gammelbilen som förmögenhet.

Genom två domar, i länsskatterätten och hovrätten, har det fastslagits att "gammelbilar" eller "samlarbilar" skall jämföras med moderna fordon vid självdeklarationens avlämnande.

Det betyder att vi alla som samlar på gamla fordon skall ta upp dessa i våra deklarerationer och att vi skall betala förmögenhetsskatt för dem om vår sammanlagda förmögenhet når upp till den fastställda gränsen. Har man villa eller sommarställe är man lätt där!

Målet är överklagat till Regeringsrätten. MHRF har kraftigt agerat för att äldre fordon av samlarkaraktär inte skall jämföras med moderna bruksfordon i skattehänseende. Bl a har vi ekonomiskt och praktiskt stött den person som överklagat till Regeringsrätten.

MHRF har i flera omgångar yttrat sig i frågan. En närmare redogörelse för detta kommer att sändas ut under våren.

Vi hoppas att ärendet skall behandlas av Regeringsrätten i år. Beslutet kommer att få prejudicerande verkan och kan inte överklagas. Det är med andra ord mycket viktigt för oss att vi gör allt för att nå framgång.

Oavsett utgången av målet har vi särskilt bett att få noggrant redovisade domskäl så att rättsläget blir helt klart.

Försäljningsskatt på motorfordon

Riksskatteverket har i ett flertal fall skrivit till personer som under året registrerat renoverade bilar och ifrågasatt om inte dessa skulle erlägga försäljningsskatt (det som vanligen kallas accis) för sina fordon.

Enligt lagen (1978:69) om försäljningsskatt på motorfordon är det nämligen inte alls klart med vad som menas med "reparation" och "tillverkning". Sätter man ihop en A-Ford av delar från flera olika bilar är det i lagens ögon snarast fråga om tillverkning, inte renovering. Det finns också en rad oklarheter när det gäller import av fordon utan motor. Saknar fordonet motor vid införetullningen till Sverige brukar det tulltaxeras som skrot. Får det sedan motor -ny eller begagnad är likgiltigt - anses fordonet ha blivit tillverkat inom landet, och, vips, skall man erlägga accis och skrotningsavgift vid registrering.

MHRF har varit uppe på Riksskatteverket och diskuterat dessa problem. Även SFRO (Sveriges fordonsbyggares riksorganisation) har hört av sig till RSV med liknande synpunkter.

Det skall genast sägas att man på RSV har varit ytterst trevliga och hjälpsamma - och bekymrade, eftersom oklarheten skapat problem även där.

Resultatet av överläggningarna blev att RSV i dagarna skrivit till Budgetdepartementet och bett att få lagen ändrad. Man föreslår att skatt inte skall utgå på fordon som på hobbybasis renoveras (eller "tillverkas") förutsatt att ägaren behåller fordonet i två år efter färdigställandet. Man anser också att ärenden bör remitteras till MHRF för yttrande, och att MHRF skall vara skyldigt att yttra sig i ärenden där ägaren till fordonet icke är medlem i MHRF-ansluten klubb.

Hur det kommer att gå vet vi naturligtvis ännu inte - att avstå från skatteinkomster är inte populärt - men vi har återigen gjort vad vi kunnat.

Stockholm 1982-06-21

PRESSINFORMATION

NORGE OCH DANMARK GER SKATTELÄTTNADER FÖR GAMMELBILAR.  
SVENSKA REGERINGEN SÄGER NEJ!

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) skrev i mars till budgetdepartementet och påpekade bl a att de övriga nordiska länderna förberedde lättnader i beskattningen av äldre samlarfordon. Dessutom hade ett stort antal remissinstanser tidigare tillstyrkt en ansökan från MHRF.

Nu har regeringen - utan någon motivering - svarat nej, eller som det heter i den kortfattade skrivelsen: "Regeringen vidtar ingen åtgärd med anledning av den förnyade framställningen". Den som väntat sig att en borgerlig regering skulle ha mer förståelse för vikten av att gamla fordon kan bevaras i körbart skick, kan nu konstatera att det står 1-1 - redan på den gamla socialdemokratiska regeringens tid svarade man en gång nej.

I Norge gratis - i Danmark 75% rabatt.

Samtidigt som man i Sverige säger nej, har man i Danmark från 1 juli 1982 antagit en ny lag. Enligt den betalar man för bilar registrerade före 1940 bara 25% av den årliga vägs-katten.

I Norge har man kommit ännu längre - där är alla bilar äldre än 1945 års modell sedan 1981 helt befriade från alla avgifter. Samma gäller också i en rad andra länder världen över, inte minst i USA, där de allra flesta stater har mycket förmånliga regler för äldre fordon. Det är få länder - däribland Sverige - som helt saknar undantagsbestämmelser när det gäller vägtrafikskatten.

Positiva remissinstanser.

När MHRF tidigare ansökte om särbehandling i registreringshänseende och om skattelättnader avgav en lång rad remissinstanser sina yttranden. Genomgående var dessa mycket positiva.

Om registreringen sade t ex Statens Trafiksäkerhetsverk: "Förfarandet är ekonomiskt motiverat om av- och påställningar av fordonen därmed kan upphöra". Rikspolisstyrelsen tyckte att "det är av stort kulturellt och tekniskt allmänt intresse att fordon bevaras åt eftervärlden, på sådant sätt att fordonen kan framföras i sin naturliga miljö. Det kan vara

önskvärt att lättnader sker i sådana avseenden som skulle kunna verka hindrande i strävandena att befrämja sådana intressen".

Länsstyrelsen i Stockholms län tyckte att "förslaget är lätt att rent praktiskt genomföra och skulle medföra en lättnad både för registreringsmyndigheten och för den enskilde veteranfordonsinnehavaren. Förslaget tillstyrkes därför".

#### Inga bidrag - men en rättvis skatt!

MHRF vill att äldre fordon skall betala en låg fast avgift varje år, vare sig det är tillfälligt avställt eller ej. För myndigheternas del skulle det innebära avsevärt mindre arbete, och den totala skatteinkomsten skulle troligen bli ungefär densamma - som det nu är betalar ägarna till de äldre fordonen bara skatten för några få sommarmånader. Eftersom skatten är beräknad efter vikten är det extremt dyrt att betala vägtrafikskatt på de äldre, ofta mycket tunga fordonen.

Statens Trafiksäkerhetsverk sade om detta: "Från registersynpunkt är det självfallet enklast om fordonen kan skattebefrias helt. Vid ett i huvudsak oförändrat skatteuttag skulle en enhetsskatt om 200 kronor kunna utgöra en ersättning för nuvarande beskattning och onödiggöra avställning av fordonen när de inte används".

Till och med Riksskatteverket ansåg att "en särskilt beräknad fordonsskatt bör kunna fastställas för ifrågavarande fordon".

Positivast av alla remissinstanser var Länsstyrelsen i Stockholms län, som sade: "Den föreslagna skatten, gärna kallad avgift, bör sättas relativt lågt för att på så sätt stimulera intresset för sådana fordon och därmed medverka till att den rullande delen av de svenska kulturhistorien bibehålles. Länsstyrelsen tillstyrker därför att veteranfordon i kommande bestämmelser behandlas på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet av veteranbilar lättare kan tas till värde".

I sin skrivelse till budgetdepartementet utvecklade MHRF noga skälen till varför det är viktigt att ägarna av gamla fordon får hjälp att bevara dessa i brukbart skick till eftervärlden. Museerna har inte råd och inte plats, den ökade skrotningen gör att våra vardagsbilar inte kommer att finnas kvar om 20-30 år, m m. Man påpekade också att ångbåtar, veteranjärnvägar och flyghistoriker uppbär statsbidrag, men att man inte vill gå bidragsvägen. Det enda man vill är att gamla fordon skall få en lägre, och rättvis, skatt än moderna bruksfordon.

#### Var är motiveringen?

På MHRF grubblar man nu över vad regeringen egentligen menar. Ett stort antal remissinstanser har yttrat sig positivt, de övriga nordiska regeringarna har tagit ställning för lättnader, argumentationen är övertygande, stats-

inkomsterna kommer kanske inte ens att påverkas - och regeringen säger nej utan att lämna den minsta lilla motivering. MHRF, med sina över 20.000 medlemmar, menar att det är egenartat att man så lätt kan komma undan, och anser att skälen borde redovisas.

Gemensamma bestämmelser i Norden?

MHRF kommer redan i sommar att sammanträffa med motsvarande organisationer i Danmark, Norge och Finland för att gemensamt dra upp riktlinjerna för ett samarbete i syfte att påverka de nordiska regeringarna att införa gemensamma bestämmelser för äldre samlarfordon, både bilar och motorcyklar.

MHRF representerar också Sverige i FIVA, den internationella gammelbils-federationen, och kommer där att ta upp frågan.

BUDGETDEPARTEMENTET

REGERINGSBESLUT

I:98

1982-05-19

Dnr 1084/82

RE 6145/82

Dossier 62

Motorhistoriska riksförbundet  
Tomtebogatan 25

113 38 STOCKHOLM

Framställning om ändrade bestämmelser för teknik-  
historiskt intressanta fordons registrering och be-  
skattning

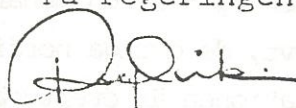
Genom beslut den 27 april 1978 lämnade regeringen utan åtgärd en skrivelse från Motorhistoriska riksförbundet med begäran om särbehandling av teknikhistoriskt intressanta fordons registrering och beskattning.

I en skrivelse den 15 mars 1982 har förbundet begärt att frågan om en särbehandling av sådana fordons registrering och beskattning på nytt prövas av regeringen.

\_\_\_\_\_

Regeringen vidtar ingen åtgärd med anledning av den förnyade framställningen.

På regeringens vägnar

  
Rolf Wirtén

  
Åke Rehnström



# Klubb- tröjor o. Dekaler

FRÅN KLUBBARKIVET KAN DU BESTÄLLA:

T-Shirt, Finns i färgerna: Svart-gul-röd-marin-  
grön-blå-vit. finns i alla storlekar.

Pris: Centilong: 20:-

Small-medium-large: 25:-

Kavajmärke, För "Gåbortrocken" Svart-guld. 25:-

Dekal, i självhäft.plast. Silver-svart. 5:-

Karburatorn, enstaka nummer finns fortf.kvar. 10:-

Stadgar, för Jemtlands Veteranbilklubb.

Halvljusdispens, för fordon med dålig gen.effekt.

Försäkringsfolder, MHRFs. specialförsäkring  
för våra fordon.

Gör ett besök på vår klubblokal eller,  
Skriv ned vad Du önskar, och skicka det till  
klubbens adress:

Jemtlands Veteranbilklubb

BOX 2045

831 02 ÖSTERSUND



## BIL OCH MOTORMUSEER I SVERIGE

### SVERIGE

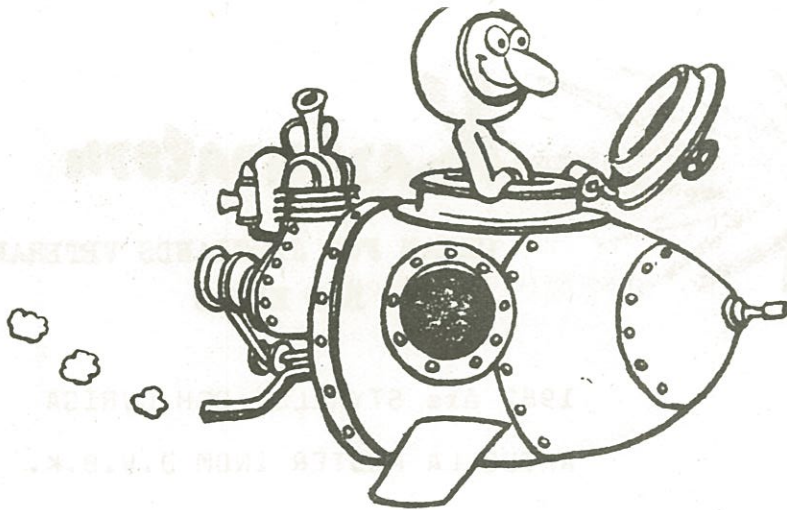
BOLIDEN: Gamla Bilsalongen (Svanström, 5 km ost Boliden)  
BORÅS: Bilar för Miljoner  
BORÅS: Borås Museum  
EKSJÖ: Eksjö Fornminnes och Hembygds museum (motorcykelfabriken Hinden uppbyggd helt autentiskt)  
GILLSTAD: Gillstad Bilmuseum (25 km syd Lidköping)  
GÖTEBORG: Industrimuseum  
HELSINGBORG: Helsingborgs Museum  
HELSINGBORG: Helsingholms Automotiv  
JÖNKÖPING: Läns museet  
KULLTORP: High Chapparal Veteranmuseum  
LYCKSELE: Lycksele Veteranbilssalong  
MALMÖ: Tekniska Museet  
SILVER HILL: Rolls Roycesamling med några mc i Klippan, Skåne.

SKOKLOSTER: Skoklosters Motormuseum (20 km syd Uppsala)  
STOCKHOLM: Tekniska Museet  
SVÄRDSJÖ: Svärdsjö Motorcykel-Museum (efter överenskommelse, Lennart Palm tfn. bost. 0246-610 05, museet 610 75. Norr Falun).  
SÅTER: Sätters Bil & MC Museum  
SÖDERTÄLJE: Scania-Wabis Museum  
TORSÅS: Erik Örtlunds Samlingar (utanför Borlänge)  
UGGLARP: Svedino's Bilmuseum (15 km syd Falkenberg)  
VISBY: Gotlands Veteranmuseum  
VISBY: Visby Veteranbilmuseum, 5 km norr om Visby: ca 20 mc från 1910—1953  
VÄTTERLEDEN: Vätterbygdens Bilmuseum  
ÖLAND: Ölands Veteranbilmuseum (Borgholm)

NYA MEDLEMMAR 1982.

Gunnar Näslund	Stugun	Jawa-50, Apollo-52, Hillman-60
Rolf Andersson	Hallen	Volkswagen-1960.
Nils Nilsson	Hammerdal	A-Ford-last -1929.
Lars Damander	Strömsund	Mercedes 180-1962.
Ivar Ericsson	Hoting	Ford-18, Buick-27, Nash-35, Mercedes-35-50-56-59-60, Opel-38, Willys-46, Renault46 Jaguar-50, Bentley-51, Ply- mouth-51, Studebaker-57, Volvo-60, Princess-61.
Mats-Olov Sundqvist	Östersund	Chevrolet-28.
Arne Edström	Strömsund	Alfa Romeo-60.
Tommy Haraldsson	Krokom	
Bengt Emilsson	Stömsund	Volvo-47, Husqvarna MC
Sven Carlsson	Lit	T-Ford-1924.
Barry Ericsson	Östersund	
Tomas Lindström	Stugun	NV -Mc
Stefan Olsson	Nälden	Fiat-600-1960.
Leif Gabrielsson	Östersund	Jaguar-50, Fiat 500-53.
Karl Björling	Krokom	Saab-63.
Ruben Sandberg	Östersund	Chevrolet-25, Dodge-29, DKW-38
Per-Göran Sjöberg	Östersund	
Arne Johansson	Östersund	Chevrolet-39, Vauxhall-48, 2 st Ford Popular-54.
Thomas Hillmo	Östersund	Volvo-53.
Erik Andersson	Hallen	Chevrolet-39.
Börje Näslund	Brunflo	Lloyd
Monika Ingemarsson	Frösön	
Sven-Erik Göransson	Föllinge	
Tore Ögren	Östersund	
Britt-Inger Nyberg	Krokom	Volvo-57.
Lars-Åke Berg	Östersund	
Gösta Brandt	Frösön	
Karl-Gunnar Sandström	Alby	Dodge-29, Indian Mc-47.
Christer Haugskott	Krokom	
Bo Henriksson	Östersund	T-Ford-20.
Jim Ottosson	Brunflo	Volvo last-37.
Gunnar Norelius	Norderön	
Håkan Gilljam	Nälden	Rolls-Royce-1956.
Lennart Sandberg	Östersund	Rex Willers-47.

ANTAL MEDLEMMAR 1982-07-26. : 238 st !!



S N A B B H E T S P R E M I E N .

Kassören tackar för alla inbetalda årsavgifter för 1982, och vill samtidigt passa på att påminna dom som "glömt" sin avgift att genast betala, annars risk för strykning i vårt register!

Här följer listan på klubbens SNABBASTE medlemmar !!! Alltså dom 25 som först betalade in 1982 års avgift och får en bok som premie.

OVE BOJARP

IVAR ERIKSSON

ALGOT JACOBSSON

L-E. JOHANSSON

STIG NILSSON

STIG WERNER

IWAN WESTERMARK

ROLF NILSSON

LEIF FREGELIN

STEINAR PETTERSSON

PER ÅKE PERSSON

BERTIL JÖNSSON

ALF JONSSON

JOHAN SÖDERLUND

BO LIIF

JOHN NILSSON

EINAR MATTSSON

GÖTE SCHÖNBERG

STEN PERSSON

MARGOT PAULSSON

ESKIL AHLNUND

ARVID ERIKSSON

ALF NORDLANDER

OLOF PERSSON

SÖREN BARDOSSON

ÖSTERSUND

BODEN

HACKÅS

KNIVSTA

STRÖMSUND

ÖSTERSUND

FALUN

FRÖSÖN

FRÖSÖN

ÖSTERSUND

STRÖMSUND

LIT

PILGRIMSTAD

DUVED

BRUNFLO

TANDSBY

ÅNGE

LIT

STRÖMSUND

TRÅNGSVIKEN

ROSSÖN

HAMMARSTRAND

ÖSTERSUND

BRÄCKE

HAMMERDAL

# Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN  
BIL KLUBB

1982 års STYRELSE OCH ÖVRIGA  
AKTUELLA POSTER INOM J.V.B.K.

=====

ORDFÖRANDE:	SVEN JERNBERG	TEL: 063-30517
VICE ORDFÖRANDE:	FOLKE BOOGH	TEL: 0640-12141
SEKRETERARE:	CHRISTER ELGENDAHL	TEL: 063-35542
KASSÖR:	ÖRJAN BERGQVIST	TEL: 0640-44010
ÖVRIGA STYR- ELSE LEDAR- MÖTER:	MATS MATTSSON	TEL: 063-119761
	ROLF NILSSON	TEL: 063-100336
	STIG NOREN	TEL: 063-102712
REVISOR:	ARNE WALL	TEL: 063-103006
REVISOR:	J-G JONSSON	TEL: 063-21683
SUPPLEANT:	PELLE NORMAN	TEL: 0696-10335
KLUBBMÄSTARE:	KARL-OLOF KINGSTAD	TEL: 063-102741
	VERNER OTTOSSON	TEL: 063-126369
VALBEREDNING:	KARL-OLOF KINGSTAD	TEL: 063-102741
	LEIF FREGELIN	TEL: 063-103532
FÖRSÄKRINGAR:	FOLKE BOOGH	TEL: 0640-12141
	FOLKE HEMMINGSSON	TEL: 0642-40042
REDAKTÖR:	SVEN SCHYLBERG	TEL: 063-20701
LOKALREDAKTÖRER:	EDVIN BACKMAN	TEL: 063-115180
	FOLKE HEMMINGSSON	TEL: 0642-40042
	ÖRJAN BERGQVIST	TEL: 0640-44010
REGISTER:	CHRISTER ELGENDAHL	TEL: 063-35542
TRÖJOR OCH MÄRKEN:	CHRISTER ELGENDAHL	TEL: 063-35542

Medlemsavgift: 75,-/år. Insättes på Pgo 88 52 11 - 3.

Jemtlands Veteranbil Klubb  
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND.

Klubborgan: Karburatorn

\*\*\*\*\*



# Köpes

Fiat 500 A:Motorhuv, strålkastare,  
säten, samtligarutor.

Verk till tratt eller annan vev-  
grammofon.

Till höghjulig cykel köpes styre  
och trampor.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 92 Östersund  
063/35542

Studebaker 1955 Commander Coupé:  
Lyktglas bak samt  
sargar.Grillfron-  
terna fram.

De Soto 1953:Lyktglas till fronten  
fram, rektangulära.

Studebaker 1925:Dörrhandtag, nav-  
kapslar.Allt av  
intresse till den-  
na och ovanstående  
bilar.

Sven Schylberg

Grytan 2450, 834 00 Brunflo.  
063/20701/143487.

A Ford i körbart skick, helst reno-  
verad köpes.

Alf Nordlander  
063/122255

Till

Austin A 35 1957:Lyktglas, alla  
blinkers både fram och  
bak, bakaxel, framhjuls-  
upphängningen, dörrlås,  
kofångare fram, bladfjä-  
drar.

Till

Wolseley 16/60 eller Austin A 60  
söktes framhjulsupphängningen  
och bladfjädrar.

Göte Dahlgren

2405 Ytterån  
830 44 Nälden  
0640/22144.

Till

Rugby 1926:Allt av intresse.  
Volvo 1937:Backspegel, solskydd  
och emblem till motorhuv-  
sidorna samt lister.

Karl Olov Kingstad

Erikbergsvägen 5, 831 42 Östersund  
063/102741

Gammelbil i renoverat skick eller  
fint renoveringsobjekt köpes.

Roland Kämpenbergs

Brushanevägen 10

831 62 Östersund.

063/101114

Till Maxwell 1923.Vet någon om delar,  
så hör av Dig.

Till DKW 350 cc 1939:Motor.

Till Ford Taunus 1951:Bromstrumror bak.  
Styrspindel fram.

Sören Bardosson

Nyland 4581

830 70 Hammerdal

Till

Ford 1937:Stötfångare.

Bengt Andersson

0620/13161

Till

Opel Kapitän 1954 köpes alla slags  
delar, ev. hel bil.

Levi Näslund

Tulleråsen 3154

830 51 Offerdal 0640/34026

Till

Ford France 1937 köpes strålkastare  
av typ Marchal Agree A.B.T.P.  
379.

Peter Ek

Enafors, 830 15 Duved 0647/73012

Till

Ford T 1920 köpes sufflettställning.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 92 Östersund.

063/35542

Till

DODGE Senior 1929:Kylarmaskering,  
axlar, stötfångare, motorhuv-  
överdel.

Ford Eifel 1939:Ytterdörrhandtag,  
lyktglas, motorhuvssvala, Eifel-  
märket.

Karl-Erik Jonsson

Skavbränna 1130, 830 60 Fällinge

0645/61012

**MOTOR SLIP**  
I ÖSTERSUND AB

Rådhusgatan 84  
Tel. Vxl



**A/S VELO**

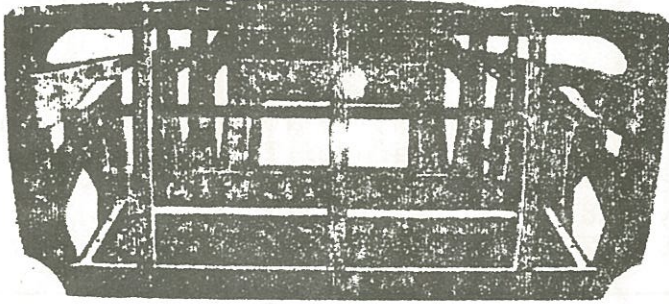
**AUT tjänt ab**

, Box 17, 831 00 ÖSTERSUND  
063/127580

# SÄLJES

Karosseristommar säljes  
och tillverkas efter beställning.  
Kontakta

Thure Johansson  
Solberg  
820 60 DELSBO  
0653/12113



## DESIGNA DIN EGEN SKYLTT



Fraktkostnad tillkommer med 16:50

### LB specialinredn.

Postadress	Besöksadress	Telefon
Box 6029	Kustvägen 51	060/55 40 30
850 06 SUNDSVALL	Liz Motell, Bredsand	

Följ med NORRLANDS MOTORHISTORIKER och VINGRESOR, Piteå  
till London och upplev världens äldsta veteranbilarally:  
LONDON-BRIGHTON RUN!!

I programmet ingår även studiebesök i någon bilfabrik  
(Vi försöker med Rolls-Royce eller Lotus i år).  
Vi bor på Park Plaza, ett bra hotell vid Lancaster Gate/  
Bayswater Road norr om Hyde Park.

Avresa från Arlanda 31/10 1982. Hemresa 7/11.

Sänd efter detaljerat program meddelst kupong i denna  
evenemangskalender!!

# Renovera?



A/S VELO

(075) 35 530 — Sluppenvn. 1  
7000 Trondheim

## TIPS

## Äkta Läder



Fråga efter dir. Nils Nyman  
eller verkställare Pettersson,  
Tärnsjö Änggarveri,  
740 45 TÄRNSJÖ.

## London to Brighton



BOX 266, 931 23 SKELLEFTEÅ.

# SÄLJES

Hillman Standard Minx 1938.

Ford Prefect 1954-55

Volvo ED motorer, kompletta och i delar.

Hjul till Volvo, ca 33-35, A-Ford, Ford Junior och Chevrolet 1934.

Delar till Volvo PV 444: Huv, dörrar, kylare, kromlister och diverse delar.

Diverse G M delar såsom krom, sparklådor, nya.

Galoon till bilklädselar.

Gammal brandspruta-Boxermotor, mycket mässing.

Carl-Olov Kingstad  
Eriksbergsvägen 5  
831 42 Östersund  
063/102741

Stort lager av Opel, Wauxhall och Chevroletdelar från 1950-talet.

Mats Mattsson  
Norra Strandvägen 16 E  
832 00 Frösön  
063/119761

# Renovera?



# TIPS

A/S VELO



# Köpes

Till

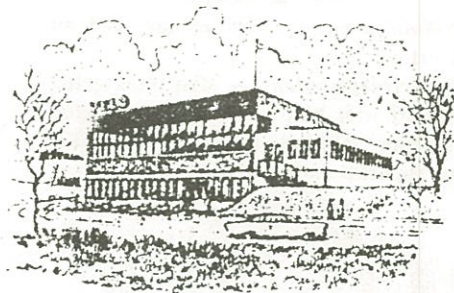
Ford T 1925: Mellanaxel, kardan och bakfjädrar. Allt av intresse.

Mats Mattsson  
Norra Strandvägen 16 E  
832 00 Frösön  
063/119761

Till

Chandler 1928 köpes allt.  
Lennart Dahlin  
Batterigränd 5, 831 00 Östersund  
063/111379

Vid förkromning, förnickling etc. vill vi inom JVBK verkligen rekommendera Velo. De gör ett utmärkt gott jobb. Medlemmar i vår klubb har anlitat Velo alltsedan 1970-71.



# A S VELO

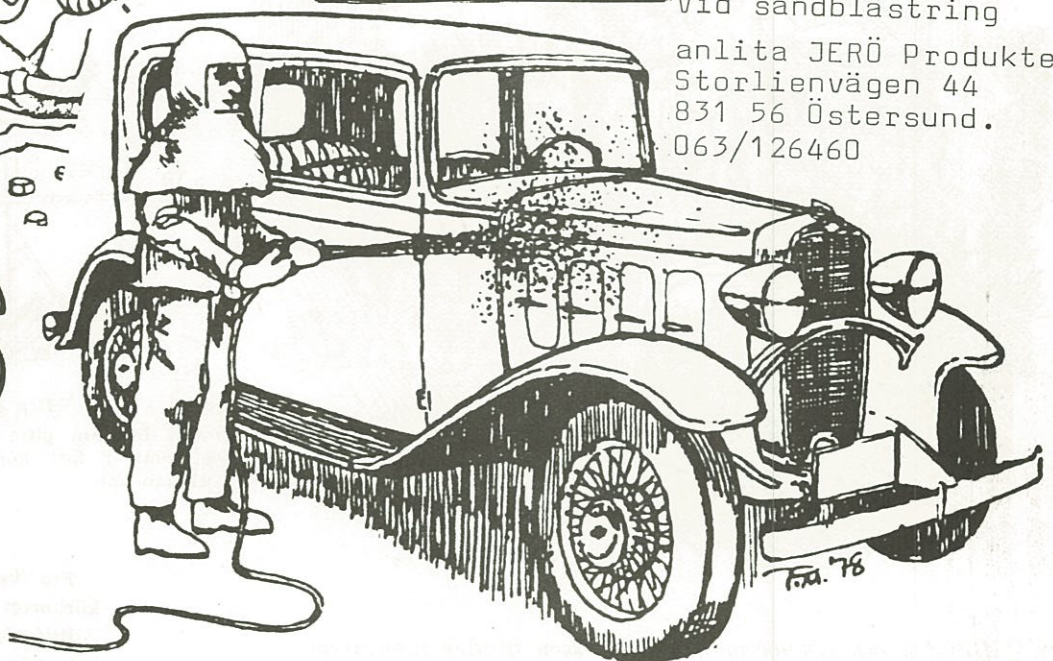
galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon \*35 530

7000 TRONDHEIM

Vid sandblästring

anlita JERÖ Produkter  
Storlienvägen 44  
831 56 Östersund.  
063/126460



7.11.78

Vid den trevliga bilutställning Jemtlands Veteranbilklubb hade i Ope i samband med flyguppvisningarna, upptäckte jag att på den gamla härliga Volvolastbilen i originalskick dock saknades en liten detalj, nämligen Volvoemblem på kylaren.

Jag tänkte till och tog kontakt med Kingstad och lovade honom att undersöka, om jag inte i mina gömmor hade ett emblem, som skulle passa till denna lastbil och göra den ännu mera i originalskick. Jag tror, att jag lyckats med detta och överlämnar bifogat emblem, dock inte så helfint men ändock ganska hyfsat såsom en liten gåva till Jemtlands Veteranbilklubb och den fina Volvolastbilen.

Med veteranbilshöjningar

Lugnviks Bildemontering

STEN EDSTRÖM

Tele. 063/12 77 35, 831 05 Östersund



TACK!



Modern dirigent.  
(Motor und Sport.)

TACK STEN EDSTRÖM!

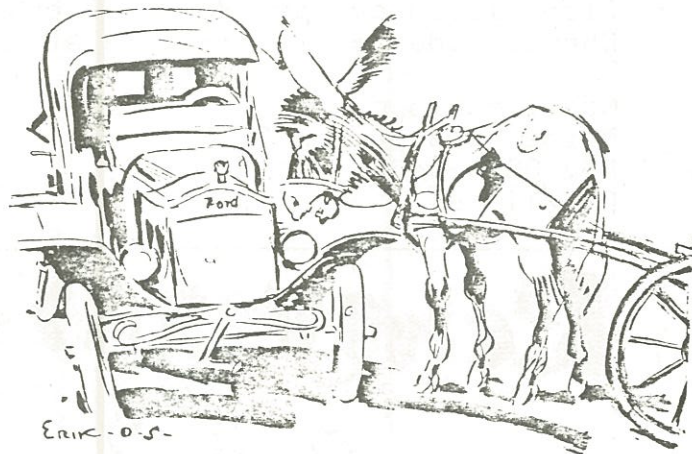
Det var en fin och passande gåva till klubben. Märket är nu monterat på klubbens Volvolastbil. Det passar fint. Lastbilen och Styrelsen tackar.

## Bilhumor

Vad är det?

*Bilskolläraren:* — Vad menas med en punktering?

*Körkortaspiranten:* — Med punktering förstås ett litet hål, som uppstår i ringen på längsta möjliga avstånd från närmaste reparationsverkstad.



Gatuscen i New York.

*En asna:* — Va ä du för en?

*En Ford:* — Jag är en bil. Vad ä du själv för en?

*Asnan:* — Ja, ä du bil, da ä ja en häst.



Den gamle chauffören Karlsson,

bosatt hos sin gifte son, har efter några kollisioner med järnvägsbommar fått körkortet indraget och söker nu trösta sig så gott han kan.

Giltiga skäl

*Trafikpolisen:* — Får jag lov att se på körkortet och skattekvittot?

*Bilturisten:* — Det är omöjligt, konstapeln. Jag reser incognito.

*Bilisten och sömngångaren Andersson (under madrassen):*  
— Nu är det fel på det förbannade tändstiftet igen!

# SÄLJES

Till  
Wash 1938: Ram, kaross, axel  
hjul, skärm m.m.  
Mikael Sellström.  
Berge, 83200 Frösön 063/128823

Till  
FORD 1953, 1956: 100 hk motor  
Bengt Andersson 0629/13161

Till  
FORD: Nya Forddelar till bl.a. V8  
1934.  
Folke eller John Vesterlund  
Djupvägen, Sollefteå.

Till  
De Soto 1940, ca: Växellåda  
Ford Popular: Front  
Kenneth 063/22449

Till  
Nash 1951: Dåligt skick  
Chevrolet 1937-40: Kaross, ram  
Lasse Askrud 063/105137

Till  
DB: 2 st fälgar, ståleker 19"  
Sune Rickardsson 0640/22010

Till  
Lloyd lp 400 1954: Hyfsat skick.  
4.000:- Börje Näslund  
063/22033

Till  
Chevrolet tidigt 30-tal: 2 st  
strålkastare.  
Herman Holmquist 0670/11744

Till  
Volvo Pv 444 1950: Komplet, ej  
motor.  
Kapitän 1939: Kaross.  
Arthur Karlsson, Brånan  
0687/31014

DKV 3-5 1958: Komplet bil, endast  
en ägare. Säljes till  
högstbjudande.  
Svar till "Klassiker"  
063/112626

Till  
Rex Villiers 98cc 1940-50: Ram,  
no 604/38736. Hjul med bra  
däck 2.50x21. Skärmar + div. små-  
delar.  
Christer Elgendahl 063/35542

Till  
Dodge 1936: Kaross, ram, skärmar, m.m.  
Mats Ragnarsson  
Billsta, Hackås 063/70255

Till  
Ford A: motor, instrumentbräda, ratt  
axlar, hjul, m.m.  
Studebaker 1953 komplett bil.  
Nash 1926: Epa traktor  
Nash 1928: Ganska komplett  
Chevrolet 1930-36: Hjul, axlar,  
navkapslar, instrument-  
bräden m.m.  
Bakkorg till okänd öppen bil med  
bakdörrar och sufflett-  
ställning.  
Overland: Sufflettställning, grill  
Volvo 1928, 29, 30: Kylare  
Oldsmobile: Lucka till motorn  
Volvo PV 444: Diverse delar  
Volvo PV 444 1954: komplett bil,  
men krockskadad.  
Volvo PV 444 1952  
Studebaker 1932: Stötdämpare, växel-  
låda, motor.  
Studebaker 1929: Kylare, grill.  
Ford V8: Navkapsel  
DKV 1938: Spånkorg, skåp. Navkapslar.  
Cadillac ca 1914: Axel och hjul.  
Studebaker före 1920: Axel m. hjul.  
Studebaker 1929: Växellåda.  
Chevrolet 1933: Epa traktor  
Albinmotorer  
Brandskåp  
Hjul till diverse bilar  
Ansaldo: Axel med hjul  
Allen: Ram, axlar och hjul  
Monitor: Ram, hjul, kaross, ratt, kyla-  
re m.m.  
samt mycket annat av intresse.  
Lyktor till diverse bilar.  
Erskine: Kylare ca 1930.  
Sven Schylberg  
Grytan 2450, 834 00 Brunflo  
063/20701.

Fregate Renault. Fint skick, endast  
en ägare, 1957.  
Svar till högstbjudande.  
Sven Schylberg  
063/20701.

Till  
Ford Prefect 1948: Motor, växellåda,  
dörrar 4 st  
Sören Bardosson  
Nyland 4581, 83070 Hammerdal.

# SÄLJES

Till

I10 98 cc:motor  
Ford B delar:Vevstakar med nya  
lager,topplock,grenrör,  
kolvbultbussningar,renov.  
startmotorer,kamdrevskåpa,  
förgasare,vattenpump.

Till

Gray 1922-26:Ram,motor,väx-  
låda,fjäderpaket,fram och  
bak.

Till

Overland 4 Typ 91:motor,väx-  
låda,torped,motorhuv,kyl-  
mantel.

Till

Anglia 1946:kylare med mantel  
i toppskick,navkapslar

Till

Ford A:Hjul 19"och 21"

Till

Buick:4 cyl motor,växellåda,in-  
strument.

Till

Volvo:2 st Träkerhjul 600x19"  
Nya gammeldagsinnerbelysningar  
till täckta bilar.  
Fina stötfångare till Renault  
4 CV.  
Christer Elgendahl  
Optand 2873,831 92 Östersund  
063/35542

Till

Pontiac ca 1938 förkromade,ej ut  
lösta delar.  
2 st stötfångare med 3  
horn.  
1 toppdeksel  
2 små lyktringar  
1 sidedeksel  
2 lykthus m.ringer  
1 vifte  
4 små lister  
1 remskive  
1 figur  
2 lister  
1 lite deksel  
2 delar for askkoppar  
2 bultar m.mutter ca 1 m  
2 gitter

VELO Galvanisk Anlegg/Kjösnes  
Sluppenveien 1, 7000 Trondheim

Till

Morris 50-tal:2 framskärmar m.  
lyktor.  
Saab 92:Instrumentbräda.  
Volvo ca 1930:2 st strålkastare  
Sven Schylberg,Grytan 2450,  
834 00 Brunflo 063/20701.

Till

Oldsmobile ca 1924:Vindruteställ-  
ning.  
Nash 1928 Standard Six:Ram,kaross-  
detaljer.  
Chevrolet 1926-28:Kaross,4 dörrar  
Chevrolet 1928:Ram,motor,instru-  
ment,plåt detaljer,dörrar,  
lyktor,fotstegsbrädor,  
bakljus m.m.  
Anglia-Prefect?:Motorhuvar.  
Chevrolet 1929-30:Motorhuv,torped.  
Dodge 30-tal:Hjulhus-reservhjulet  
Buick 1922-23:24" hjul,navkapsel,  
handbroms m.m.  
Motorhuvar och bagageluckor till  
diverse bilar.  
Essex:Instruemntpanel,ratt,lyktor.  
Sven Schylberg  
Grytan 2450,834 00 Brunflo  
063/20701.

Till

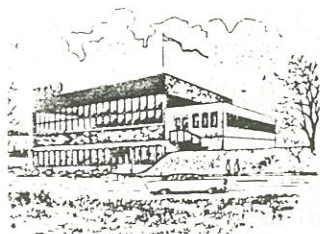
Opel 1958-62:stötdämpare bak.  
DKW Junior F 11:Stötdämpare bak  
Ford Taunus 1962-66:Stötdämpare fra  
VW 1200 1953-65:Stötdämpare fram.  
Instruktionsböcker till  
Tjeckiska Minor 1947  
Morris 10  
Standard 8 1954  
Hillman Husky 1954  
Morris Commercial motor  
Volvo Buss 1948  
Landrover 1953  
Rover 75 1950-51.  
Christer Elgendahl  
063/35542

Till

Chevrolet 1935:2 st hjul,4.75x19  
Volvo 30-tal:2 st Boschavlånga  
strålkastare,fina.  
A-B Ford:Nya ankare,fältlinningar  
till motorn.  
Ford T: 2 st halvrisiga trälöts-  
hjul,nyttillverkade kabel-  
härvor(plast)  
Hudson 112 1938:Kylarprydnad  
Saab 92:Bränsletemp-ampremätare.  
Austin A 70:3 st grillhalvor,lis-  
ten över huven komplett med  
märket,navkapsel,lyktsargar,  
signalknapp.  
Renault CV 4 Stötfångare,fram,ven-  
tilgaller på bakskärmarna-  
signalknapp.

Christer Elgendahl

Optand 2873, 831 92 Östersund.  
063/35542



**A/S VELO**

(075) 35530 — Sluppenvn. 1  
7000 Trondheim

NY DEKAL I FÄRGERNA -Silver-Svart.

---

Kostar 5:-st. Sänd sedlar i brev till klubbens adress och skriv hur många dekaler Du behöver.



+++++

---

VYKORT MED KLUBBENS 1934 års VOLVO-LASTBIL.

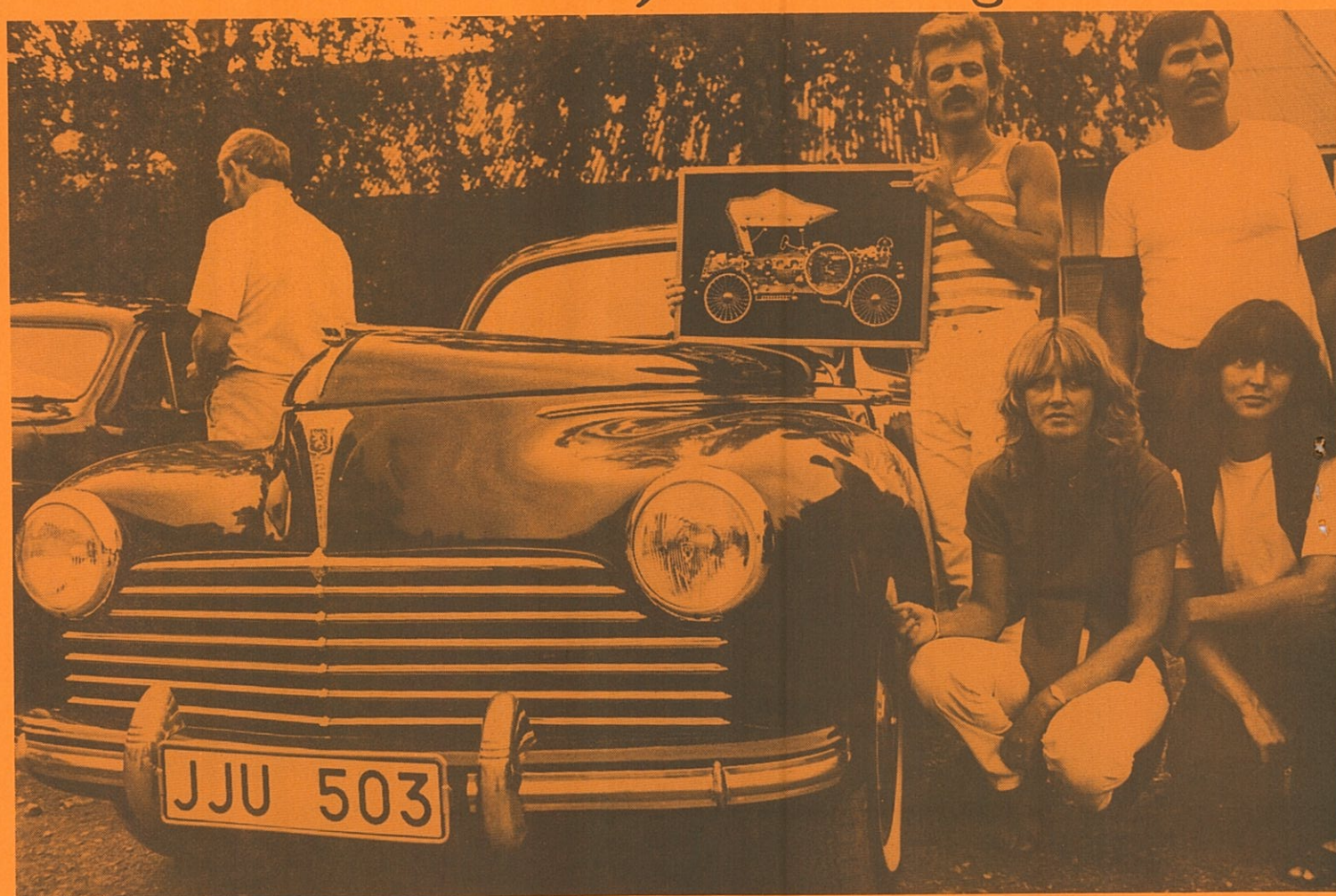
---

Säljs i satser om 4 st. för endast 10:-/sats. Sänd sedlar i brev till klubbens adress, och skriv hur många satser Du behöver.





# Storsjö Rallyt





NY DEKAL I FÄRGERNA -Silver-Svart.

---

Kostar 5:-st. Sänd sedlar i brev till klubbens adress  
och skriv hur många dekaler Du behöver.



+++++

---

VYKORT MED KLUBBENS 1934 års VOLVO-LASTBIL.

---

Säljs i satser om 4 st. för endast 10:-/sats. Sänd sedlar  
i brev till klubbens adress, och skriv hur många satser  
Du behöver.





# Storsjö Rallyt

