

Jemtlands veteranbilkлубb

Karburatorn

Nr 2

Årg 11

1982



Rockne nummer



ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN
BILKLUBB

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 medlemsskap.
- Medlemsavgiften är för 1983 90:-kronor och mycket förmånlig. Avgiften skall vara erlagd före juni månads utgång och fastställas av årsmötet, som hålles före mars månads utgång.

Gott Nytt År

Ett år är åter slut. Otroligt vad tiden går. 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:-/l. Nu är priset 3.95, men har under det gångna året varit uppe i 4.20:-/liter. Glädjande renoveras det ganska mycket i vår klubb just nu. Aktiviteten är således ganska hög. Det synes den vara också i vår klubb enligt verksamhetsberättelsen för det gångna året. Tyvärr lider nog vår käre sekreterare av det, som grekerna kallade för hybris. Två år i följd lyckas han dessutom påstå gentemot kassörens rapport att Karburatorn endast utkommit med ett nummer. Skärpning, annars blir källkritiken i framtiden hård. Varför fastställdes ej årsavgiften på årsmötet?

Från vår klubb i väster rapporteras söndringstendenser. Två klubbar har nu bildats i Tröndelagen. Liknande tendenser har vi upplevt i Sundsvallsområdet och även längre norrut. Det verkar lite labilt på 63:e breddgraden. Tråkigt! Våren står för dörren. Utställning och rallyn lockar. Hoppas att alla får sina bilar klara. Det synes bli en intressant gambilssommar.

REDAX

Redaktör: Sven Schylberg



KNUTE ROCKNE

ROCKNE

Av Sven Schylberg

Studebakers lågprisutmaning!

Den 31 mars 1931 avgick ett flygplan med åtta passagerare från Kansas City till Los Angeles. Två timmar senare störtade planet på en majsåker i närheten av Bazaar i Kansas. Ingen överlevde. En av dem, som dog var Knut Kenneth Rockne, den berömda fotbollstränaren vid Notre Dame Universitetet.

Endast tolv dagar tidigare hade Studebaker koncernen utnämnt Knut Rockne till försäljningschef. Rockne hade arbetat åt Studebaker koncernen sedan 1928. Bolaget trodde, att hans fantastiska förmåga att leda ett lag skulle kunna överföras till företaget. Han skulle bli deras ledare för försäljningsorganisationen inom märket Studebaker.

Historien om Knut Rockne är i korthet följande. Rockne kom som femåring med sina föräldrar 1893 till USA. Han föddes i Voss den 4 mars 1888. Han växte upp i ett fattigt hem, men arbetade hårt och kom vid 22 års ålder in vid Notre Dame Universitetet i South Bend. Senare blev han fotbollstränare vid universitetet med otroligt gott resultat. Hans lag spelade årligen inför en halv miljon åskådare. Laget vann de flesta matcher. Hans popularitet närmade sig presidentens. I en sport, där tränaren betyder mer än spelarna var Knut Rockne eftersökt. Han betraktas än idag som den störste av dem alla. I USA talar man om Rocknesystemet.

Studebaker koncernen hade utsett Knut Rockne till sin stjärna. Han skulle entusiasmera och inspirera Studebakers försäljare för de närmaste tre åren. Alla inom Studebaker firman kände förlusten av Rockne. I ett telegram till dem meddelade firmans vice direktör Paul G. Hoffman, att jag hoppas, att vi lärt något av Rocknes fina personlighet.

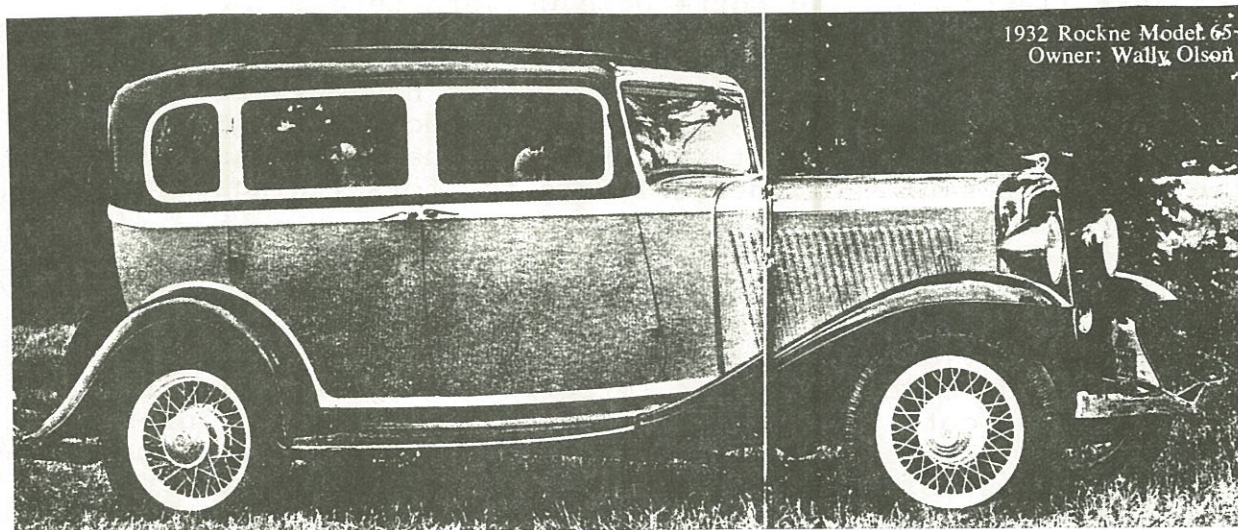
Innan året 1931 var till ända skulle Studebaker koncernen vidta förändringar i form av en lågprisutmaning, som General Motors, Chrysler och Ford skulle lägga märke till inom bilvärlden. I september 1931 annonserade George Graham, tidigare försäljningschef hos Willys-Overland, en ny bil, som denne skulle leda tillverkningen för. Bilen skulle bli en lågprissatsning, byggd på tron, att Amerikas folk efter två års depression hade förändrat sina köpvanor och ville ha mer för pengarna.

Två månader senare presenterades Rockne Motors Corporation. Det avslöjades, att bakom det nya företaget låg Studebaker fabriken i Detroit. Studebakers president Albert Russel Erskine blev

ordförande i Rockne Motors Corporation. Under Erskines ledning hade Studebaker firman utvecklats enormt. Erskine hade förmågan att samla unga förmågor omkring sig. Erskine utnämnde en av sina unga män, Harold S. Vance till president i det nya företaget. Graham blev vice president och försäljningschef. Ralph A. Vail utsågs till vice president för produktionen och Roy E. Cole blev chefsingenjör. Erskine förkunnade, att den nya bilen skulle kallas Rockne till hans minne. Rockne skulle ha blivit vice president, om han hade levat.

Samtidigt presenterade Rockne koncernen två sexcylindriga modeller, modell 65 och 75. Modell 65 hade en hjulbas om 110 tum och kostade 585\$. Försäljningsbroschyrerna berättade om, att en elegantare och större bil inte kunde köpas till ett liknande pris. Modellen erbjöds som fyrdörrars sedan, två dörrars, cabriolet, roadster och som coupé.

Serien 75 hade en hjulbas på 114 tum och kostade 685\$. Bilen presenterades som den finaste bilen med sexcylindrig motor, som någonsin hade tillverkats under 700\$. Modellen kunde erhållas med fyra olika karosser, en fyrdörrars sedan, två dörrars cabriolet, roadster och som coupémodell. Coupémodellen kunde köpas med eller utan svärmorslucka.



Med Rocknessexan täckte Studebaker för första gången i historien såväl lågpris som mellan och högprisområdet med sina person- och lastvagnar. Rockne var det billiga alternativet. Lastbilen Pierce-Arrow var den dyraste och kostade 7000\$.

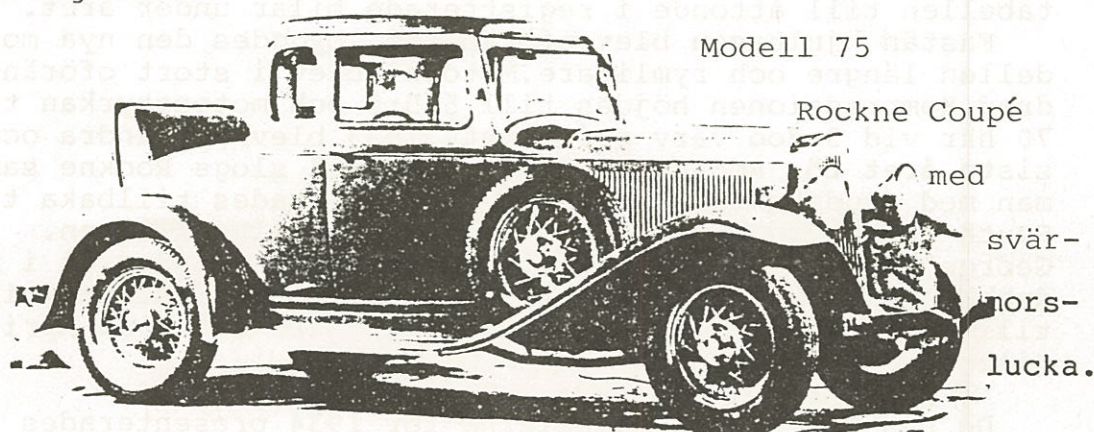
Historien om hur Rocknes modeller 65 och 75 kom till är fantastisk. Modell 65 var ursprungligen ritad av Ralph Vail och Roy Cole för Willys-Overland. De två hade 1930 en konsultfirma i Detroit. Konstruktörerna kände varandra och hade ritat många bilar tillsammans. Dodge snabba fyra, Dodge Six och Durant var deras konstruktioner. Willys-Overland var firmans första kund. Företaget hade beställt en liten sexcylindrig vagn, som skulle byggas i två prototyper. När bilarna var klara och presenterades för Willys-Overland, kom det fram, att firman var på randen till bankrott. Fastän konstruktörerna hade fått ersättning i förskott, avstod Willys-Overland från krav på de två vagnarna.

Framtiden såg inte särskilt optimistisk ut för de två konstruktörerna. Amerika var i djup depression. Vail hade en bondgård mellan South Bend och Michigan City i Indiana. En dag, när han kom körande den ena prototypen, beslöt han att stanna i South Bend och visa bilen för Erskine, Studebaker firmans president.

Erskine provkörde vagnen, blev imponerad och köpte samma dag konstruktionen. Senare blev såväl Vail som Cole inlämnad i Studebakerfirman för att övervaka det enorma arbetet att bygga en ny bil. Bilen fick namnet Rockne 65, den enda bil, som Studebakers konstruktörer själv inte hade ritat.

När Studebakers chefskonstruktör D.G. Barney Roos fick höra talas om affären, blev han ganska stött, då han inte hade blivit tillfrågad. Det berättas, att han ritade ett kors i taket. Kort efteråt fick han Erskines uppdrag att bygga den större Rocknemodellen, 75..

De två Rocknemodellerna hade moderna drag i stil med tiden. En titt i verkstadshandboken ger beskedet, att den större modellen 75 huvudsakligen var en uppfrissad Studebaker Six, eftersom hundratals delar utväxlades mellan de två vagnarna.



Endast den mindre modellen hade V formad kylare, något som flyttades över till den följande modell 10 år 1933. Kylarmascoten på båda deluxe modellerna hade ett stilfullt R. Båda var utrustade med frihjulet, synkroniserad växellåda för andra och högsta växeln, självstart med Bendrix Startix System.

Den mindre modellen utvecklade 66 hkr vid 3200 varv per minut och hade en motor på 189.8cc. Den större modellen var på 72 hkr vid 3200 varv per minut och hade en motor på 205.3 cc. Rocknes mindre motor kom med smärre förändringar att bli den populäraste motorn i Studebakers historia. När Rockne modellen lades ned 1933 förblev motorn kvar i Studebakers personbilar fram till 1951. Sedan användes den i lastbilarna till 1961. Med en livstid på trettio år, kan den göra anspråk att vara den motor, som gått längst i produktion i bilhistorien.

Följande sammanställning visar Rocknes fabrikspris för de båda modellerna med olika karosser.

Karosseri typ	65	75
Coupé, 2 passagerare	585 \$	685 \$
Coach, 5 passagerare	595 \$	-
Coupé, 4 passagerare	620 \$	720 \$
Sedan, 5 passagerare	635 \$	735 \$
Conv. Roadster, 4 passagerare	675 \$	775 \$
Cabriolet Sedan, 5 passagerare	695 \$	795 \$

Fem stålekerhjul var standard. Lyxmmodellerna var utrustade med sex stålekerhjul. Däckstorleken var för 65 18x5.25 och 18 x 5.50 för modell 75.

Tillverkningen av modell 75 startade i South Bend fabriken 15 December 1931. Den mindre modellen kom i gång 22 februari 1932. Alla modeller av 65-an byggdes i Detroit. Rockne byggdes på Studebakers fabrik i Detroit på Piquette Avenue. Fabriken hade ursprungligen ägts av Ford, men såldes till EMF 1908 och var den fabrik, som Studebakers Erskine modell byggdes på åren 1926 till 1928.

År 1933 drog Rockne ner tillverkningen till en modell. Den fick beteckningen 10. Det blev en förbättrad modell 65, som presenterades på bilsalongen i New York den 7 januari 1933. Samma karosser, som modell 65 hade, kunde erhållas på den nya modellen. Priset förblev också oförändrat. Reklamen berättade om bilen, som blev årets succé. Bakom denna slogan fanns statistik, som visade, att Rockne på åtta månader hade gått från sista plats i försäljningstabellen till åttonde i registrerade bilar under året.

Fastän hjulbasen blev oförändrad, byggdes den nya modellen längre och rymligare. Motorn blev i stort oförändrad. Kompressionen höjdes till 5.5:1 och motorstyrkan till 70 hkr vid 3.200 varv per minut. 1933 blev det andra och sista året för Rockne. Den 18 mars 1933 slogs Rockne samman med Studebaker. Tillverkningen flyttades tillbaka till South Bend. Därigenom förbilligade man tillverkningen. George Graham avgick och Rockneförsäljningen uppgick i Studebaker firmans. Två veckor senare flyttades tillverkningen till South Bend. Tillverkningen fortsatte där från April till Juli för att ebba ut i Augusti.

De nya Studebaker modellerna för 1934 presenterades i September 1933. Rocknesexan och Studebaker Six ersattes med en ny Dictator Six, som fick beteckningen A och kostade 645\$. Den nya bilen var mer strömlinjeformad, men motorn var densamma. Effekten ökades till 88 hkr vid 3.600 varv per minut.

En sammansättningsfabrik för Rockne fanns här i Norden i Norge. Ett nittiototal vagnar skeppades över Atlanten och sattes samman av Skabo Jernbanefabrik i Telemark nordväst om Oslo. Därifrån såldes sedan Rockne till de nordiska länderna.

Rockneserierna

<u>Modell</u>	<u>År</u>	<u>Modell nr</u>	<u>Hkr</u>	<u>CC</u>	<u>Vikt</u>	<u>Serie nr</u>	<u>Motor nr</u>
1932	65	30	66	189.8	110	00,001-16.150	R-1 till 17.000
1932	75	41	72	205.3	114	1.500,001- - 1.507,400	B-101 uppåt
1933	10	31	70	189.8	110	16.151-29.386	R-17.001 uppåt

Kanadensiska Serie nummer

Modell 30 960.001 - 960.750

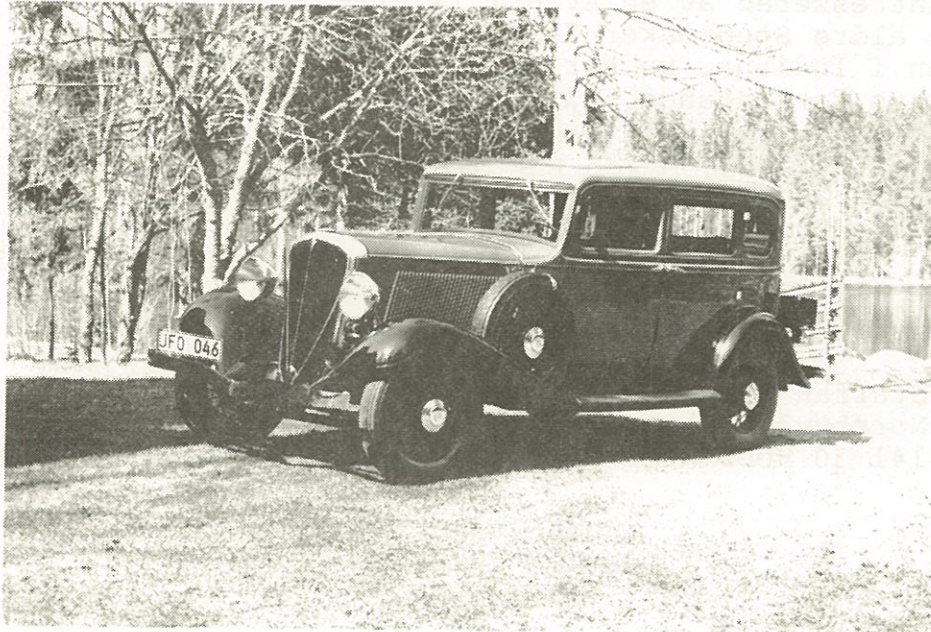
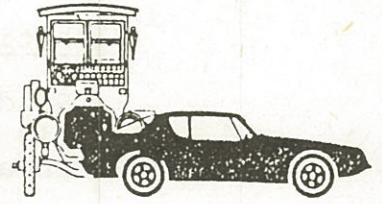
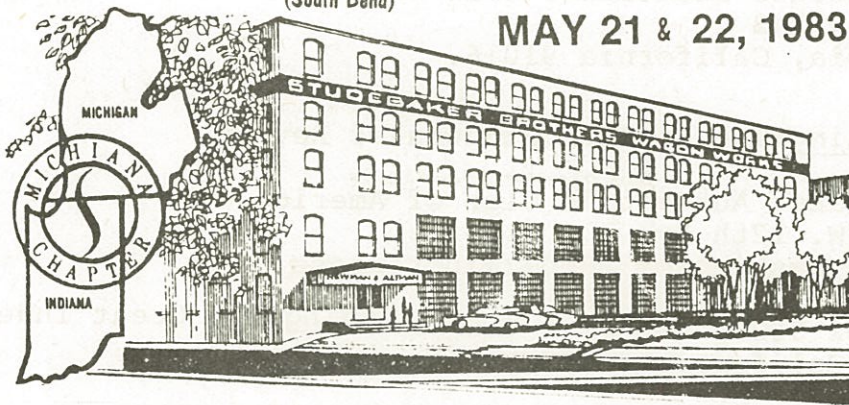
Modell 41 1.960,001 uppåt

Modell 31 960.751 - 961.299

Studebaker, Indiana, loppmarknad

(South Bend)

MAY 21 & 22, 1983



Rockne 31

10 1933

4 dörrars Sedan

Den här bilen tillhör Gustav Hjärpe
i Grycksbo, Dalarna.

Bilen är hopsatt av Skabo Jernbanefabrik i Telemark, Norge.

Serienumret hittar Du på en plåt fastnitad på ramen under vänster framskärm. Motornumret på modell 30 och 31 är instämplat på cylinderblockets övre del på vänster sida om fördelaren. Motornumret på modell 41 är instämplat på cylinderblockets ovan del mellan topplocket och vattenpumpen.

Lägg märke till att alla Rocknevagnar har ett modellnummer, 30.41 eller 31 och ett motsvarande för årsmodellerna 65, 75 eller 10. Modellnumret finns på karosseriplåten. Ett tiotal Rocknevagnar finns kvar i Sverige och Norge, varav sju finns med i Studebakerregistret.

Är Du intresserad av Studebaker, så finns mycken litteratur om märket. I USA finns tre större Studebaker klubbar och i Sverige två Studebakerregister. Dessutom kan Du i den amerikanska motortidskriften specialintrest AUTOS hitta många intressanta artiklar om märket liksom i tidskriften OLD CARS, som utkommer som veckotidning.

Studebaker Drivers Club
8330 Moberly Lane
DALLAS, TEXAS 75227

Klubbtidning: Turning Wheels

Studebaker koncernens egen tidning hette The Studebaker Wheel.

The Antique Studebaker Club Inc.
P.O.Box 142
Monrovia, California 91016.

Klubbtidning: The Antique Studebaker Review.

Studebaker Automobile Club of America
113 n.W. 12th Ave
Camas. Washington 98607/Klubbadress

P.O.Box 5036
Hemet, California 92343/Medlemsskap

Klubbtidning: The Great Independent

Är Du intresserad av en Avanti II efter 1966 eller behöver äldre Studebaker delar, skriv till Studebaker-fabriken i Indiana. Du har adressen här nedan. Avanti tillverkas fortfarande. Cirka 250 exemplar om året görs för hand. Newman & Altman Inc.

Studebaker Parts Division
405 West Sample Street
P.O.Box 4276

South Bend, Indiana 46634 Tfn 219/287-3381

Nordiska Studebaker Registret
- 1942

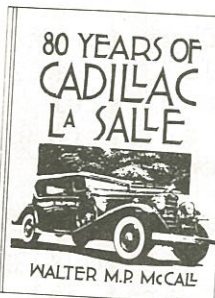
c/o Staffan Svensson
Norrbyvägen 39
141 30 HUDDINGE

Nordiska Studebaker Registret
1943 - 1966

c/o Björn Laquist
Jungfrugatan 43 A^{III}
114 44 STOCKHOLM

Avanti Owners Ass.
Box 322, Uxvridge
MA 01569 USA.

NYA BIL- & MC-BÖCKER



80 years of Cadillac — La Salle, 2 000 foton, 448 sidor, 275:—.

75 years of Pontiac & Oakland, 2 500 foton, 528 sidor, 275:—.

Två nya magnifika volymer i Crestlines serie av fotoalbum om USA-bilar. Praktiskt taget alla modeller i en år för år-kavalkad med foton, data m m. Böcker som ingen verklig Cadillac- eller Pontiac-entusiast vill vara utan. Synnerligen elegant inbundna och praktfulla böcker.

Jeep Collection 1/Morris Minor Coll. 1/Lotus Seven Coll. 1

Tre helt nya böcker i Brooklands populära serie av album med tester, artiklar m m ur samtida motortidskrifter. Rikt illustrerade. 70 sidor per volym. 60:—/st.

Alla våra taxibilar

Årets bästa svenska bilbok. Rikt ill. 128 sid. Inb. 75:—

Svenskt billexikon

Antligen i ny upplaga. Alla bilar A-Z, 1885-1982. 4 300 märken. 2 361 foton. 700 sidor. Inb. 250:—.

The complete encyclopedia of commercial vehicles/G N Georgano/

Motsvarande lexikon över världens alla lastbils- och bussmärken. 1 900 fordon i svart-vitt + 16 sidor i färg. 704 sidor. Inbunden. 275:—.

Cult of Harley Davidson/G Foster/ 120 ill. 128 sidor. Häftad. 85:—.

BMW twins and singles/R Bacon/ BMW:s efterkrigsmodeller. 150 ill. 200 sidor. 110:—.

Royal Enfield: The postwar models/R Bacon/ 150 foton. 160 sidor. 110:—.

Helt nya mc-historiker från England. Trevligt skrivna och väl illustrerade böcker om resp märken och modeller.

Mercedes-Benz Automobile

1 28/95 PS - SSKL **2** Nürburg - 540 K **3** 170 V - 300 SL, 1935-63 **4** 190 SL - 300 SEL, 1953-72.

Nu föreligger samtliga fyra delar i den mycket omfattande och värdefulla tyska MB-historiken. Varje del omfattar 168 sidor och är väl illustrerad med cirka 250 foton, några i färg. Köp den del som handlar om de årgångar som intresserar Dig mest eller investera i hela bokverket. Specialpris för komplett serie 750:—, 200:—/st.

The complete guide to the Volvo 1800 series

Kompett historik och fotoalbum om alla 1800 genom åren. 120 foton, 16 i färg. 96 sidor. Inbunden. 90:—.

Volvo cars & commercial vehicles (Creighton)

Liten märkeshistorik på engelska om Volvo person- och lastvagnar. 90 ill. 64 sidor. 60:—.

Köp aldrig en bilbok utan att ha kollat med Motorbokhandeln!

Det har kommit massor av nya böcker i höst. Chansen är god att vi har något även om »ditt« märke. irke.

Ring och kolla! Och alla böcker du ser annonserade på annat håll finns även hos oss. Ofta till lägre pris.

Vi har ett mycket omfattande urval nytryck av instruktionsböcker, verkstadshandböcker och reservdelskataloger (engelsk text) till USA-Ford, Buick, Chevrolet, Studebaker, Plymouth, Dodge m fl.

MOTORBOKHANDELN

Box 6051 102 31 STOCKHOLM Tel 08/32 52 65, 766 32 90

Störst i världen!

Stockholms största och världens mest välsorterade motorbokhandel finns på Karlbergsvägen 42 (nära T-stationen S:t Eriksplan). Butiken är öppen onsdagar 17-20 och lördagar 11-14 (sept-april). Vi lagerför praktiskt taget alla böcker om bil- och mc-historia och har även ett omfattande urval böcker om motorsport, modellbilar, flyg m m samt reparationshandböcker även till moderna bilar.

Billigast i världen?

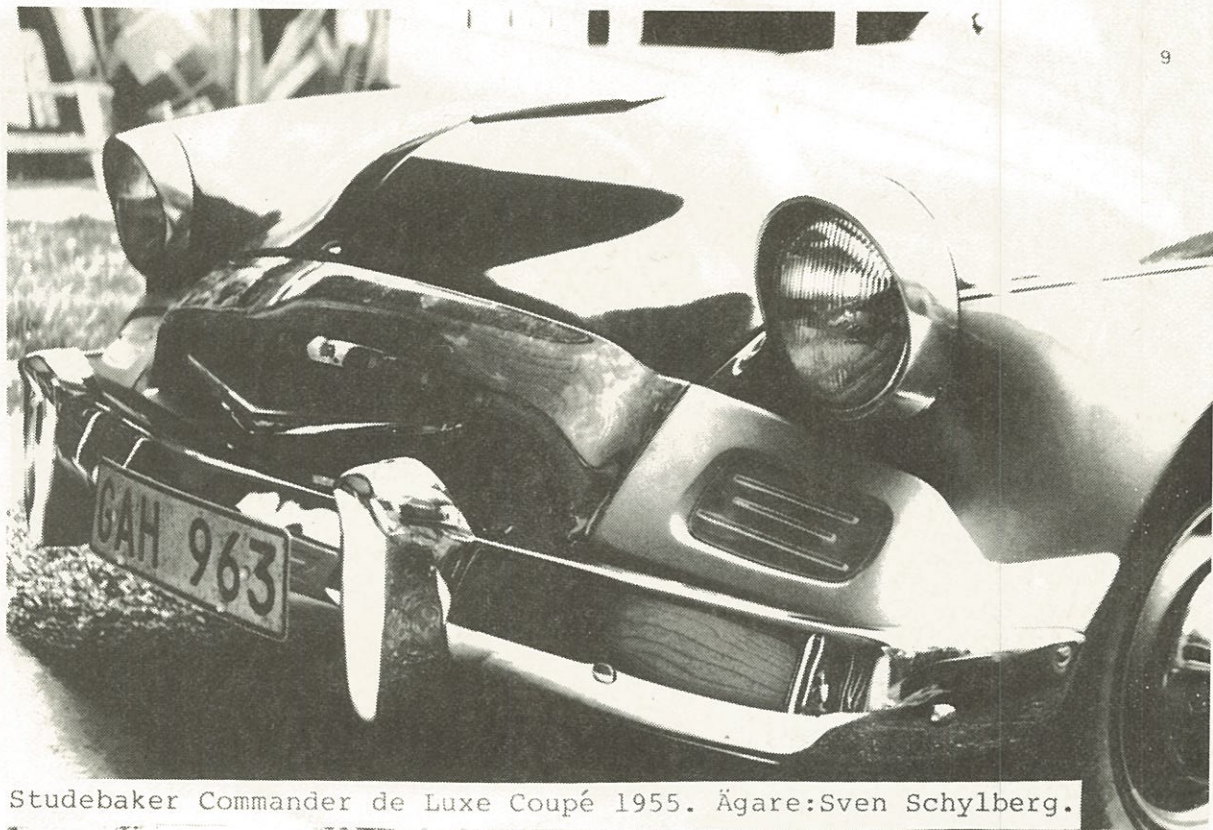
Låga omkostnader gör att vi kan erbjuda Dig de flesta böcker till samma eller lägre pris än om Du köper dem över disk i ursprungslandet (frånsett det svenska moms-pålägget).

Välkommen till vår butik — eller beställ så här:

Ring! 08/32 52 65 (butiken) — en automatisk telefonsvarare tar emot din beställning när butiken är stängd. 08/766 32 90 — om du vill ha personlig service och kan ringa kvällstid eller under veckohelger.

Skriv! Kryssa för i annonsen och klipp ut eller skriv på en lös lapp. Glöm inte att bifoga namn och adress. Vi levererar böckerna mot postförskott.

Porto tillkommer alltid. Mervärdesskatt ingår i alla priser. Reservation för prisändringar, momshöjning och slutförsäljning.



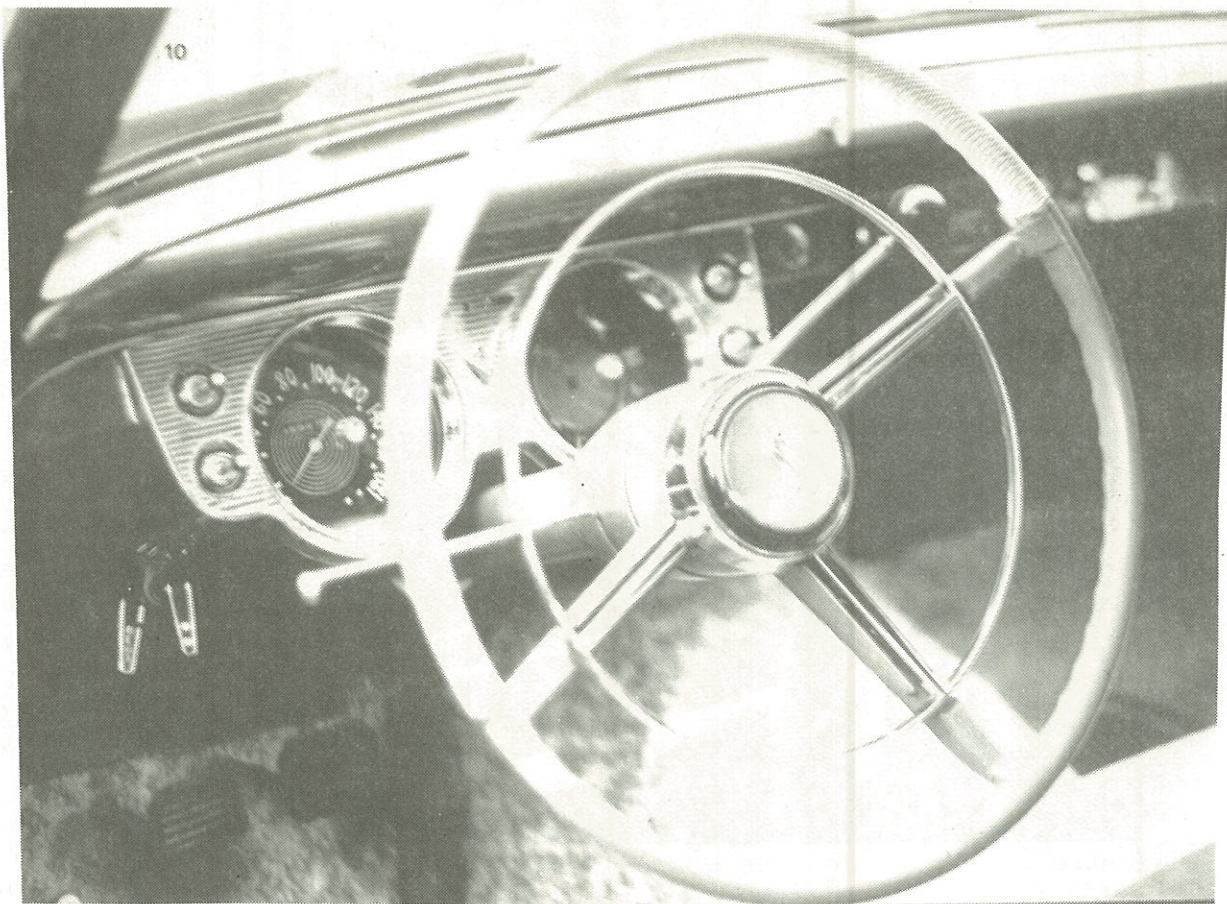
Studebaker Commander de Luxe Coupé 1955. Ägare:Sven Schylberg.



Bilen är mörkblå/ljusblå försedd med en 8 cylindrig motor, som utvecklar 119 KW SAE. Överväxel nedbringar bränsleförbrukningen till 1 liter per mil. Vagnen har gått 9.000 mil.

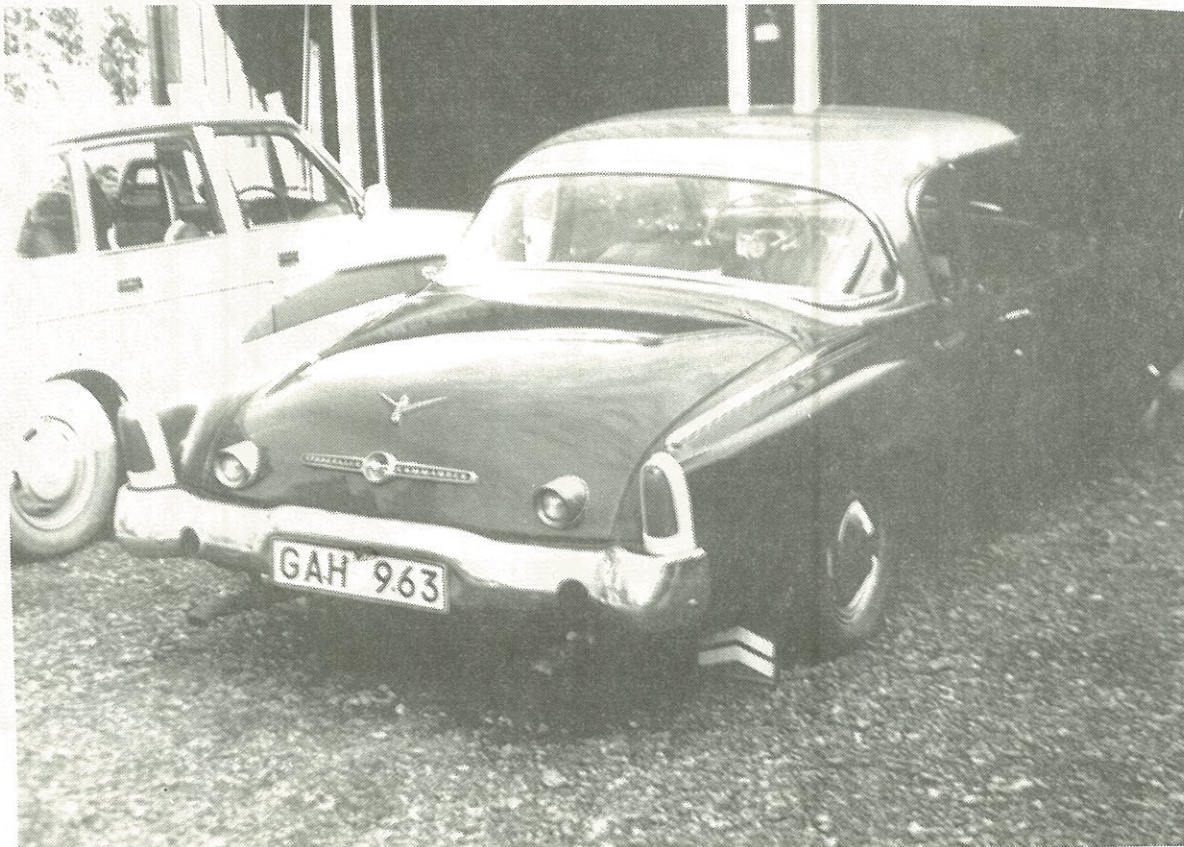


Backlamporna är extra tillbehör, som Studebaker erbjöd sina köpare



10

En av femtiotalets juveler var Studebaker Commander 1955. Karossen förekom både som hardtop och coupé. Den här modellen anses tillhöra femtiotalets i särklass vackraste bilar. Karossen kom redan 1953 och fick 1957 påsvetsade lösa fenor. Med viss modifiering av front och tak blev den 1962 Gran Turismo och tillverkades så till 1964. Den här vagnen är försedd med en 259 CC V8, som utvecklar 119 KW SAE. 1956 kom 289-motorn på 225 hkr vid 4500 varv per minut. Bilen är försedd med 3-växlad låda med overdrive. Inredningen går i samma kulörer som bilens exteriör. Bilen, som gått 9000 mil är i det närmaste helrenoverad. Studebaker tillverkades 1955 i tre olika serier: Champion, Commander och President. President Speedster var en föregångare till senare Hawkmodeller.





Studebaker Avanti 1963 med 305 -motorn, som gav 325 hkr. Den blev därmed världens snabbaste serietillverkade fyrsitsiga bil. Med Studebaker Paxton kompressor utvecklade bilen 475 hkr, 260 km/tim. 0 - 100 km/tim på 6 sekunder.

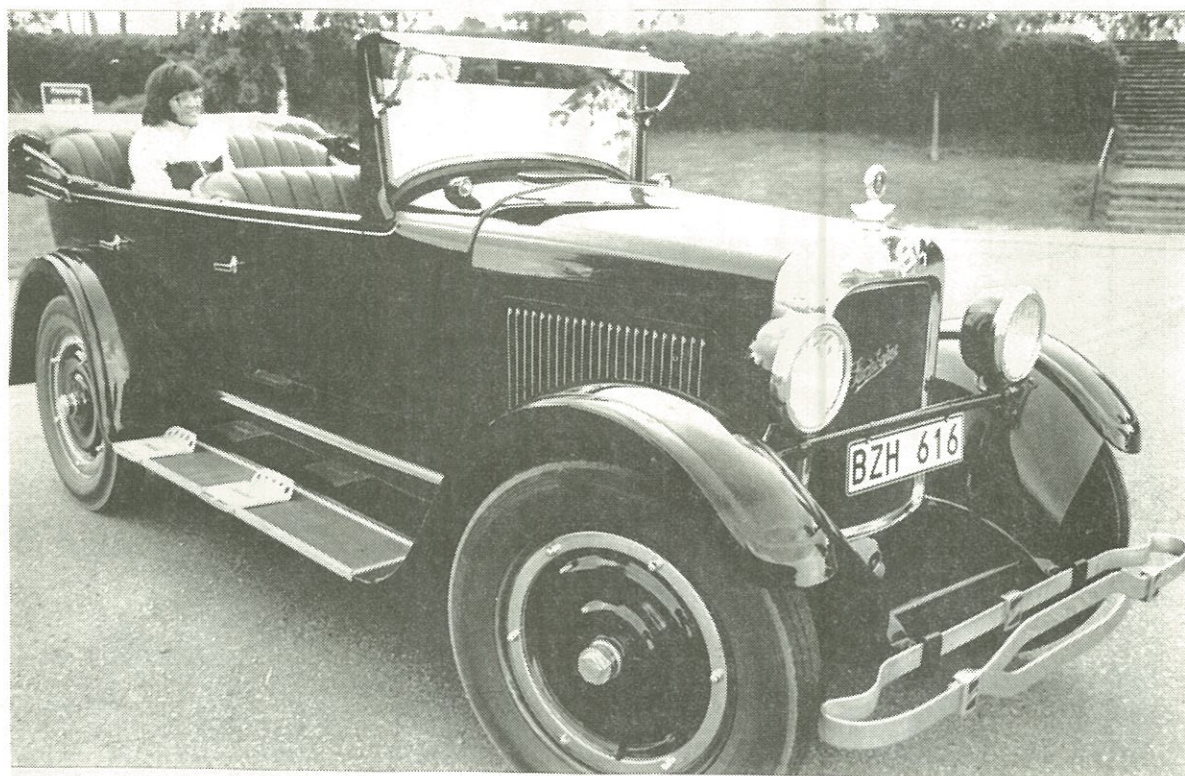


I mitten ser vi Studebaker Grand Turismo Hawk 1963. Ägare till dessa vagnar är Sune Eriksson i Borlänge.

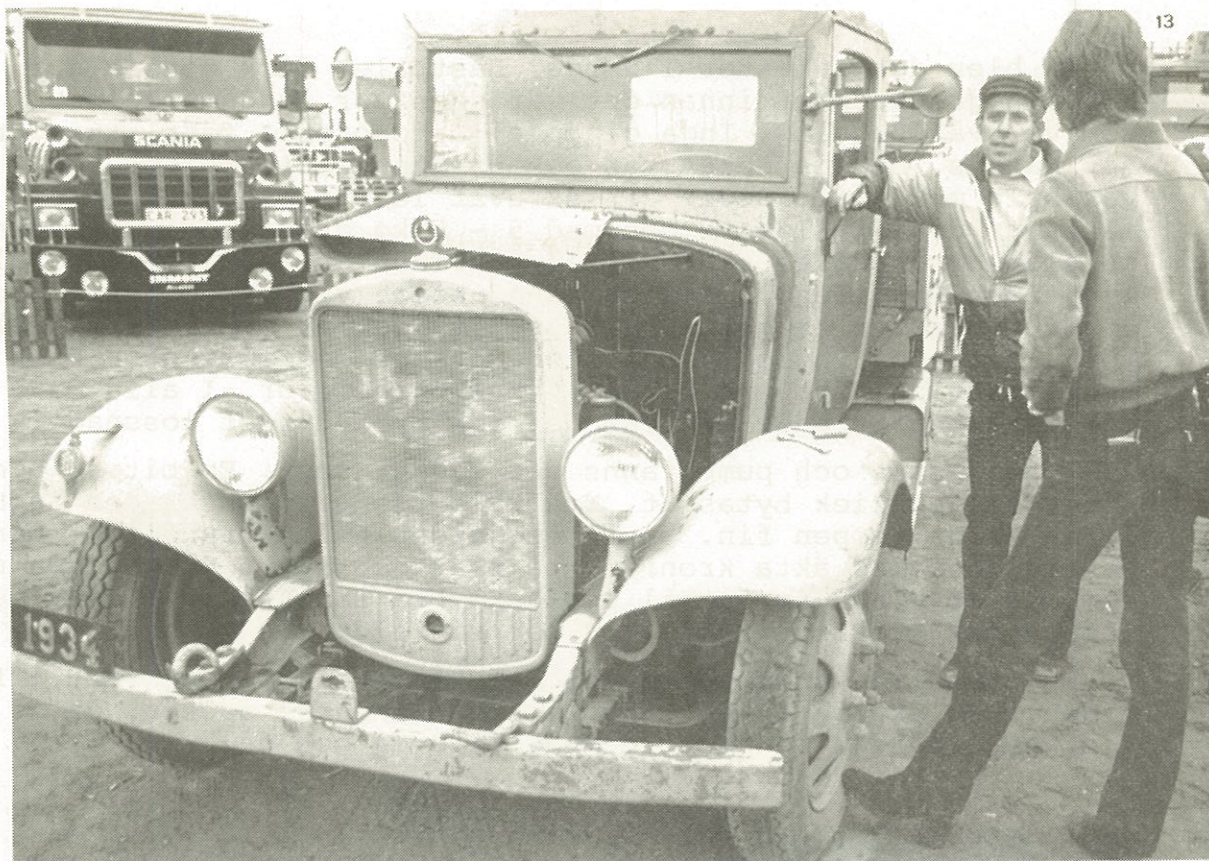




Grattis får vi säga till Martin Andersson i Gustafs i Dalarna. Han har nu äntligen fått sin Studebaker Standard Six färdig. Förra sommaren blev det besiktning och många provturer. Det är Martin ni ser på denna tidnings framsida. Denna Studebaker är en äkta jämtländsk bil eller rättare sagt härjedalsk, då den rullat i Härjedalen sedan 1925 och framtill 13/2 1952, då den avställdes. Bilen inregistrerades 11/6 1925 på Paul Englund, men kom senare i Jonas Persson i Nilsvallens ägo. Den fick registreringsnumret Z 1384. Bilen har en motor om 55 hkr, som är märkligt för denna bil. Studebaker fanns vid denna tid i tre modeller, Standard Six, 50 hkr, Special Six, 65 hkr och Big Six, 75 hkr. Martin förvärvade bilen i mitten av 1970-talet och då var den helt sönderplockad.



Här är det Redax, som gör en provtur med hustrun Anna Lisa med Martins Studebaker. Läcker vaqn med såväl bak som framvagnsbromsar, som var mekaniska.



LV 34 hos Dr Pär Boogh

Av Folke Boogh

I samband med bilutställningen i Ishallen förra sommaren, där vår gamla lastbil stod uppställd vid entrén, lite rostig och sliten, lovade jag i ett obevakat ögonblick ut, att försöka få någon att åtgärda bilen. Denne någon blev min son, Pär, 16 år, som på mina direktiv och en lång checklista skulle få lastbilen att känna sig lite bättre.

Sista utställningsdagen fick Sven Jernberg en "upphottad" Volvosugga med ägare att dra bilen upp till Aspås. Efter någon timmes stånkande och med 30 liter mindre i tanken på suggan var lastbilen i Aspås.

Efter några veckors acklimatisering i Sveriges naturskönaste by med vidunderlig utsikt över Jämtlands fjällvärld var lastbilen redo för en större hälsoundersökning. Som med många andra gamlingar fanns det lite krämpor, som borde rättas till.

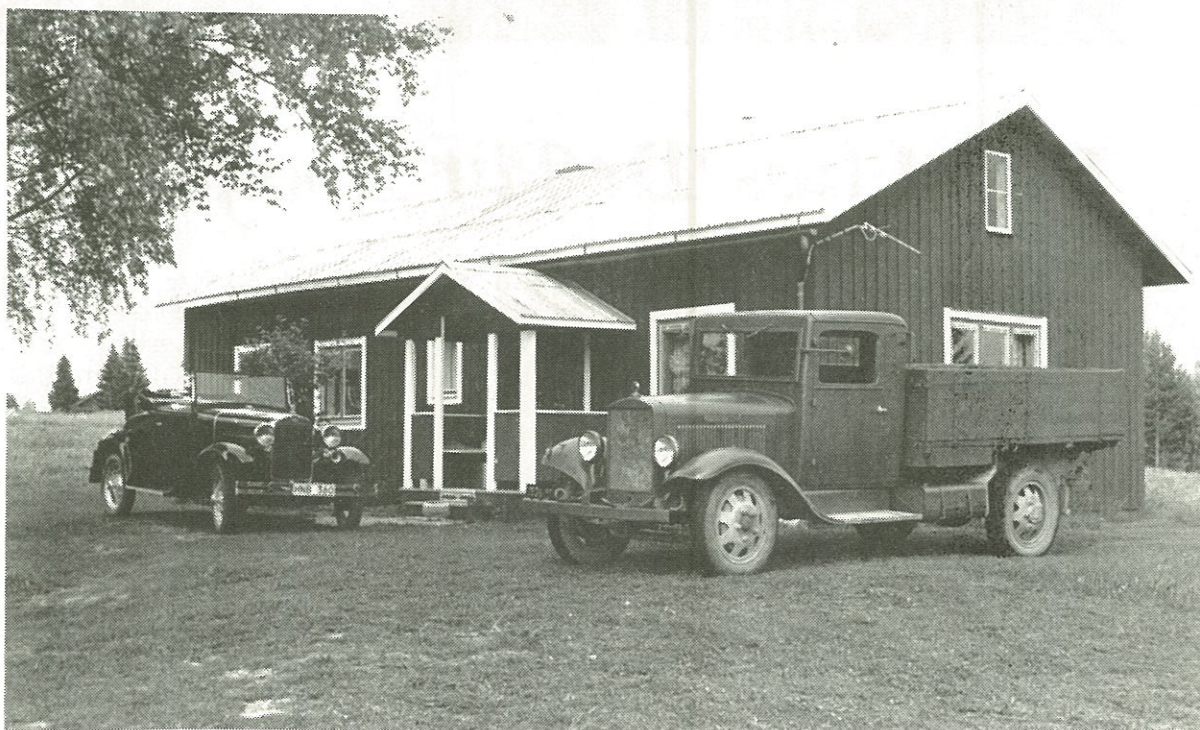
Min son Pär fick en lång lista, som han skulle gå igenom punkt för punkt med mig som kontrollant. Först på listan stod oljebyte. Motorn innehöll 6 liter av något, som luktade tjära. Sannolikt var det någon kristidsolja från förra världskriget. Ägare av fritidsbåtar kan höra av sig, så får ni en burk att måla båten med. Efter noggrann sköljning gick det i 9 liter ny fräsch olja. Oljerenaren var svart, sotig och igenbeckad, men även den blev ren så småningom.

I växellådan var det råge av något mellanting av fett och olja, som fick värmas ur. En titt i växellådan visade, att den var i nyskick. Efter 3 liter ny olja och tre dubbeltrampningar var det bakaxels tur. Även den verkar vara i fin form. Sämre var det med styrsnäckan. Den var torr som en gammal ungmö på 60, men lika osliten! Efter lite smörja, så var den i bra kondition igen.

Så blev det semester i Norge. Lastbilen fick gona sig i solen några veckor, innan det var dags för rundsmörjning, som var välbehövlig. Inga glapp eller onormala förslitningar har märkts. Bensintanken var och är ännu ett problem. Den var halv med rost. Sedan Pär skruvat loss och skakat ut det mesta ur den, fyllde vi den med 5 - 6 kg grovsingel, lade den på släpvagnen, då vi skulle till Laxviken en helg. Mellan Föllinge och Laxviken finns en mängd hål i vägen, som många tror är minnen efter kriget. Det är fel, ty det är minnen efter vägförvaltningen. En medåkande äldre granne med löständer fick tejpa fast dem för att de inte skulle ramla ur. I alla fall bensintanken hoppade upp och ner och mycket rost lossnade.

I förgasare och pump fanns det mycket rost. En bit av bensinledningen fick bytas ut. Nya kylarslangar monterades in. Kylaren är nu toppen fin. Sist rengjordes bilen grundligt. Den handmålades med äkta kronfärg på flak och hytt. Nu ser den ut som den är - en gammal bil i ganska bra skick, inte vacker men ful på ett trevligt sätt. Den bär sin ålder med heder.

En grundlig genomgång av det elektriska vore önskvärt i framtiden. Det skulle också behövas nya slangar i däcken, då de gamla "int håll vere". De måste pumpas lite då och då.



Här följer en specifikation på det som är åtgärdat på bilen.
 Oljebyte: 9 liter
 Oljebyte: Renare
 Oljebyte: Växellåda: 3 liter
 Olja i bakaxel och styrsnäcka.
 Bilen rundsmörd. Bensintank rengjord. Ny tank måste ev. anskaffas.
 Förgasare och pump rengjord. Ny packning till renare och nytt bensinrör. Nytt backspegelglas. Nya kylarslangar och några nya elledningar. Bilen handmålades ut och invändigt.
 Detta har kostat klubben 600 riksdaler. Bara materielen kom på 440:-

När jag skriver detta ligger oktober mörkret tungt över Aspås.

Lastbilen står fortfarande vid garaget och längtar in under tak. Vi hoppas, att den skall få komma till Arvesund och Hilding Anderssons stora hangar tillsammans med stridsvagnar och flygplan.

Men som en vis man har sagt. Det är roligt att leva för då får man se hur det går.

N' Folke



Redax kan berätta, att bilen kom under tak, innan vintern kom. Den finns nu i Arvesund. Nästa gång vi får se den blir det kanske på klubbens utställning i Curlinghallen. I nästa nummer kommer vi med ytterligare en renoveringsberättelse om vår kära lastbil. Det är vår klubbmedlem Asp i Hallen, som svarar för denna.



Redax får avsluta den här sidan med två lastbilar tillhöriga Brunflo Vägdistrikt. Z 330 är som synes en A-Ford med den roliga Gustaf Leman stående bredvid. På högra kortet poserar A-Forden tillsammans med vägdistriktets Scania Vabis Z 1206, tjänstevikt 3000 kg. Under kriget kördes denna bil av Gösta Jonsson och bilen var försedd med ett stort gen- gasaggregat. Gösta Jonsson står vid bilens dörr.

För inte så länge sedan!



För inte så länge sedan var den här synen mycket vanlig i vårt land. Häst och kärra, när man skulle köra grus eller något annat. Året var 1920. Sju år senare hade hästarna ersatts med en 1922 års T-Ford. I bakre kärran ser vi Bengt Bengtsson. I den främre sitter åkaren Johan Mikael Olofsson och fadern Olof Mikael Jönsson. Nedre bilden är från gamla Hållborgsgropen sommaren 1927. Det var solförmörkelse. Vid skottkärran Karl Rindberg, Svedje. I hatt Konrad Wettersten, Fanbyn och bredvid T-Forden J.M. Olofsson, Pilgrimstad.





Året var 1927, när den här bilden togs. Framför T-Forden ser vi från vänster Karl Olov Jonsson, Fanbyn, Sundsjö, Konrad Wettersten och på hans knä Sven Olofsson, Olle Olofsson, 15 år och J.M. Olofsson.



Bilen Z 3174 är en 1937 års Chevrolet. 1946 var det högsta numret i Jämtland. Framför bilen poserar Sven Olofsson. Grustaget i Pilgrimstad.



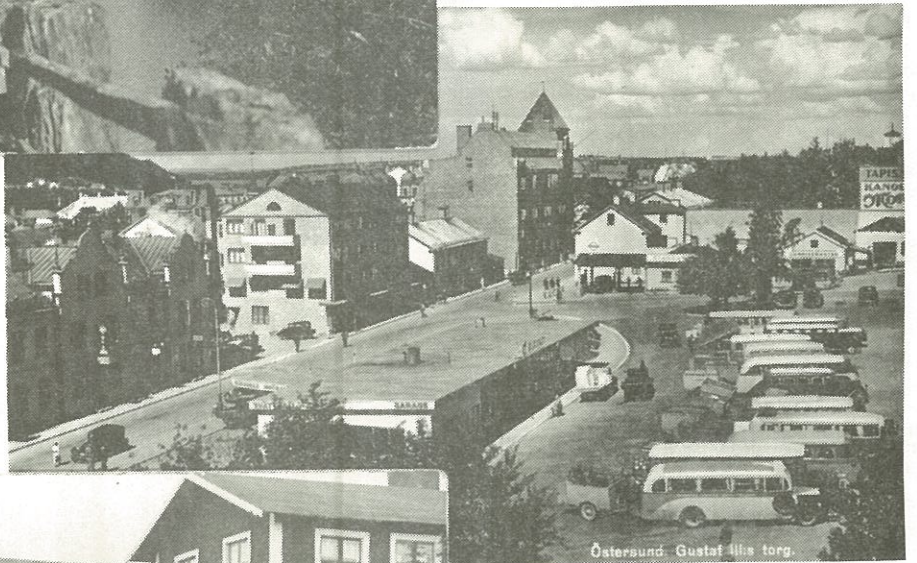
Här tippas Sven Olofsson 1946 på järnvägskaian i Pilgrimstad.

Här intill har vi en bild från sommaren 1932 tagen i Kvitsle. Bilen i mitten närmast kameran är en Rugby om 35 hkr, Z 1615 tillhörig hemmansägaren A. Bergquist i Arvesund. Närmast intill finner vi en Oldsmobile 1931/32 och så en Ford modell A. Längst t.v. på bilden 1927 års Chevrolet, 26 hkr, tillhörig H. Backman i Röjan.



Z 431 är en 1919 års Chevrolet om 20 hkr tillhörig Nils Olsson i Kvitsle, Mattmar. Den här vackra bilden är tagen vid St Olavs bro i Norge.

På den här vackra bilden från Gustav III:s torg hittar vi inte mindre än 31 gamla bilar, varav 13 bussar, bl.a. Z 846, som får en utförligare presentation i slutet av denna tidning. Bilden tagen före kriget



Dagens fjällturist känner säkert igen sig på denna bild. Närmast kameran två T Fordar, den närmaste tillhörig J. Berglin i Vigge. Z 776 ägs av A. Pettersson, Hallbränna, Hallen. Intressantast är dock bilen längst bort, Z 297, Haynes, 60 hkr, tillhörig M. Eriksson i Kvitsle, Hallen.

NÄR MOTORCYKLAR TILLVERKADES I ÅMÅL

Åke Blomgren

Motorcyklar har tillverkats i Åmål. Och därtill av mycket hög kvalitet. Det började 1918 då några personer startade en motorcykelfabrik. Bland initiativtagarna fanns förstås, höll vi på att säga Gustaf Berglöf. Denne var som bekant en driftig man, som startade ett flertal industrier i Åmål.

Man antog firmanamnet Ebeverken och första sats-

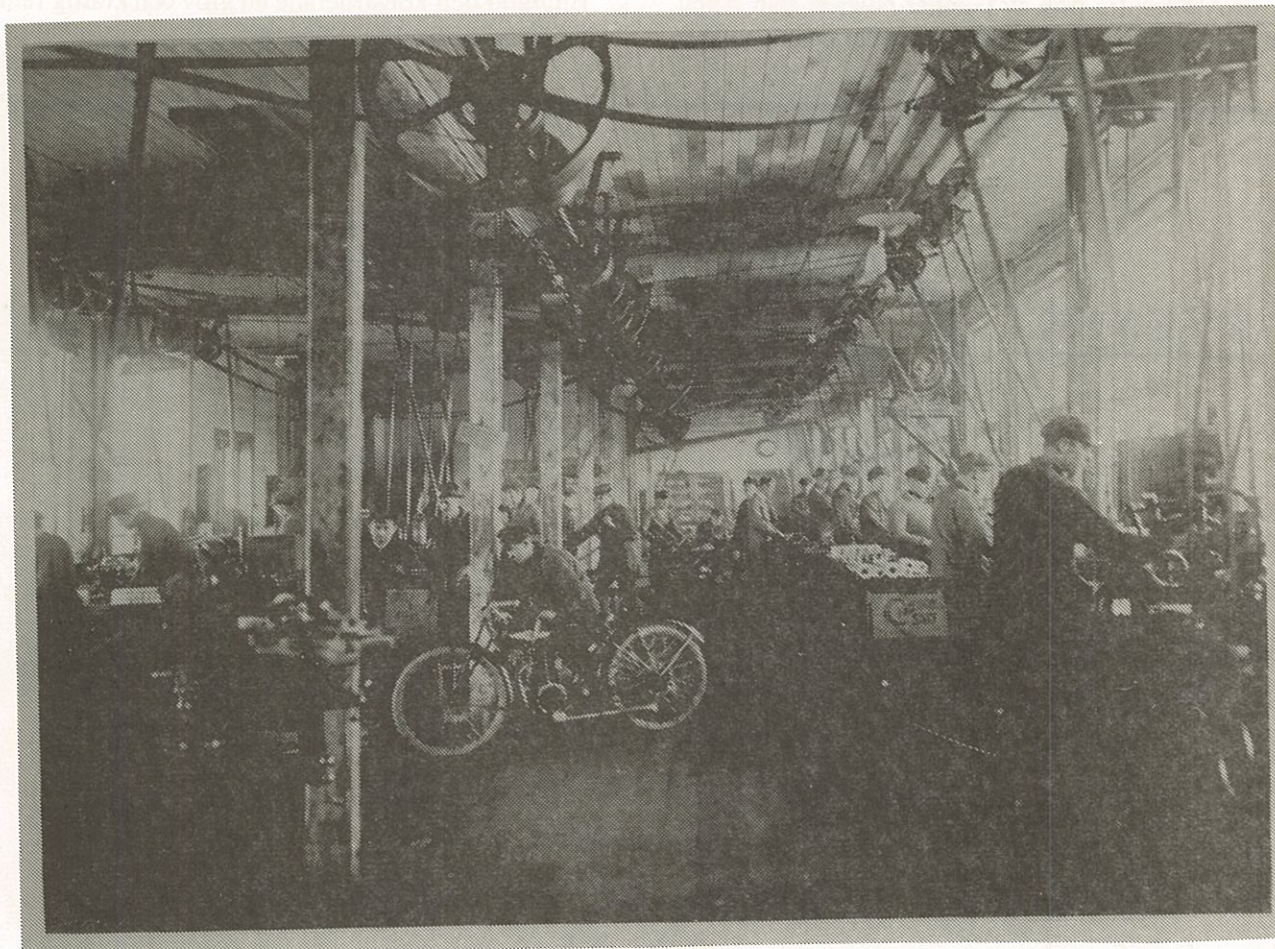
ningen blev en påhängsmotor för vanlig cykel. Motorn hade konstruerats av verkmästare Carl Georg Lindqvist.

Konstruktionen ansågs vara ett under av precision. Cykeln blev populär trots priset på 500 kronor – en stor summa på den tiden.

AB EBEVERKEN I ÅMÅL TILLVERKADE VÄRLDENS BÄSTA MOTORCYKEL I SIN KLASS

Äldre åmåliter kommer väl ihåg Ebeverken – men för en yngre generation är väl namnet helt okänt. Det är också förvånansvärt lite skrivet om denna industri – som dock – för sin tid – var ganska omfattande. Det hela började år 1918 – då några företagsamma personer med bl. a. fabrikör Gustaf Berglöf och dåvarande SEM-disponenten Martinsson i Åmål, PIX-direktör Eriksson och några andra gävlebor startade en genia-

lisk motorkonstruktion gjord av verkmästare Carl Georg Lindqvist, som 1917 hade fått patent på den samma. Det var en s.k. påhängsmotor för vanlig cykel, en föregångare till våra dagars mopeder. Motorn var av fyrtaktstyp med frikoppling och tvåväxlad låda samt försedd med snarkventil. Konstruktionen ansågs som ett under av precision – och idag kan man konstatera – att den var långt före sin tid. Cykeln blev också



Interiör från EBE-verken i Åmål, bilden tagen år 1925.

mycket populär trots priset som var 500 kronor – en stor summa pengar vid denna tid.

Enda felet synes dock ha varit – att satsningen kom vid en mycket olycklig tidpunkt – under brinnade krig och i de svåra depressionsåren därefter. Förhållandet fick också till följd att fabrikationen gick över styr år 1921 – med ekonomiska förluster för de inblandade.

Man börjar på nytt

Trots motgången var i alla händelser motorkonstruktionen så god – att man vågade en satsning på nytt år 1922 – nu under ledning av disponent Robert Karlsson – som varit driftsledare i det gamla företaget. Man hyrde nu fabriken av "Pix"-Eriksson – en av de stora intressenterna i det gamla bolaget.

Fortfarande satsade man på en skatt- och körkortsfri motorcykel – men man gjorde nu en helt igenom ny ramkonstruktion och fick på detta sätt – och med den ursprungliga konstruktionen – fram en riktig motorcykel, med en vikt av endast 47 kg. Det var alltså en robustare kopia av "påhängsmodellen".

Det visade sig att denna konstruktion hade förträffliga egenskaper – som kom till sin rätt i flera framgångsrika tävlingar under åren 1923–1924. Ett litet axplock ur prislistorna kan vara av intresse. I en tävling Mälaren runt och på en banlängd av 37 mil – med en medelhastighet av 35 km/timmen segrade lilla EBE. Vid SMK:s midvintertävling Stockholm–Södertälje och åter – en sträcka av 7 mil – deltog fem EBE-cyklar – varav fyra inkommo utan prickar. Vid Trollhättans motorcykelklubbs hastighetstävlingar på is – erövrades 1:a pris av Gunnar Nygren från Åmål, som i suverän stil behärskade den lilla – men snabba

maskinen. Likaså blev det 1:sta pris vid SMK:s hastighetstävlingar på is i Åmål – där överlägsen segrare blev Arthur Fjellman, Åmål.

Den bästa inom lättviktsklassen

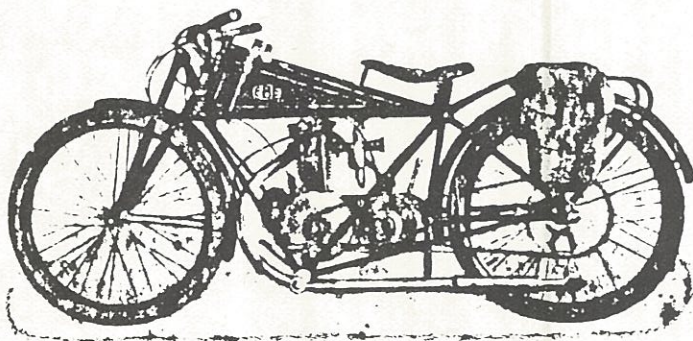
En tidning skrev: "Maskinen står på topp bland motorcyklar i lättviktsklassen. Man får vara belåten över ett så stort kraftbelopp på en så liten maskin om endast 2 hkr. Det stora kraftbeloppet har man fått fram genom att motorn kan göra så stort varvtal 2.500–3.500. Motorn är utväxlad genom kuggväxel, som anbragts på vevaxelns drivända. Frikopplingen – som är patenterad i Sverige, Norge Danmark och Finland och enastående i sitt slag – består av 7 omsorgsfullt härdade och slipade lameller, 4 st stål- och 3 st metallameller. Lamellerna äro relativt stora, varför de således få en lång livslängd och möjliggöra en mjuk och behag från- och tillkoppling. Dessutom har man den stora fördelen med en frikoppling – att man oberoende av velocipeden – kan sätta motorn i gång för att sedan efter behag låta motorn övertaga arbetet med velocipedens framdrivande.

Vid hastighetstävlingar på Norra Vikens is i Åmål – presterade Lilla EBE en medelhastighet på 63 km – vilket måste anses förvånansvärt gott.

En stor maskin

Under arbetet med den lilla EBE-cykeln hade tanken lekt att också tillverka en stor motorcykel. Man köpte därför hem ett par "JAP"-motorer om 500 cc från England och konstruerade en grov och kraftig ram med tanke på de backiga vägarna.

SVENSK!



KVALITÉ!

TÄVLINGSRESULTATEN

visa bäst

"EBE"^S – ABSOLUTA ÖVERLÄGSENHET.

Den är STARK, SNABB, ENKEL och LÄTTSKÖTT.

Den är byggd för svenska vägar.

Begär katalog.

EBEVERKENS A.-B.
ÅMÅL.

Exteriören utmärkte sig för den låga sadelhöjden 720 mm – sin relativt korta hjulbas 1.400 mm och 26/3" hjul. Utväxlingen var hög – vid lägsta hastighet gjorde motorn 14 varv – då bakhjulet gjorde ett. Det hela utföll mycket väl – och man övergick att själva tillverka egna 500 cc motorer och förbättrade även konstruktionen i sin helhet.

Åmåls första kvinnliga motorcykelförare?

En av de första i Åmål som skaffade sig en EBE-500 cc med sidvagn – var fru Selma Danielson, maka till framlidne disponenten S.D. Danielson.

Året var 1923 – och det fanns icke så många som hade motorcykel på den tiden och en kvinnlig motorcykelförare var väl närmast en sensation.

Säkerligen finns det många åmåliter – som minns den sportiga damen – som sittande på sidan av sin stora maskin dundrade fram på stadens gator. Men fru Danielson deltog också i många tävlingar bl.a. Värmland runt – och Dalsland runt. Hon prövade även isbana – och vid en tävling i Åmål den 24 februari 1924 fick hon 1:sta pris i sidvagnsklassen genom att köra den 1 mil långa banan på tiden 12 minuter 51 sekunder. Vid ett samtal berättade fru Danielson, att familjen gjorde långa- och många utfärder med denna motorcykel. Maken och de tre barnen stuvades ned i den s.k. "bönholken" och så bar det iväg berättar hon skratande. Utan tvivel är fru Selma Danielson en verklig pionjär inom kvinnlig motorsport – frågan är om det i Åmål finns någon som kan göra henne äran stridig.

Fortfarande "still going strong" rattar fru Danielson i dag en liten sportbil med stor skicklighet – och det är icke helt omöjligt utan att vi får se henne som deltagare i årets upplaga av veteranbilrallyt.

Det stora genombrottet

Den stora EBE-cykeln blev väl mera ett mellanspel och fick därför stå tillbaka när man under 1924 tog fram 175 cc toppventilad fyrtaktsmotor – som blev rena schlagern. Det var en motorcykel som verkligen har stannat i minnet – både vad gäller utseende som prestanda. Nu började man också kasta sig in i tävlingar på ett helt annat sätt. Genom storförare som Henry Lindqvist från Åmål, boråsarna Stellan Strandh och Anders Lindström m.fl. slogs rekord efter rekord under åren.

Kungligheter bland köparna

En extra reklam blev det givetvis då H.K.H. prins Carl d.y. år 1926 inköpte en EBE 175 cc. Dåvarande Åmåls-Posten skrev i en kommentar: "Måhända kommer man att få se denne motorcykelryttare på tävlingsbanorna och det kan ju hända att han då kan bli lika segerrik som de andra EBE-förarna – som utmärkt sig". Troligen utföll köpet synnerligen väl – för strax efter fick fabriken leverera en liknande maskin till prins Bertil.

Mångsidig industri

Om man studerar nedanstående annons – som för övrigt var ett stående inslag i annonssidorna i början av 20-talet – ser man snart att företaget var mera än enbart motorcyklar. Det var mycket krävande arbetsuppgifter som där utfördes – icke minst när det gäller svetsning, härdning och svarvning.

Fordframfjädrar en specialitet

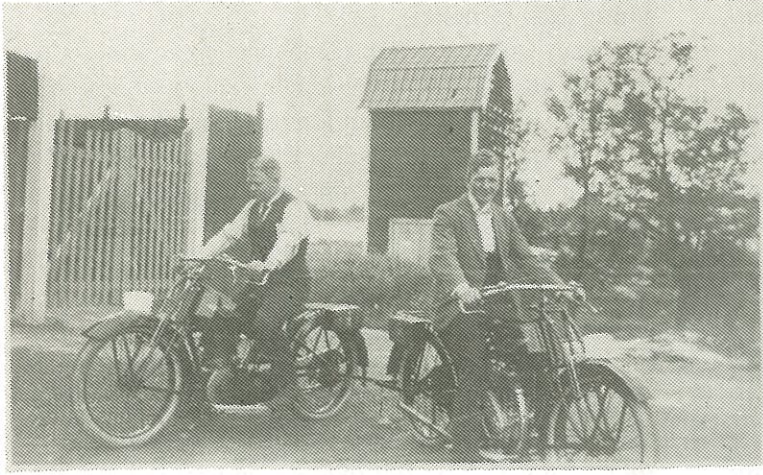
En annan sak i tillverkningsprogrammet var en speciell framfjädrar för fordbilar. Den tillverkades i tre dimensioner – nämligen för last, person och omnibussar. Det var ett stort behov som fabriken därmed fyllde. Fordfjädrarna vore icke alls tillräckliga och hållbara för sin uppgift – särskilt på lastvagnar och omnibussar. De håller endast några månader skriver en tidning. Med små förändringar utexperimenterade Ebeverken en fjäder som tillgodosåg behovet. Genom den förbättrade fjädringen blev vagnen mycket, mycket mera stabil i kurvorna fortsätter tidningen. Företaget har patent på fjädrarna i Sverige, Norge och Danmark.

Tiderna blir sämre

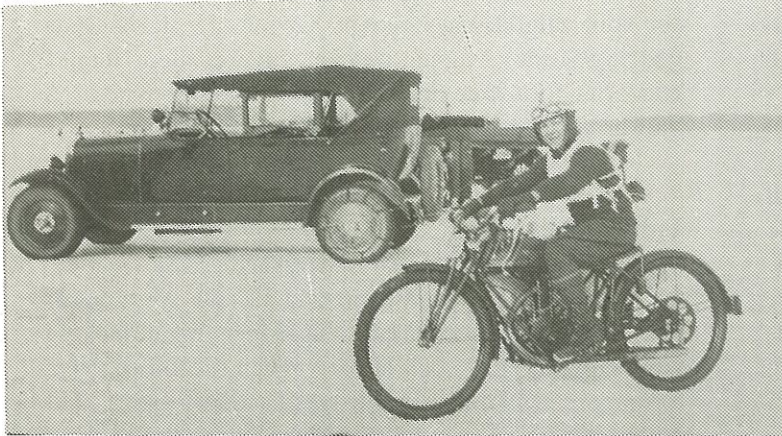
Med hänsyn till det första misslyckande 1921 – var det till synes friskt vågat att fortsätta på nytt. Men det är väl onekligen på det sättet. Vågar man ingenting – så vinner man inget – och det är väl den filosofin många företagare måste följa – till lycka – eller olycka. Till bilden hör också – att fabriken, maskiner och en yrkeskicklig personal i stort sett fanns kvar – så en liten chans att "ro det hela i land" -- ansågs väl föreligga.



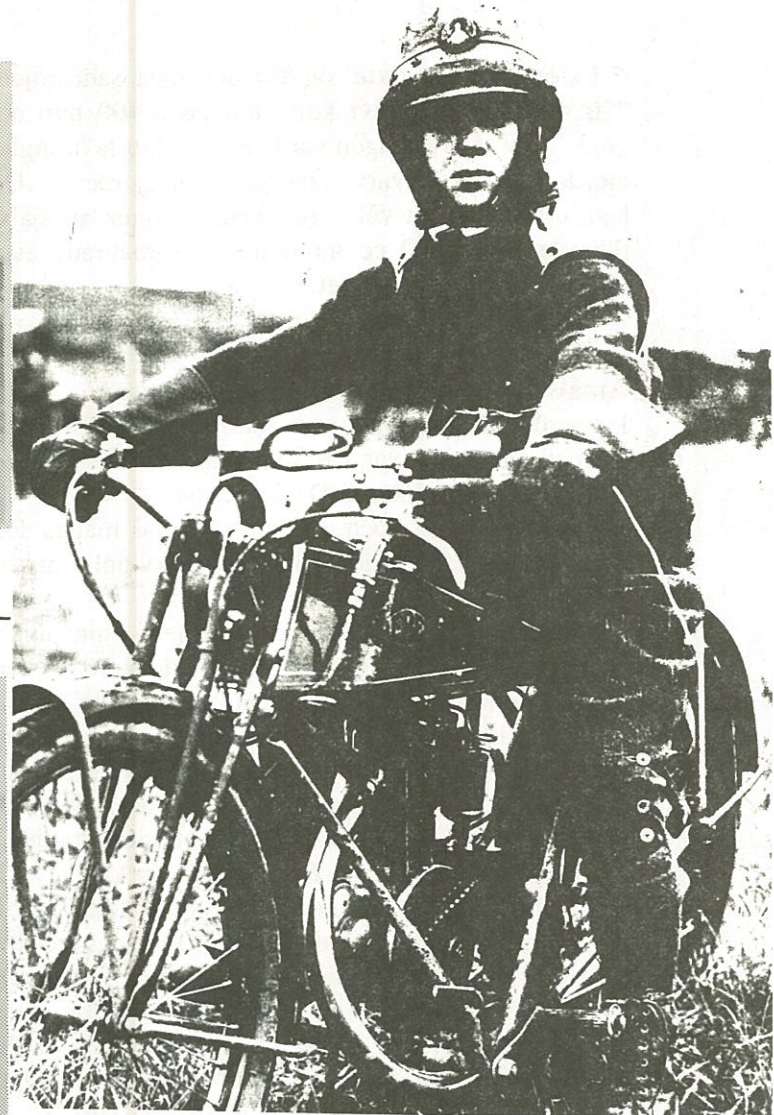
Värmland runt 1923. Här väntar fru Selma Danielson på starten utanför stadshotellet i Karlstad.



EBE 500 cc provas av EBE-disponenten Robert Karlsson. Till höger Jonas Jansson, känd idrottsman i Åmål. 1923.



EBE 500 cc. Kortet taget vid en istävling i Åmål 1926. Okänd förare.

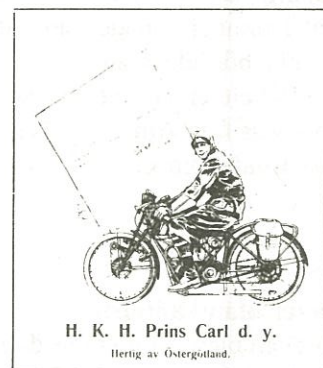
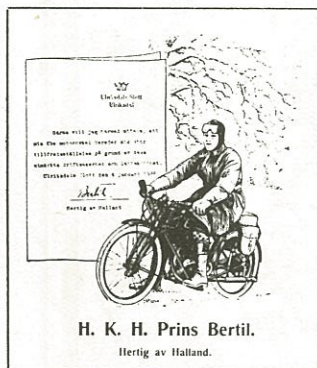


Karl-Gustaf Karlsson var nog dåtidens mest avgudade pojke, när han 11-årig fick debutera som tävlingsförare med en EBE 175 cc. Så här såg den ut. Karl-Gustaf var son till disp. Karlsson.

Världens förnämsta Motorcykel

i sin klass är

EBE



Innehavare av:

Svenskt Rekord 103.74 km.

Skandinaviskt Rekord 101.98 km.

Medelhastighet i klass 6 Racer.

Men hela 20-talet var ju en tid som var allt annat än förhoppningsfull. Arbetslösheten i landet var stort och fattigdomen likaså. Ernst Rolf uppmanade visserligen folk att "lägga sina sorger i en säck" – men så enkelt var nog icke problemen. Trots jazzens och filmens försök att sätta färg på "det glada 20-talet".

Framgången vändes i motgång

Men trots de kärva tiderna gick tydligen utvecklingen vid företaget förvånansvärt bra under några år – åtminstone att döma av det antal motorcyklar som såldes. Men i slutet av 20-talet började plötsligt allt gå trögare. Det var helt enkelt början till 1930-talets djupa internationella depression som började göra sig påmind i vårt land.

Frågan är om företaget satsade alltför optimistiskt i medgången? Kunde t.ex. materiallagret vara för stort? Var det korta krediter och påfordrande leverantörer som till slut "knäckte" företagets betalningsförmåga? Vi vet att obearbetat material inköptes från olika leverantörer. Detta tillsammans med den försvagade köpkraften – folk hade helt enkelt icke råd att offra sina pengar på köp av en motorcykel – var givetvis också en bidragande orsak till Ebeverken's konkurs år 1929.

Det finns förvånansvärt litet skrivet om AB Ebeverken – som dock var en rätt stor industri – för sin tid – och dessutom före sin tid –. Det är kanske i den sista meningen vi finner den största orsaken till dess fall.



EBE-verkens personal samlad utanför fabriken år 1925. I mitten i första raden sitter disponenten Robert Karlsson – som var chef för fabriken åren 1922-1928. Sistnämnda är flyttade han till Trollhättan – där han blev öververkmästare vid Nohabs-flygmotor.

EBEVERKEN, Åmål.

Tillverkar och försäljer, även på avbetalning, motorer och motorcyklar: Lilla Ebe 2 hkr., Stora Ebe 6 hkr. med eller utan sidovagn. Sidovagnar till alla sorters motorcyklar konstrueras och tillverkas snabbt och billigt.

Utför reparationer och omlackering av Automobiler, Motorcyklar och Motorer.

Ugnslackering, förnickling, svarvning och slipning såväl (invändig som rund och plan), cylinderblock omborras, kannor tillverkas av järn eller aluminium, alla sorters kannor, sönderiga cylinderblock och vevhus svetsas. Svetsning av järn, koppar, metall och aluminium. Härdning i ugn insats- och genomhärdning, Fräsning av kugghjul cylindriska och koniska samt skruvhjul. Pressning av massartiklar. Vanliga cyklar repareras, lackeras och förnicklas.

Försäljer och inmonterar sugförgasaren ASMO och lämnar nodiga råd och upplysningar i frågor inom branchen, experimenterarbeten utföras, Begär offert och våra trycksaker, Agenter antagas.

EBEVERKEN kontor och verkstad Åmål. Tel. 228.
efter arbetstiden . 226.

Annonsen som visar det omfattande arbetsprogram som kunde utföras vid EBE-verken.

Världens förnämsta Motorcykel

24



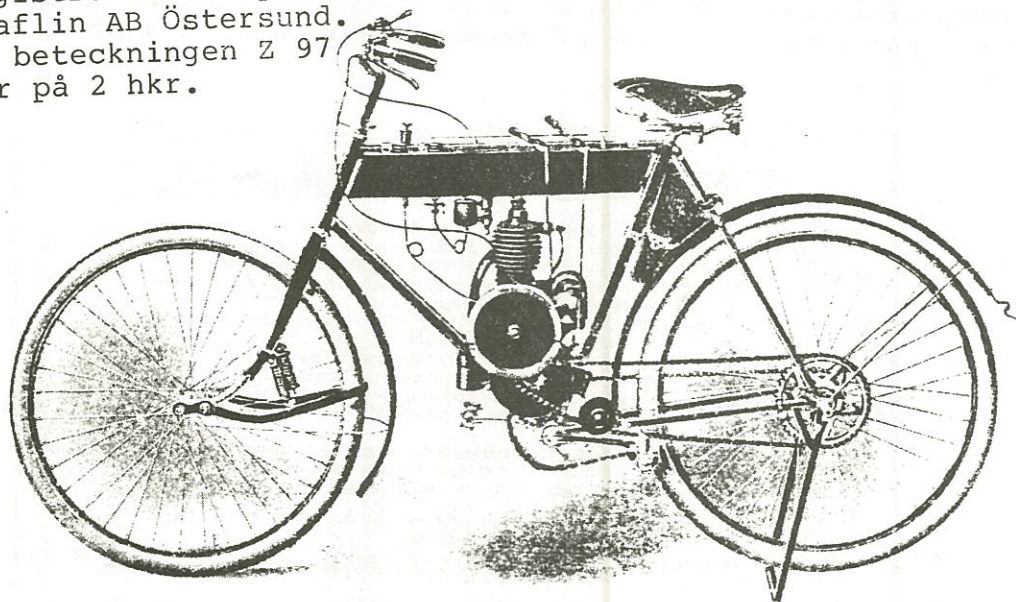
1979 kom jag av en slump över en EBE motorcykel av 1919 års modell. Nu började ett febrilt sökande efter saknade delar och uppgifter om denna ovanliga maskin, som dessutom var av svenskt fabrikat.

Det visade sig, att det inte fanns många kvar av EBE-maskinerna. Några och mycket trevliga EBE ägare kom jag i kontakt med. Av dem har jag fått låna och kopiera allt läsvärt om EBE, som finns idag. Som på beställning presenterades en utförlig artikel om EBE i MCHK:s tidning. Det är en intressant och läsvärd historia även för icke EBE ägare. Jag har därför fått författarens tillstånd att publicera denna i Karburatorn.

Slutligen ber jag Dig käre läsare, att om Du vet något om EBE i Jämtland, så hör av Dig till mig. Har Du någon EBE pryl, så köper jag den gärna. Jag saknar fortfarande delar till min maskin, innan den blir komplett. Om vi hjälps åt, så blir det kanske en jämtländsk EBE-historik.

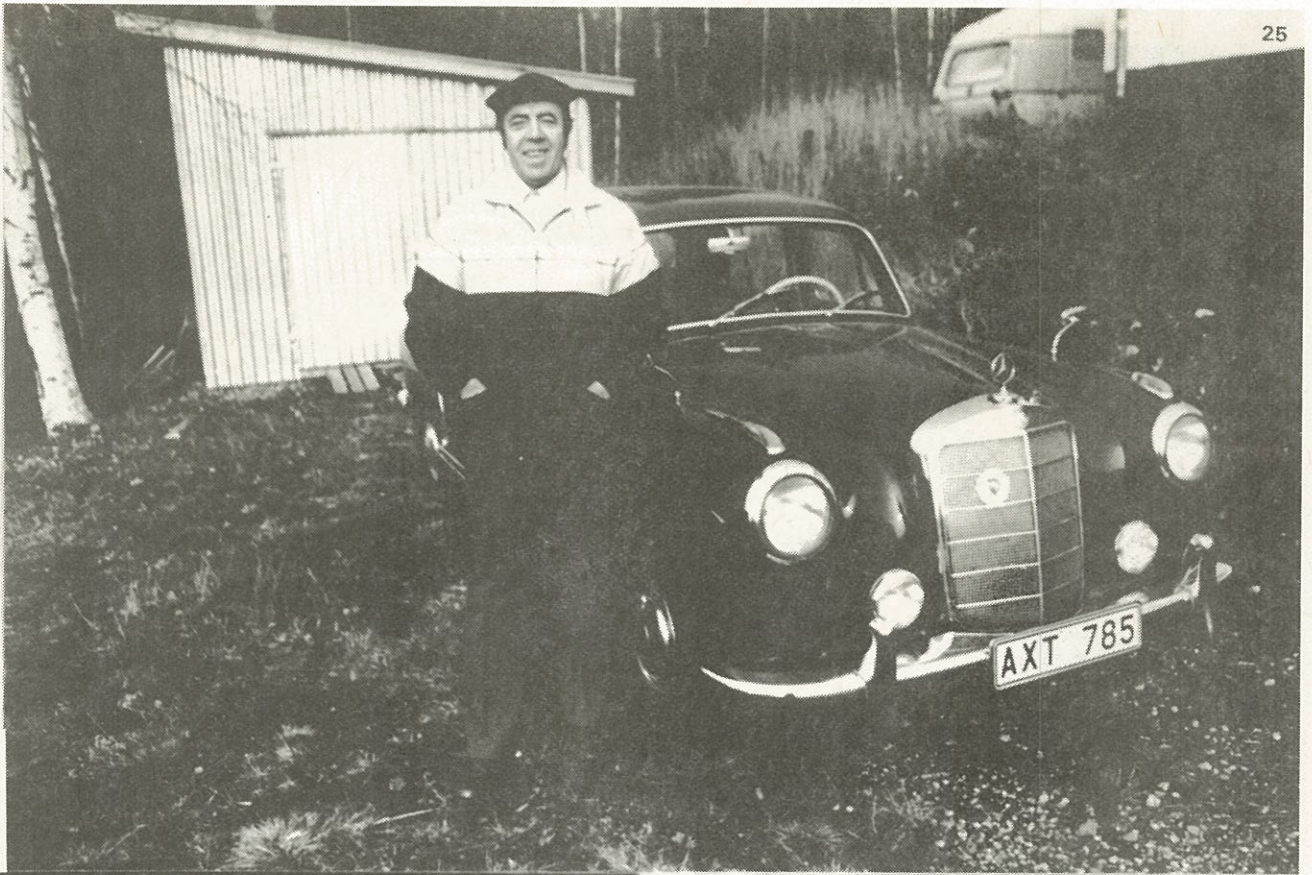
Christer Elgendahl

Redaktören kan glädja Christer, att en motorcykel av märket EBE, vikt 40 kg inregistrerades 7 juli 1919 på Karl L. Taflin AB Östersund. Motorcykeln fick beteckningen Z 97 och hade en motor på 2 hkr.

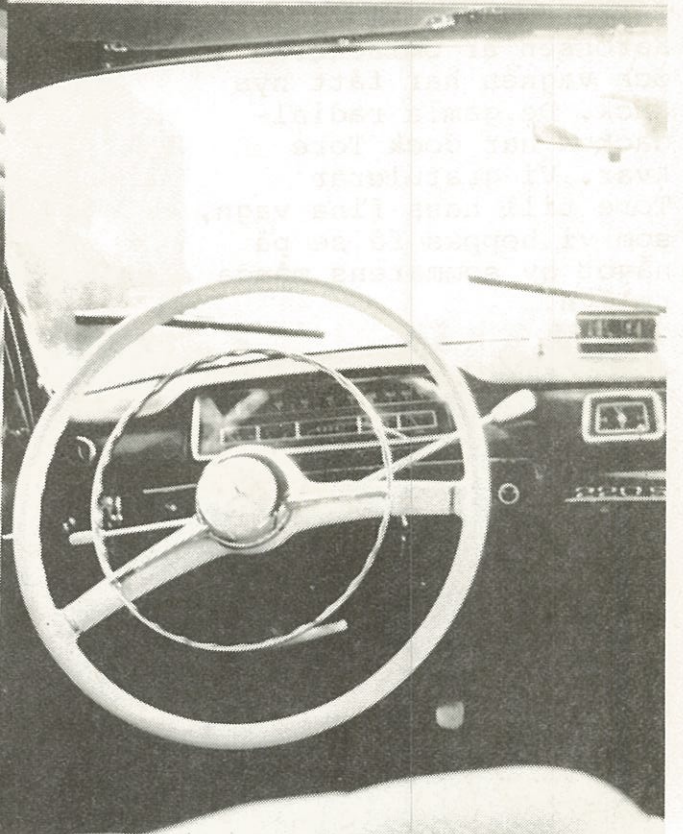
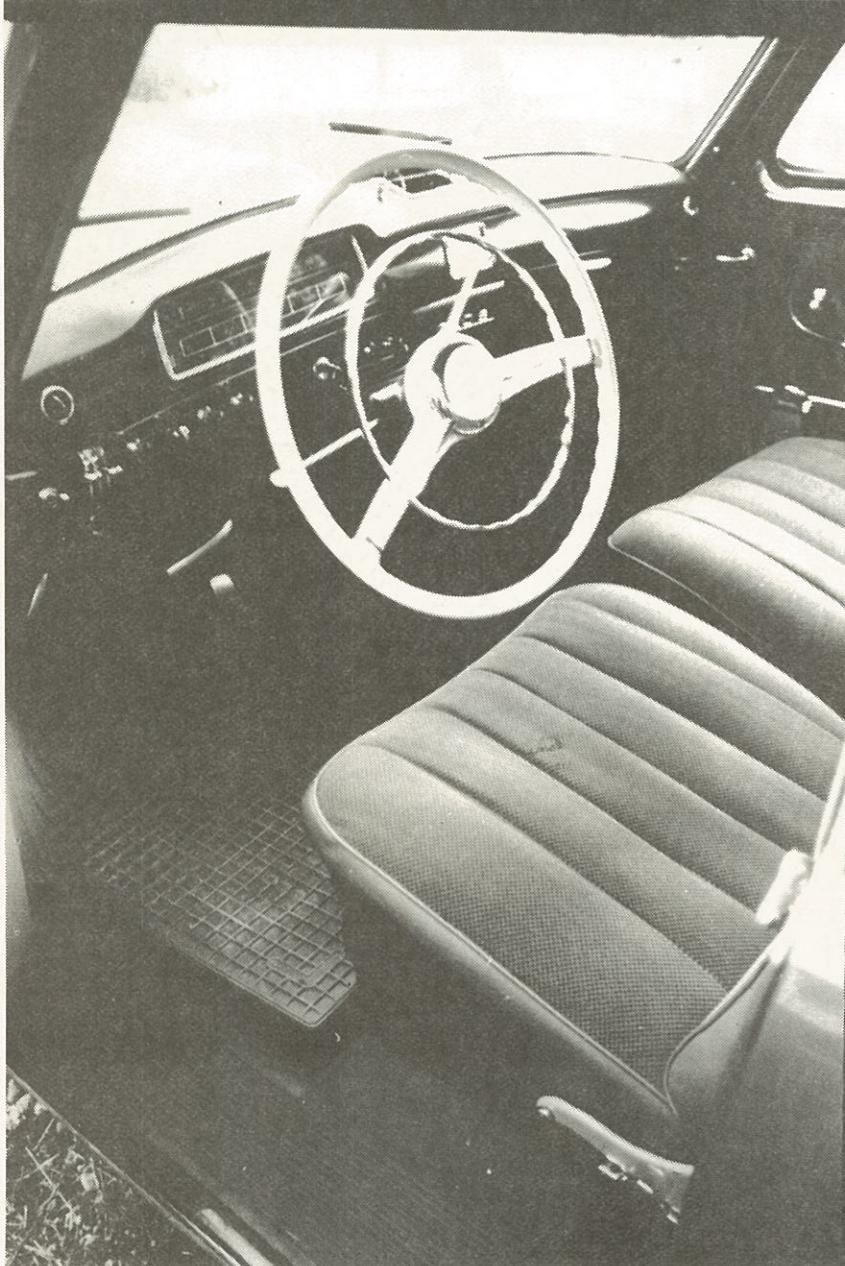


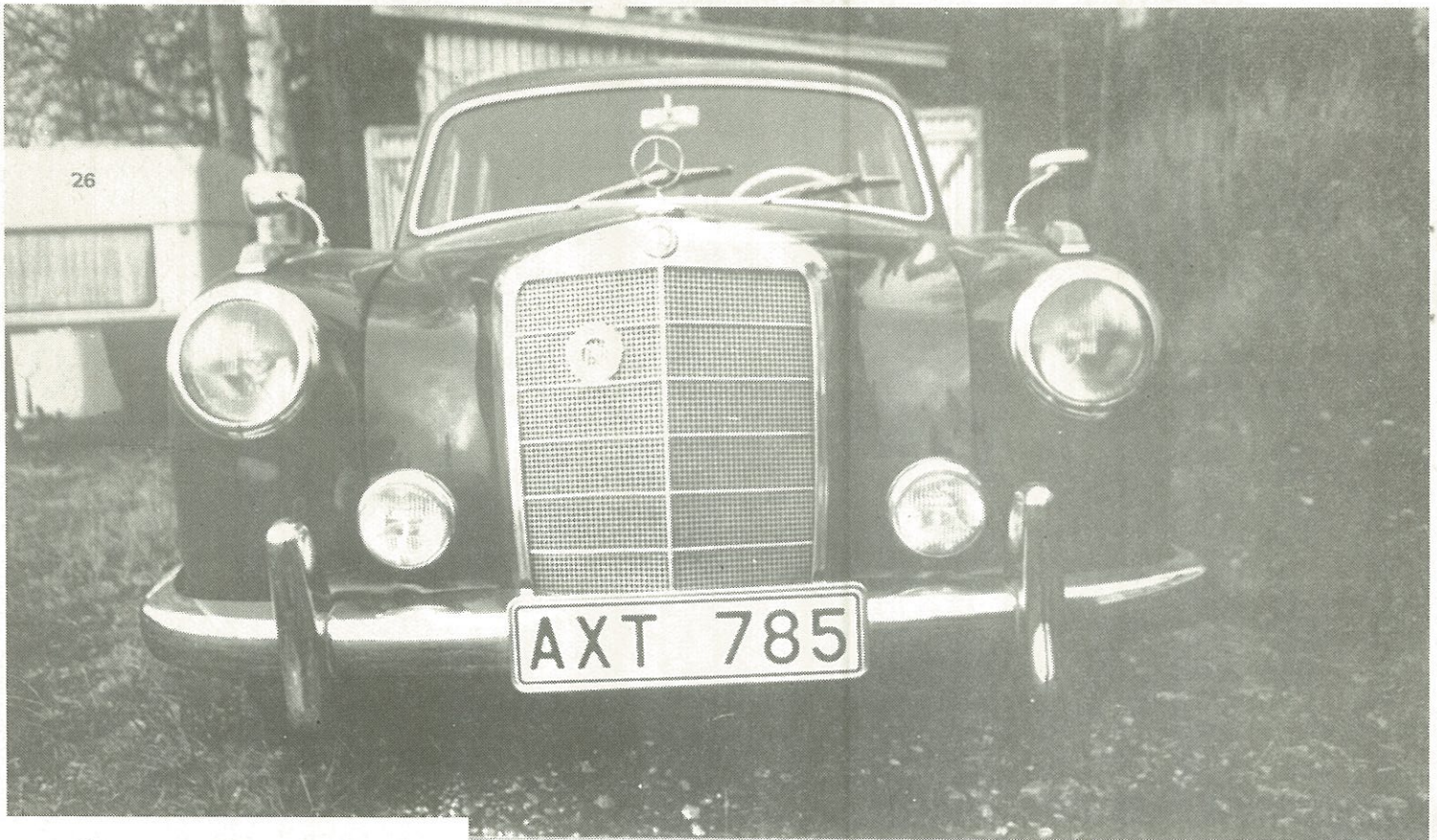
CYKEL MONTERAD MED EBE-MOTORN, MODELL 1919.

M
B
2
2
0
S

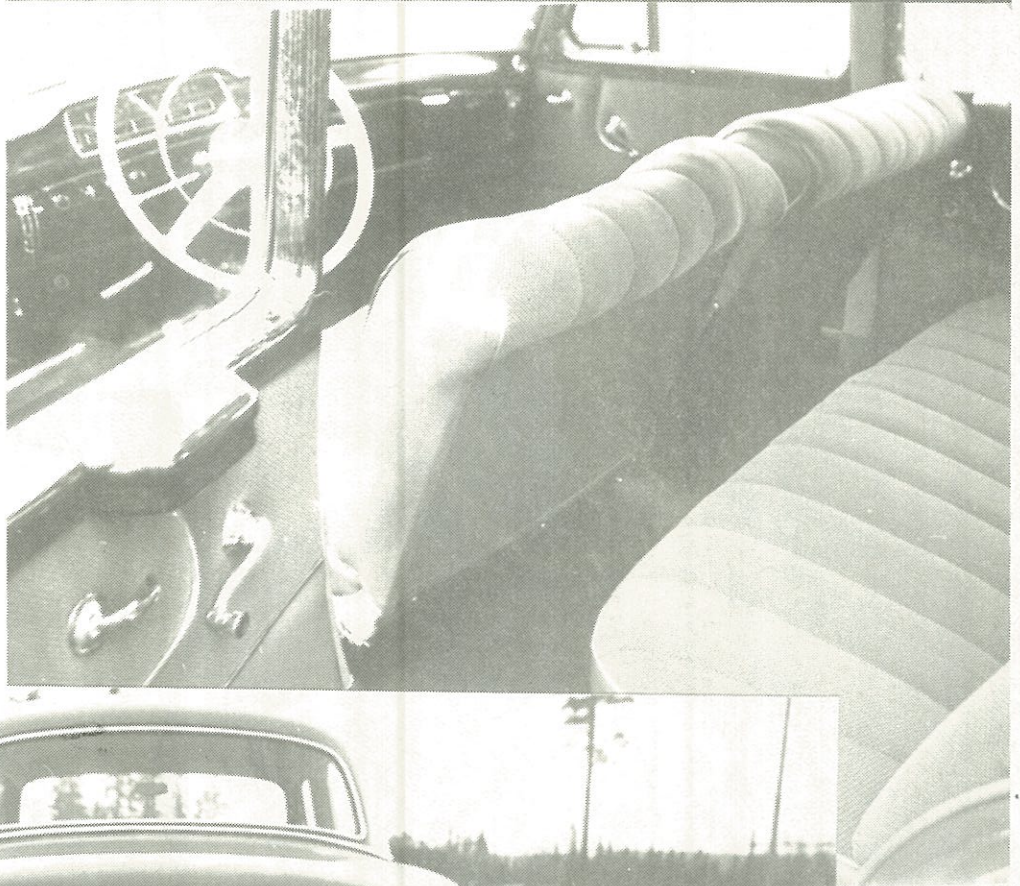


Får vi presentera Tore Lindberg, Toni Kemiska, Brunflo, men bosatt i Östra Odensala sedan 1973. Han är ägare till en 1958 års Mercedes Benz 220 S bensindriven vagn på 110 SAE hkr. Bilen köpte Tore 1979 i Stockholm. Den har idag gått 17.000 mil och endast haft två ägare. Vagnen är idag i det närmaste färdig efter en mycket grundlig renovering av Tore. När han kom över den var den





ganska rostig och ful i klädseln. All rost är nu borta. Tore har bytt det mesta. Själv har han satt in ny gråblå plysch, som stilfullt går mot den vackra ratten av vitt horn. Motorn har han grundligt gått igenom. I den 110 hkr starka motorn med dubbla förgasare sitter nu nya ventiler. Karossen är omlackerad och vagnen har fått nya däck. De gamla radialdäcken har dock Tore kvar. Vi gratulerar Tore till hans fina vagn, som vi hoppas få se på något av sommarens många rallyn.

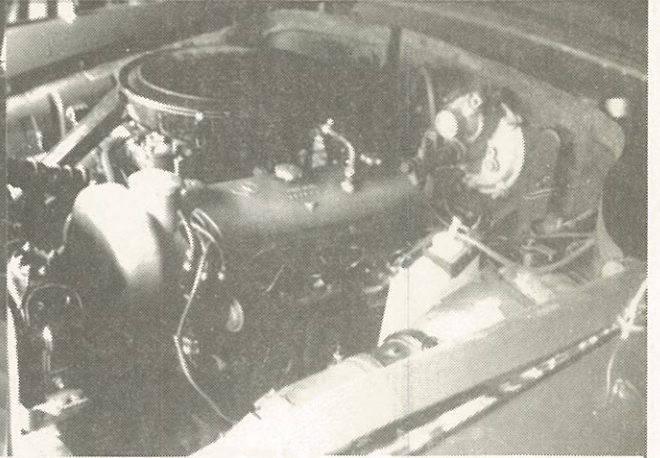




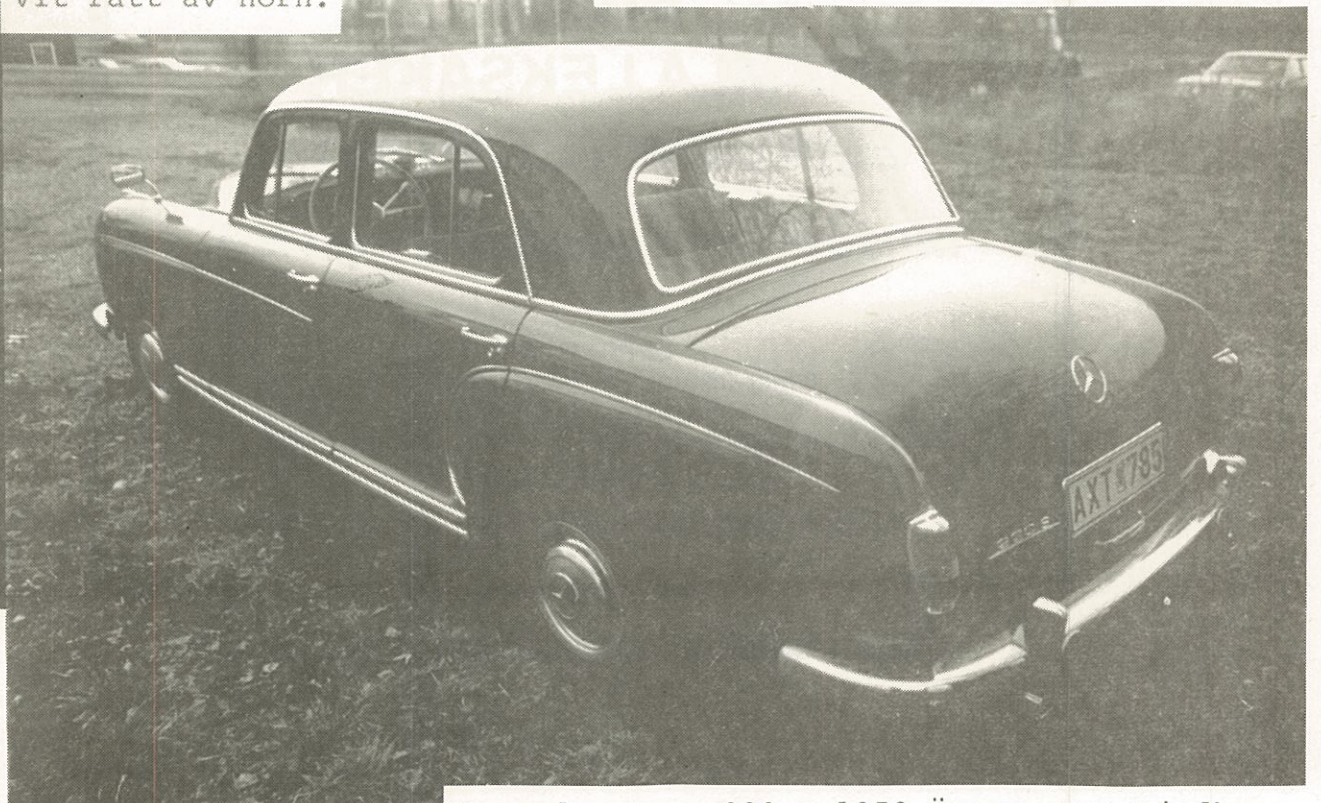
Mercedes Benz 220 S 1958
Läcker vagn med sköna linjer.



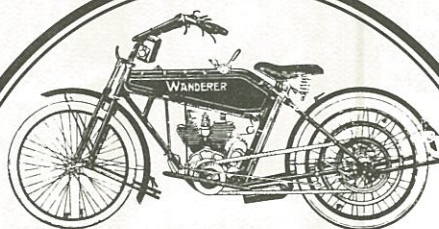
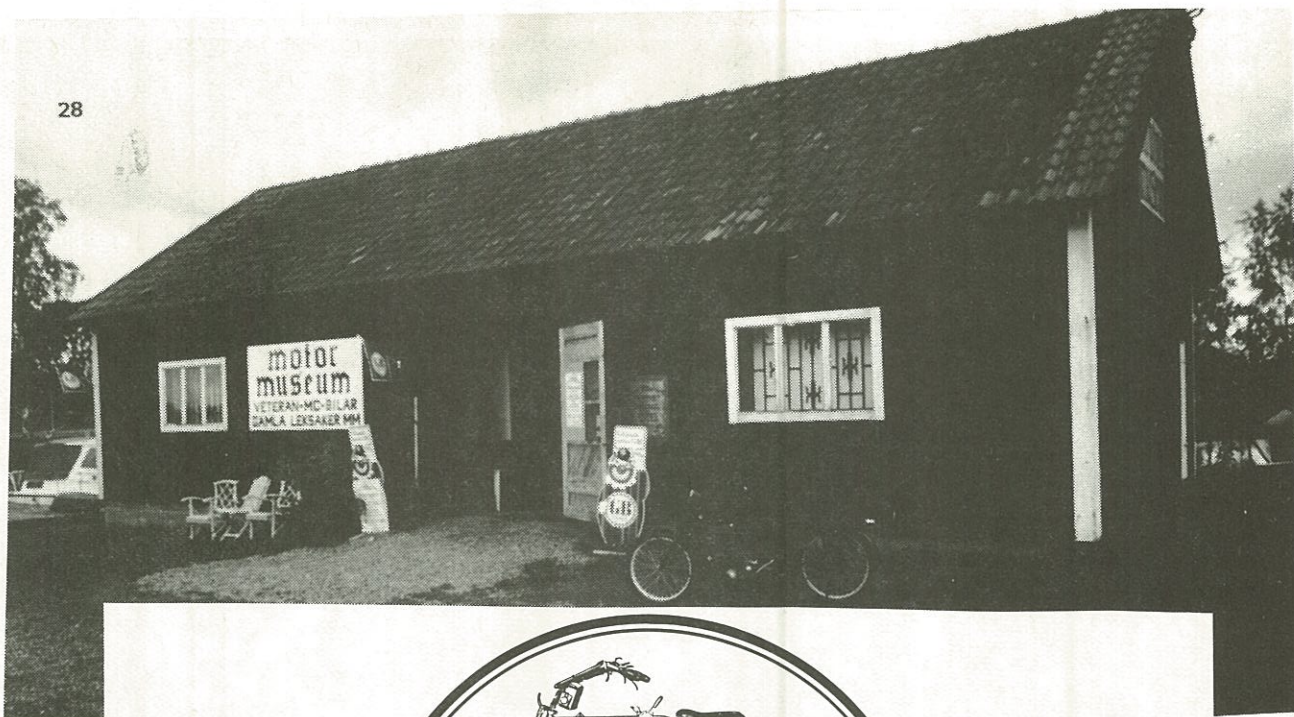
Vit ratt av horn.



Den 4-cylndriga motorn utvecklar
110 SAE hkr och har dubbla förgasare.



Mercedes Benz 220 S 1958 ägare: Torbjörn Lindberg



Motormuseum

Torsång Dalarna
vid Dalälven 8 km söder Borlänge

MUSÉELANTHANDEL
VETERANMOTORCYKLAR
BILAR
GAMLA LEKSAKER
EMALJSKYLTAR m m

Muséet med personlig service



ÖPPETTIDER
8 maj–25 juni lörd–sönd–helgd 12–18
25 juni–15 aug dagligen 12–18
16 aug– 5 sept lörd–sönd–helgd 12–18
Tel 0243-201 90



Entré: Vuxna 5 kr – Barn 3 kr – Grupprabatt

VÄLKOMNA!



Välkomna till ett besök i Motormuseet i Torsång.

Där vill vi berätta om och visa den tekniska utvecklingen på motorsidan under 1900-talet. Tonvikten ligger på motorcyklar, NECKARSULMER, WANDERER, CAROLUS m.fl. MUSEET ska vara intressant för en hel familj tycker vi och har därför även leksaker från sekelskiftet och framåt i tiden, SCHUCO, LEHMAN, SKOGLUND & OLSSON, DINKY m.fl. HUR såg det ut i en affär förr? Ja det vill vi visa med en LANTHANDEL, vars inredning är från 1880-talet. På hyllor i lådor och i taket finns allehanda paket, påsar och flaskor med KRYDDOR, TVÄTTPULVER, TVÅL, STÄRKKRAGAR, SNUS, HÄSTSKOSÖM och även manufakturvaror. KAFFEKVARN och KASSAAPPARAT hör naturligtvis dit och STRUTKARAMELLER.

Vi har också bil- och motorcykeltillbehör samt EMALJSKYLTAR m.m. från äldre dar.

Till en trevlig stund i vårt lilla museum hälsar er familjen ERIK ÖRTLUND.

Motormuseum

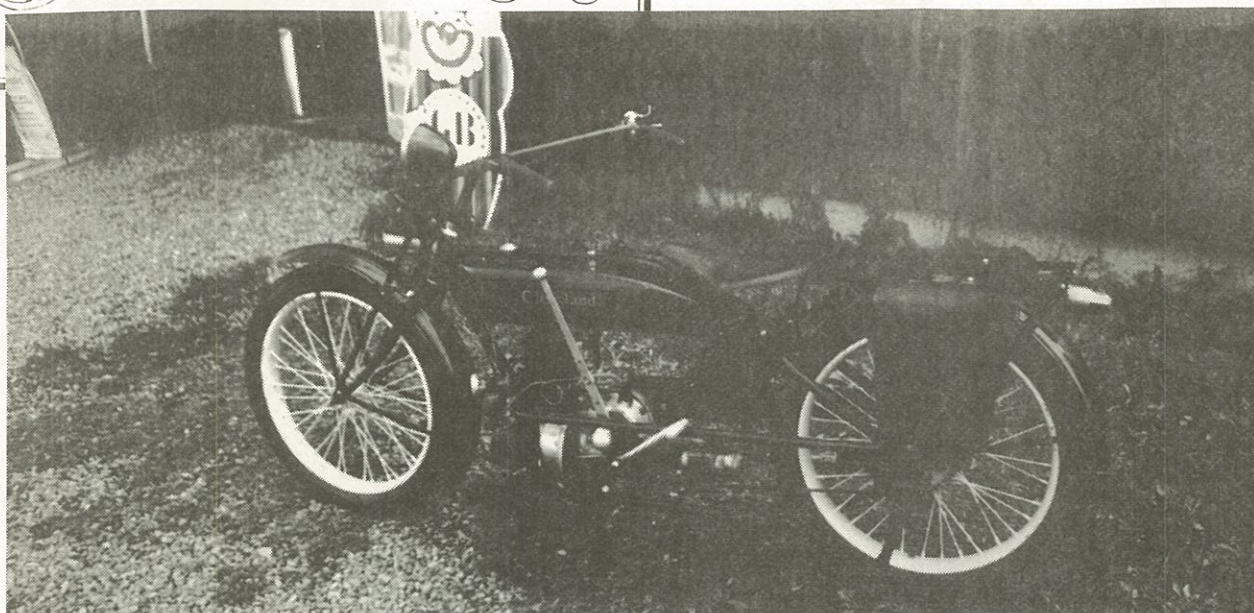
Torsång Dalarna
vid Dalälven 8 km söder Borlänge

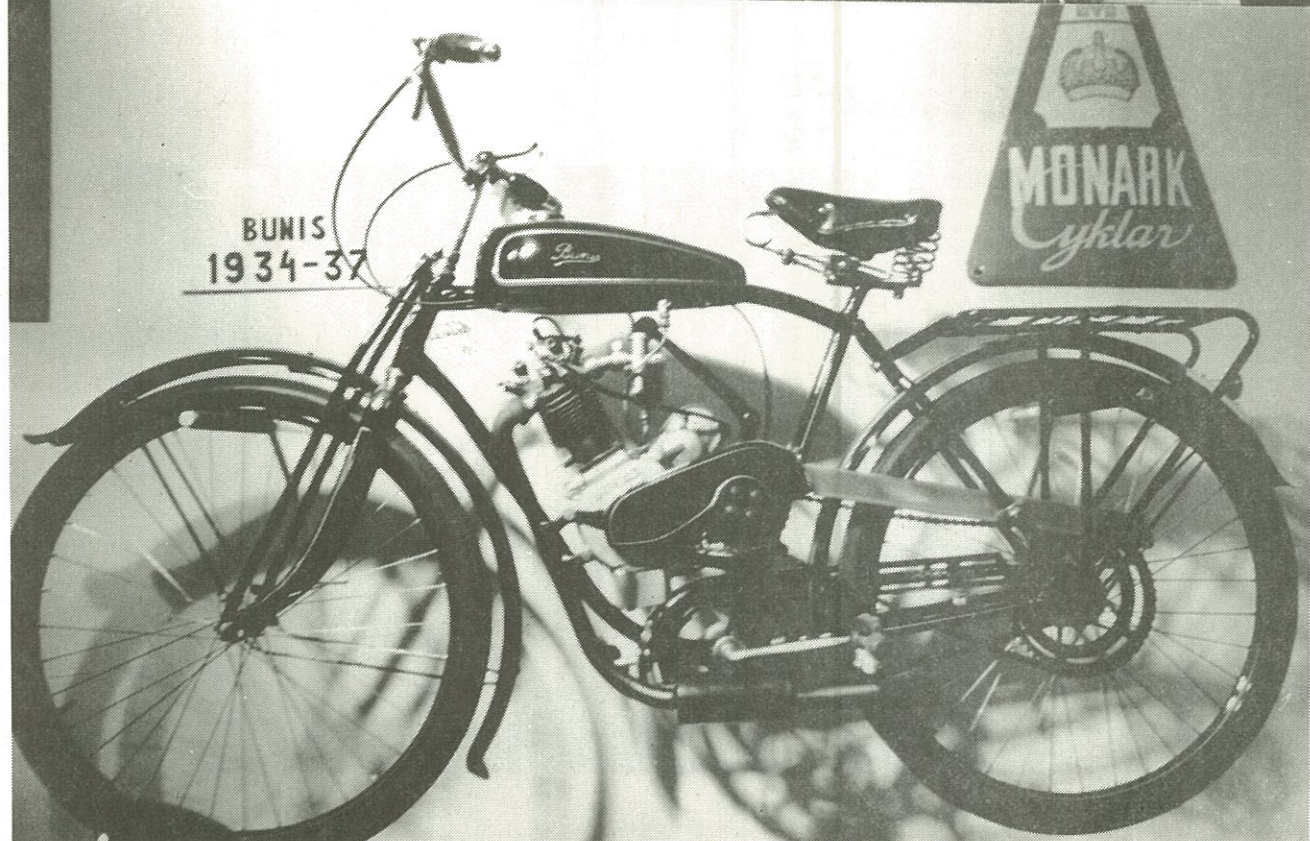
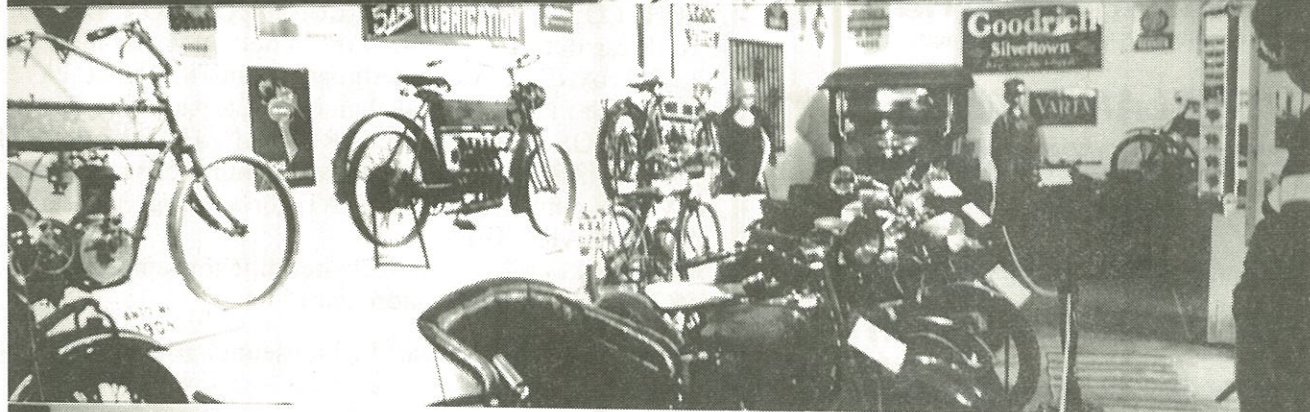
MUSÉELANTHANDEL
VETERANMOTORCYKLAR
BILAR
GAMLA LEKSAKER
EMALJSKYLTAR m m

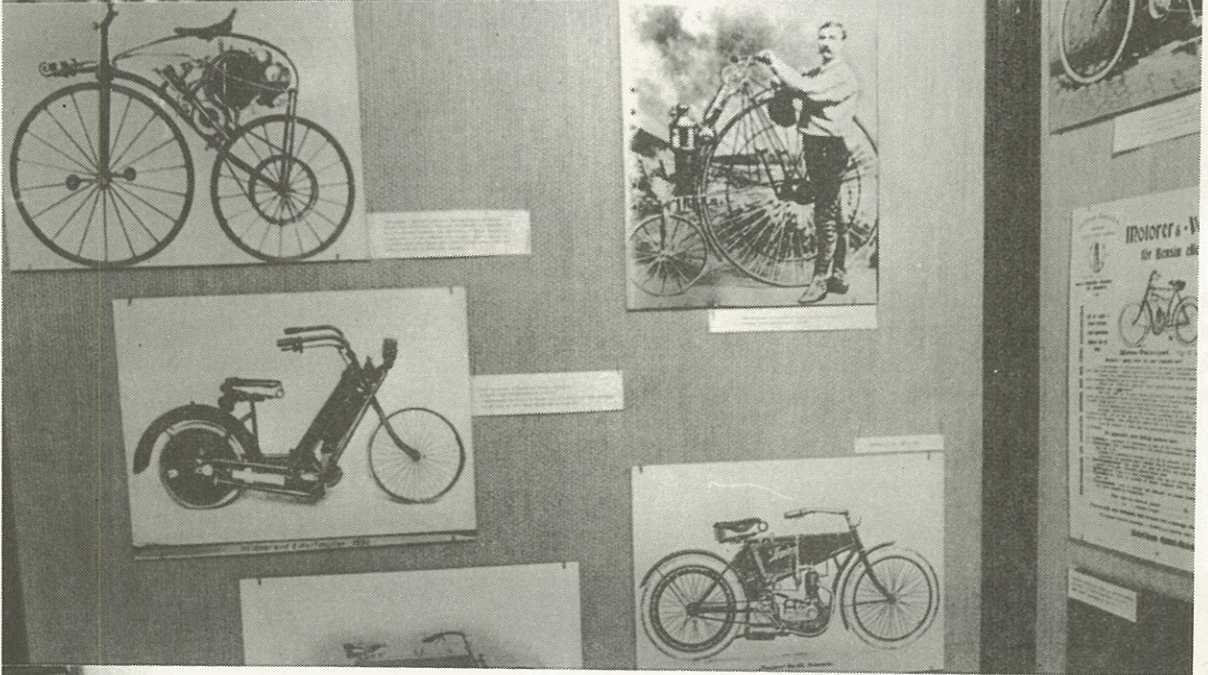
Muséet med personlig service



ÖPPETTIDER
8 maj-25 juni lörd-sönd-helgd 12-18
25 juni-15 aug dagligen 12-18
16 aug- 5 sept lörd-sönd-helgd 12-18
Tel 0243-201 90



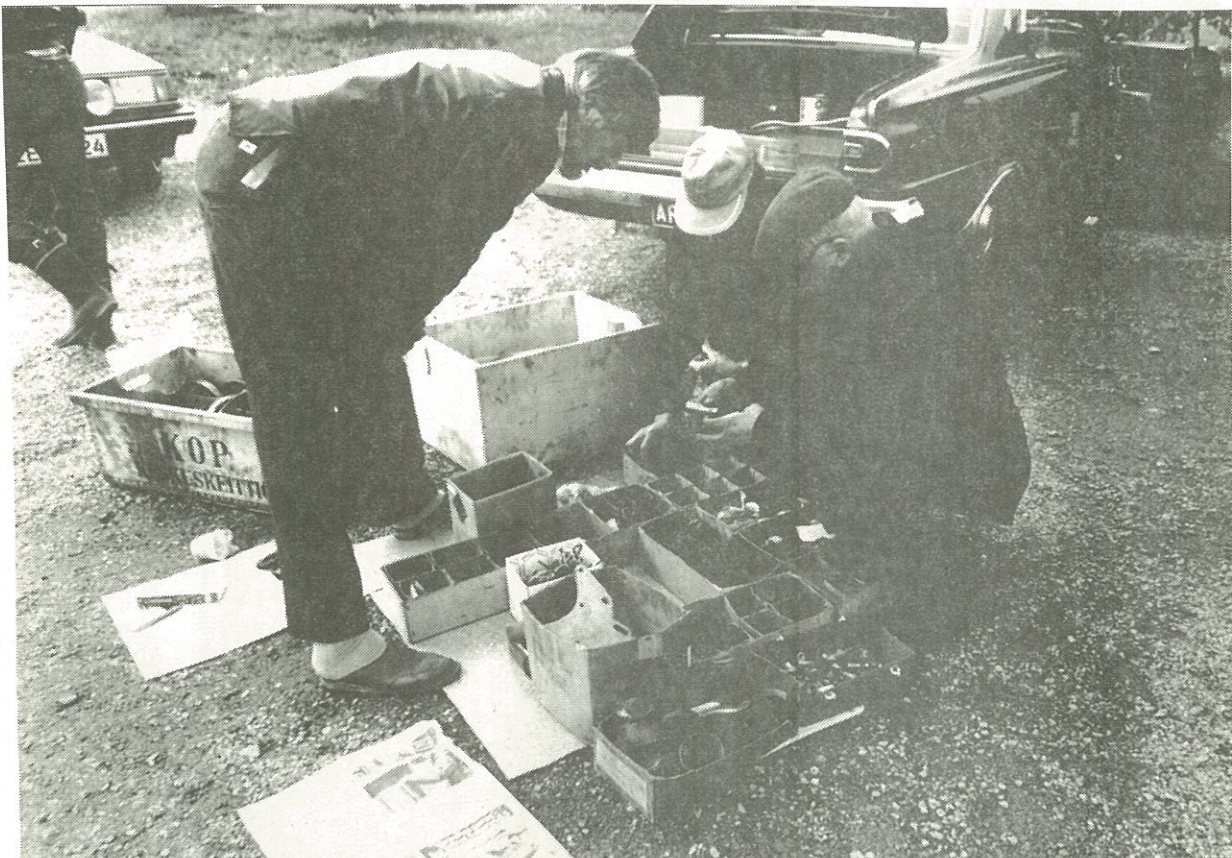






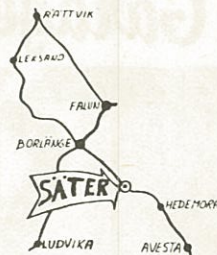
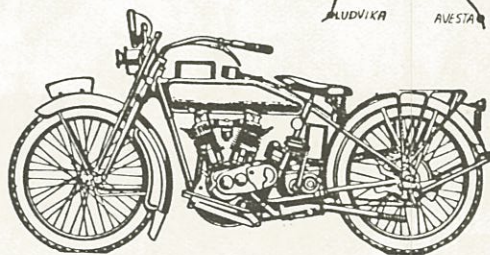
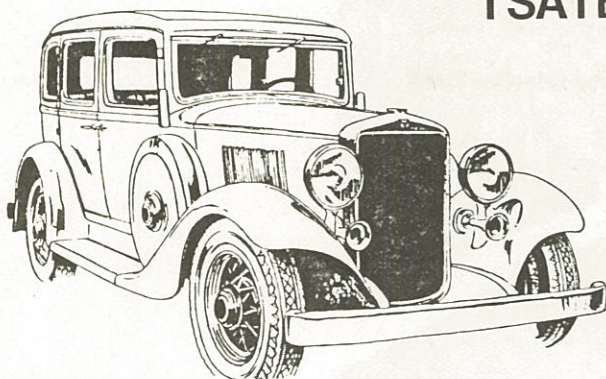
Falumarknaden besöktes som vanligt av mycket folk. Snart är det dags för årets marknader. Här nedan har vi en långväga gäst på Falumarknaden. Ända från Jakobsstad i Finland hade Pelle Lillqvist kommit. Han hade mycket kuranta motorcykel delar med sig, så hans resa gick säkert ihop, samtidigt som han fick träffa vänner i Sverige.

marknad



VÄLKOMMEN TILL "MOTORPARADISET" IDALARNA

SVERIGES NYA MOTORMUSEUM
I SÄTER



ÖPPET ALLA DAGAR
KL.10.00—18.00

CAR AND MOTORCYCLE MUSEUM

SÄTER, SWEDEN 0225-531 44

Lördagen den 7/5 1983 arrangeras "Säters Motormarknad" kl.7.00-15.00.
Plats: Gårdsplanen och runt Säters Bil & Mc museum som ligger i direkt anslutning till riksväg 70e i Säter.
Förhoppningsvis skall då utbyggnaden av Säters Bil & Mc museum vara klart och då inrymmer museet 40st bilar och en hel del motorcyklar. Nytt för år 83 är en lanthandel som byggts upp inne i museet. Den tidigare så uppskattade verkstaden är kompletterad med en hel del nya prylar.

Nya medlemmar 1982-83

Kurt Sundelin Östersund
Bo Jacobsson Hammerdal
Håkan Carlén Östersund
Karl-Göran Dill Ås
Göran Ihrén Östersund
Hasse Appelqvist Östersund

Allan Evertsson Offerdal
Karl-Åke Lagergren Östersund
Bengt Stenqvist Östersund
Anneli Jönsson Östersund
Filip Karlsson Svenstavik
Thomas Granholm Hoting
Gunnar Nilsson Hoting
Kent Lidén Frösön
Lars Nyström Östersund
Malte Johansson Frösön
Ingela och Kjell
Åke Persson Frösön
Åke Dahlquist Ånge

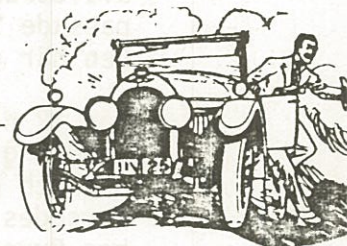
DKW 1934, Husqvarna 1951
Ford B 1932

Monark 1927, FN 1948, Velocette 1950,
Typhon 1952, MGB 1969
Ford AA 1932
Opel Kapitän 1961

Standard Vanguard 1954
Ford AA 1930, Indian 1945
Opel 1937, Morris Oxford
Nash 1934
Chevrolet 1958

Volvo PV 445 1956

Indian 1916, Gripen 1932, Triumph 1955.
Nash Standard Six, 2 dörr Sedan 1928.



KLUBBAKTIVITETER VÅREN 1983

Öppet Hus alla måndag kvällar, kl 19.00 - 21.30 Varierande konfekt!

8/4 Garagebesök i Strömsund. Samling vid Folkes bil kl 19.30
Samåkning från klubblokalen kl 18.15.

6-7-8/5 Veteranbilutställning i Expo Norr hallen.

3/6 Garagebesök hos Einar Mattsson i Ånge kl 19.30.
Samåkning från klubblokalen kl 18.00.

27/6 Sista Öppet Hus i klubblokalen.

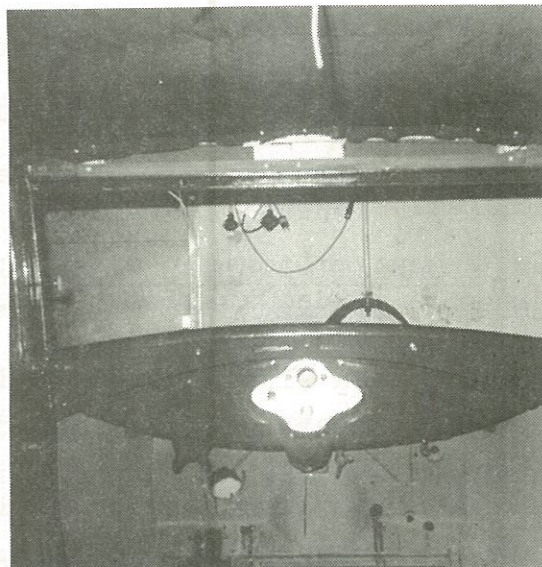
30-31 juli. Treklubbarsrally i Hammarstrand med omnejd.

Garageträffar

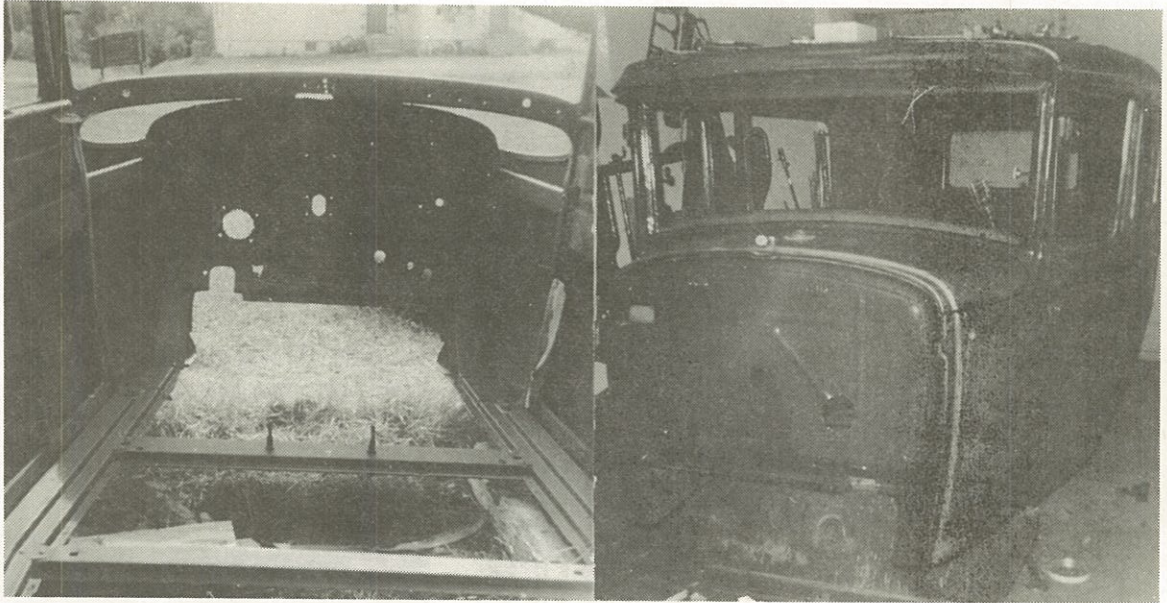


Garageträffar har det varit på två platser under den gångna hösten. Den 1 oktober var Stig Nilsson i Strömsund värd för ett besök. 23 medlemmar hade mött upp i MK Nordjämtens klubblokal. Strömsunds fotograf visade en halvtimmes lång film om Vattudalsrallyt, som gick 1981. Sedan blev det garagebesök hos Alf Hansson, som renoverar en Dodge 1927. Lennart Höglund fick sedan besök och kvällen avslutades med kaffe och smörgåsar i klubblokalen. Som vanligt passade Stig på att testa deltagarna med en klurig frågetävling. Den här gången gällde det att identifiera bilmärken.

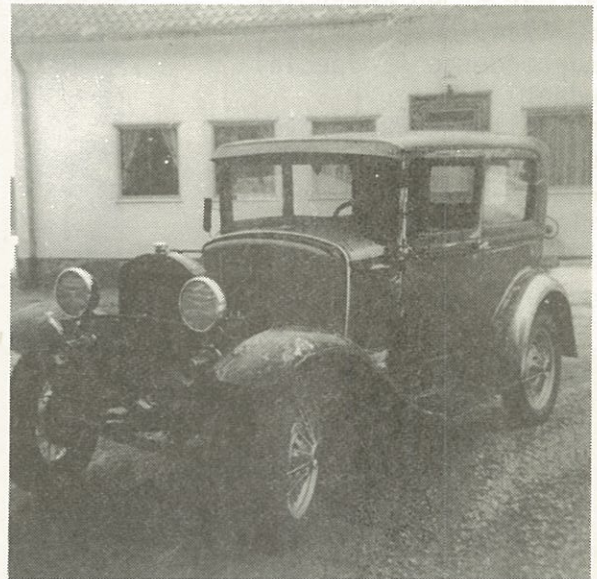
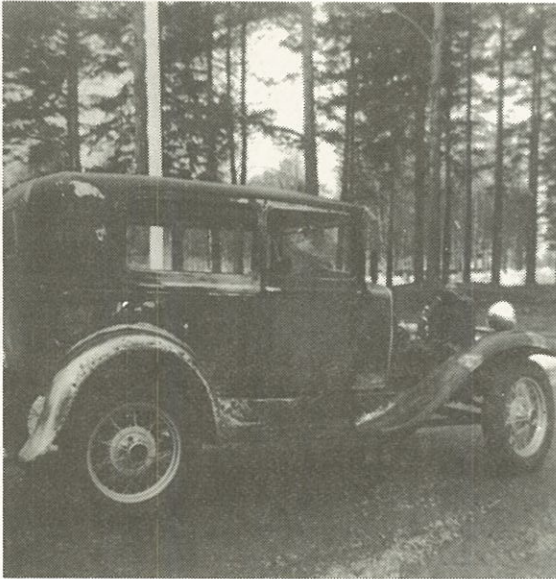
Den 12 november samlades 12 medlemmar vid Centrum i Hammarstrand. Färden gick därifrån till Arvid Eriksson för ett besök i hans lador och garage. Där fanns Buick 1935, Austin 1950, Jaguar 1954 och Mercedes Benz 1958. En Mercedes Benz 170 B Cabriolet fick vi se hos Bruno Frid, som denne höll på att renovera. Nästa besök blev hos Pelle Norman, som också bjöd på kvällssupé. Efter denna blev det rundvandring i Pelles garage och stora utrymmen. Hur många bilar har egentligen Pelle? Studera matrikeln, så får Du svaret! En timme in på det nya dygnet åkte vi i älgfarlig miljö åter till Storsjöbygden. Trots den sena årstiden var det ändå fint väglag, då ingen snö ännu hade kommit. Temperaturen var denna kväll + 8 grader.



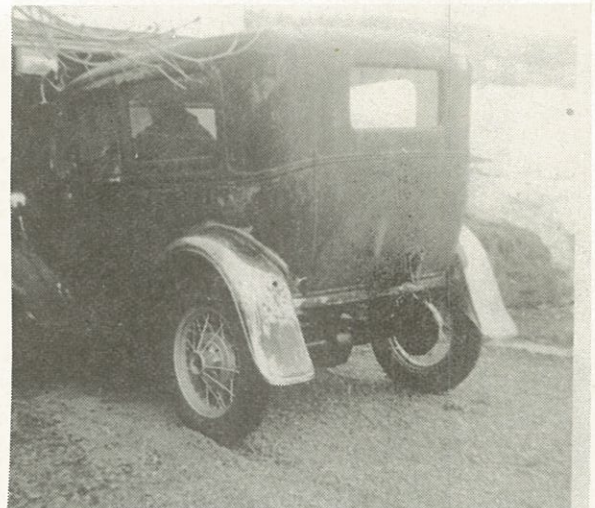
En mycket vanlig syn vid garagebesöken. Blästrad och nylackerad ram. De här bilderna är från 5 oktober 1966. Leif stod då i begrepp att renovera en A Ford.

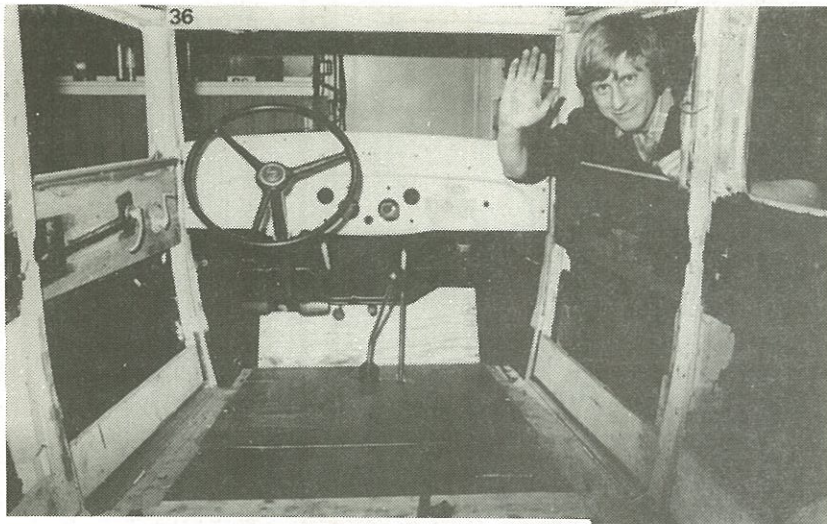


Så småningom blev det karossens tur att få en alltigenom grundlig renovering.



Nu har motorn kommit på plats och den första provturen görs. Skärmarna var dåliga, så det blev en hel del spackling, innan det blev klart för lackering.





Hej!

Jag heter Stig Norén
och bor på Stallvägen 7
i Östersund.

Va, nu då?

Är Du inte klar med din
bil?

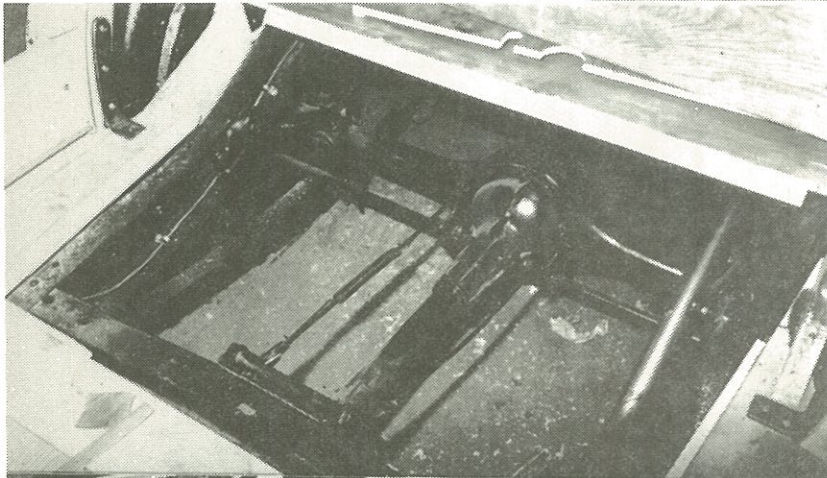
Jo,då. T Forden är klar.

Den har rullat ända ner
till Leksand och upp till
Jämtland igen.

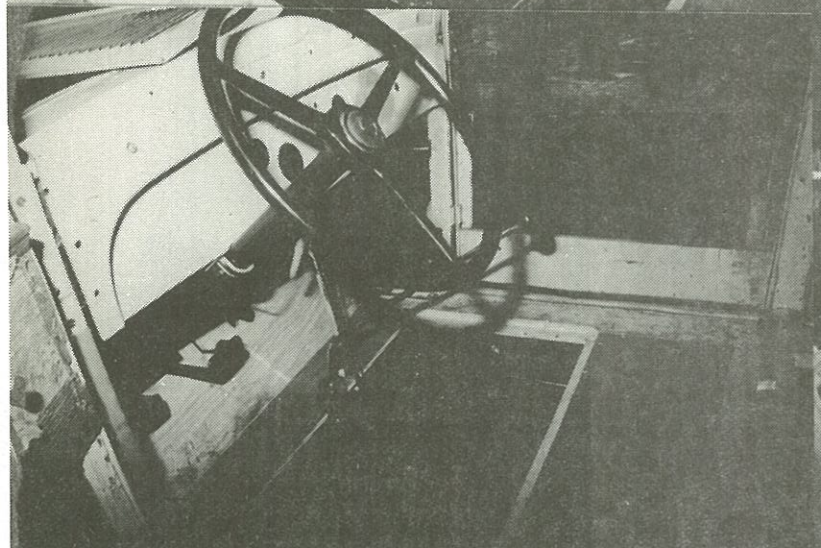
Nu har jag hittat ett
nytt objekt.

Det här är en Chevrolet,
AE, 1931. Modellen heter
Independence AE Special
Sedan.

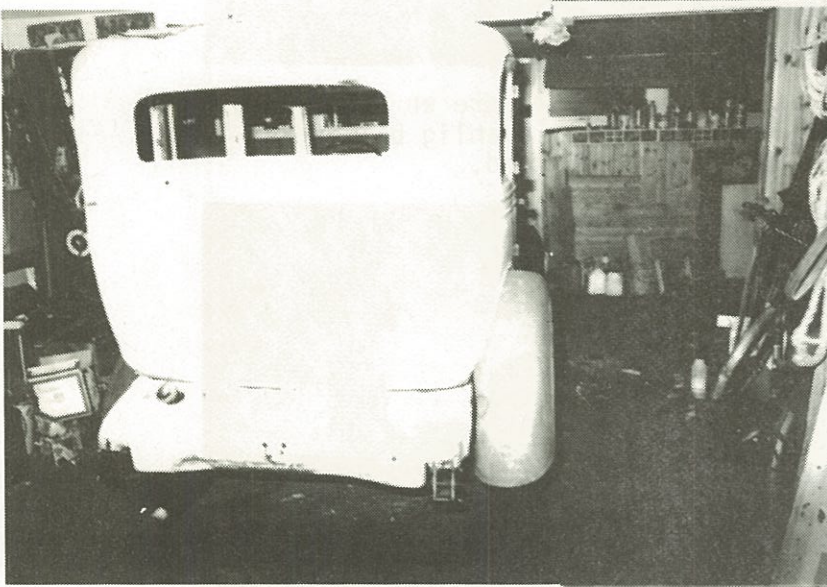
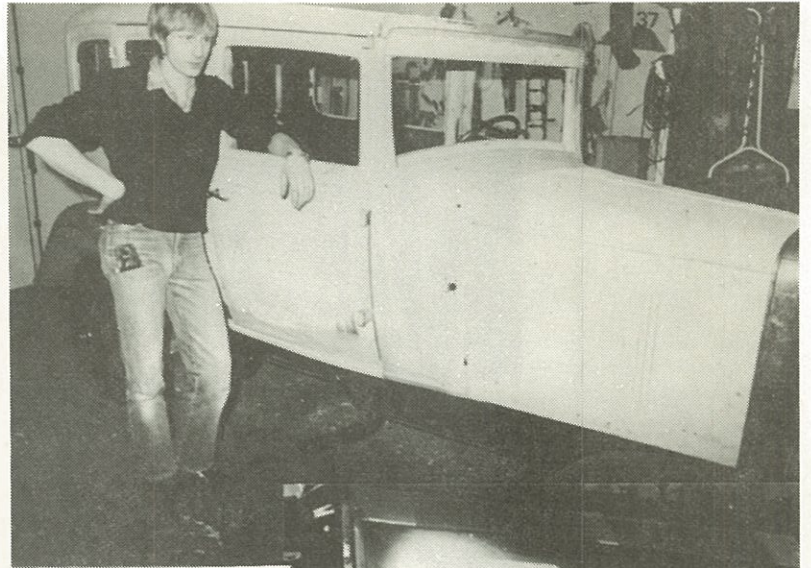
Den tillverkades i över
ett hundra tusen exemplar,
närmare bestämt 109 775.
Bilen kostade ny 650\$.



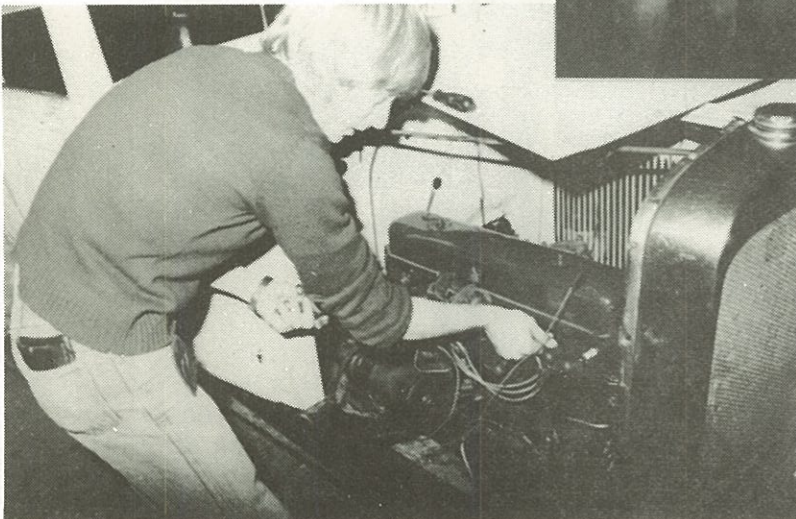
Den här bilen kommer
från Näs och har ägts
av Sigurd Jonsson i Fåker.
Som Du ser, så har jag
bytt allt trävirke i bilen.
Chevrolet har dåligt trä
i sina karosser.
Bilen har en 6-cylindrig
motor, som utvecklar 50 hkr
vid 2.600 varv per minut.



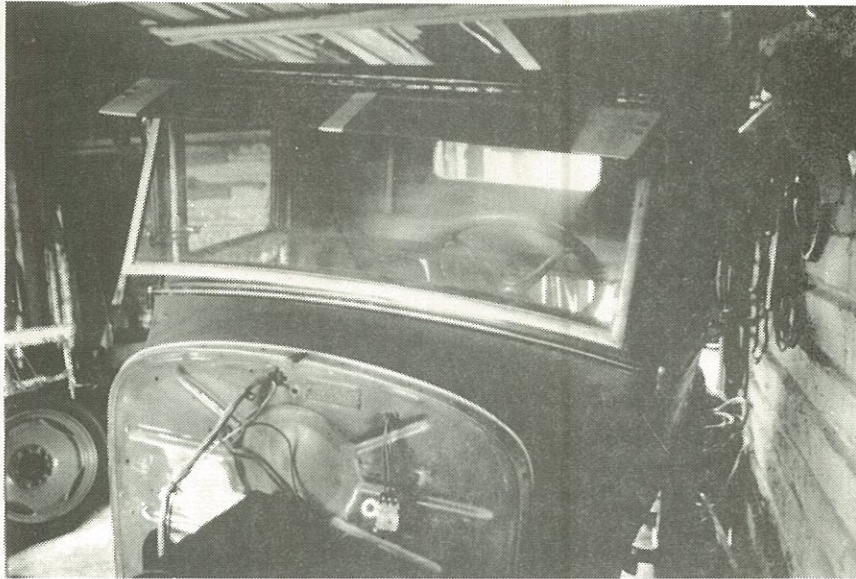
När jag fick tag i denna bil, så var den helt sönderplockad, så det har tagit mycket tid att identifiera alla delar, när jag tidigare aldrig har renoverat en Chevrolet. Chevrolet är lite mer komplicerad än vad en T Ford är.



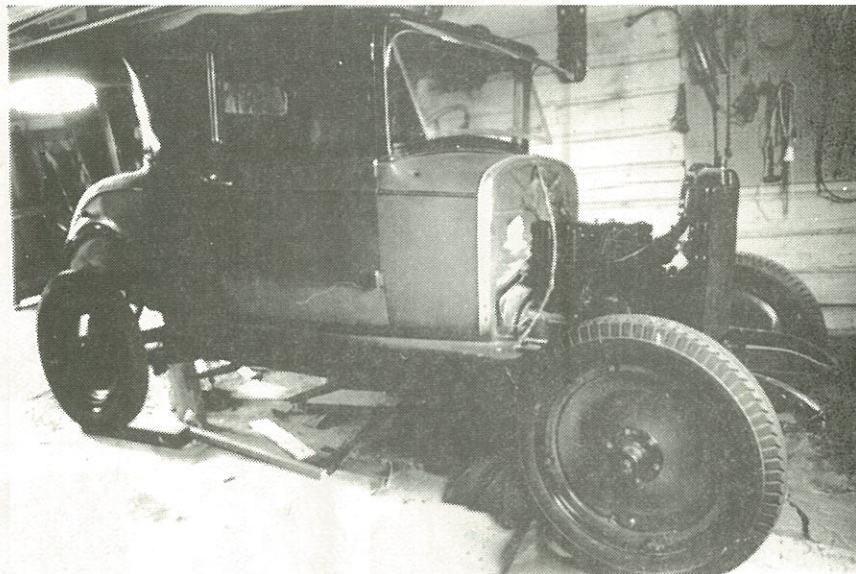
Om allt går väl så kommer den här bilen att rulla i sommar. Motorn är helt igenom genomgången. Just nu håller jag på att spackla karossen. Jag har ännu ej bestämt vem som skall lackera den. Jag vet inte om jag själv vågar göra det.



Det här var en slitstark 6-cylindrig motor, som Chevrolet fabriken kom med i 1929 års modell. Den hängde med under hela 1930-talet. Motorstyrkan ändrades, men i övrigt var det en ganska lik motor.



Får vi lov att presentera ytterligare en Chevrolet. Den här gången är det en mycket ovanlig bil och säkert det enda exemplaret i Jämtland.



Den här bilen ägs av Arthur Persson på Sundsjöåsen. Bilen är en 1927 års Chevrolet. Modellen heter Capitol AA 2 personers Coupé med svärmors lucka.



Chevrolet tillverkade 124 101 vagnar av den här modellen. Ny kostade den 625\$. Bilen har en 4-cylindrig motor och ersatte V-modellen av Chevrolet Superior, som kom i slutet av 1926. 1927 tillverkade Chevrolet 678843 Capitol vagnar.



STORSÖRALLYT

Grandiost sveper Christer Elgendahl ut ur kurvan med sin A Ford Town Sedan 1931.

Vid kontrollen hittar vi ekipagen Lennart Westerbring, Hudiksvall och Sören Larsson, Ilsbo.



Här gäller det att skruva på rätt mutter på tid. Manne B. vertsson och Alf Olofsson.

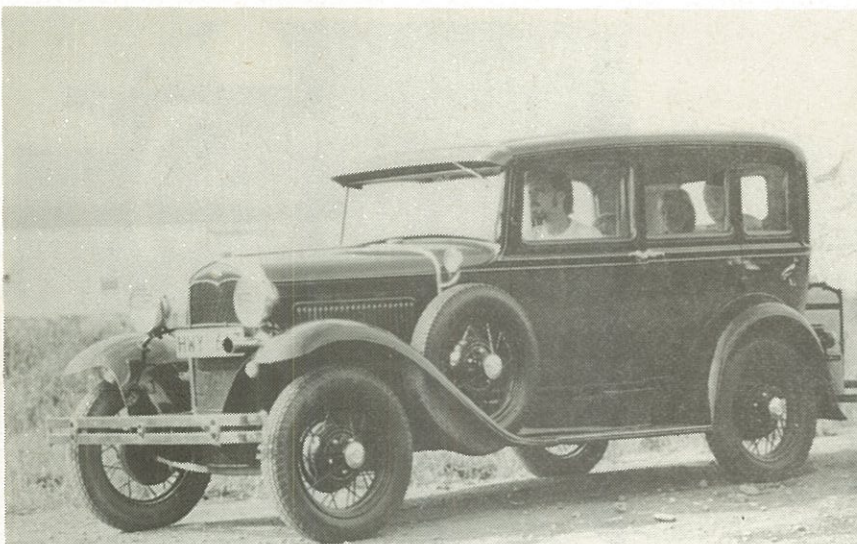


Vilken drömbil!
Mats Ragnarsson rattar stadigt.

**Glansen,
doften,
ljudet...**



Vid Sannsundet fångade vi in Sune Sandström från Rosersberg med 1920 års T-Ford med unik kaross. Centerdoor kallas denna kaross. Lägga märke till backspegeln, fönstret bak på bilen.



Ford A Town Sedan 1931. Christer Elgendahl.



Peugeot tillhörig Åke Jämtsåter och Gunno Grundberg, Kramfors, cabriolet.



Sören Larsson, Ilsbo.

Titta

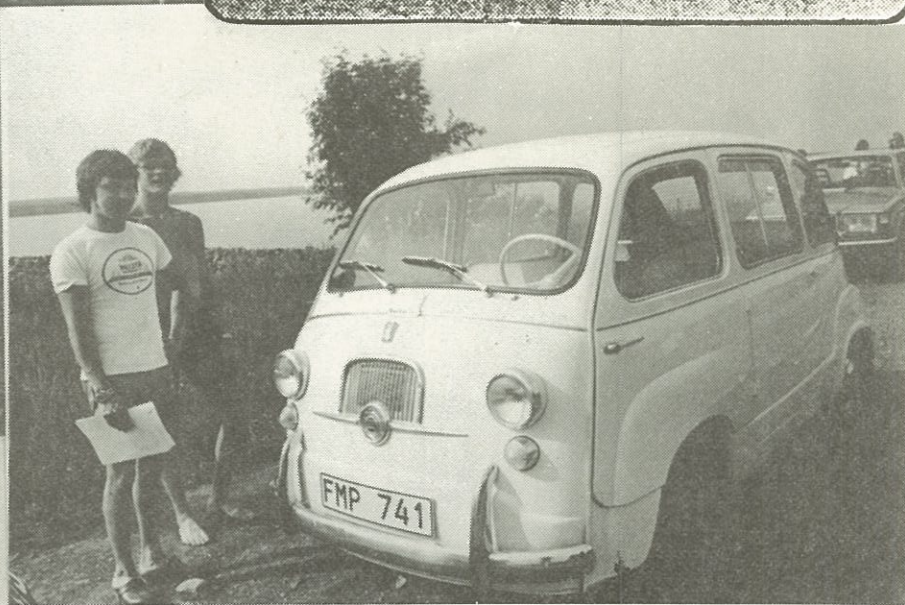
vilka

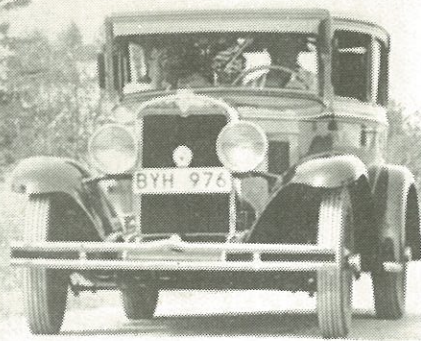
”gam-

bilar”



Ingemar Grawe, Strömsund och Kent Gustafsson, Hammerdal.





Alf Olofsson, Svenstavik, Chevrolet 1930.

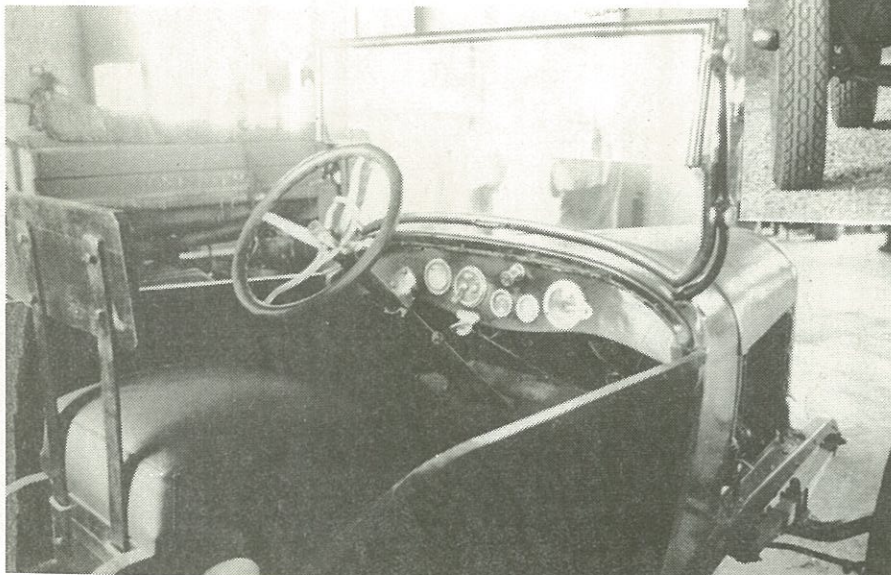
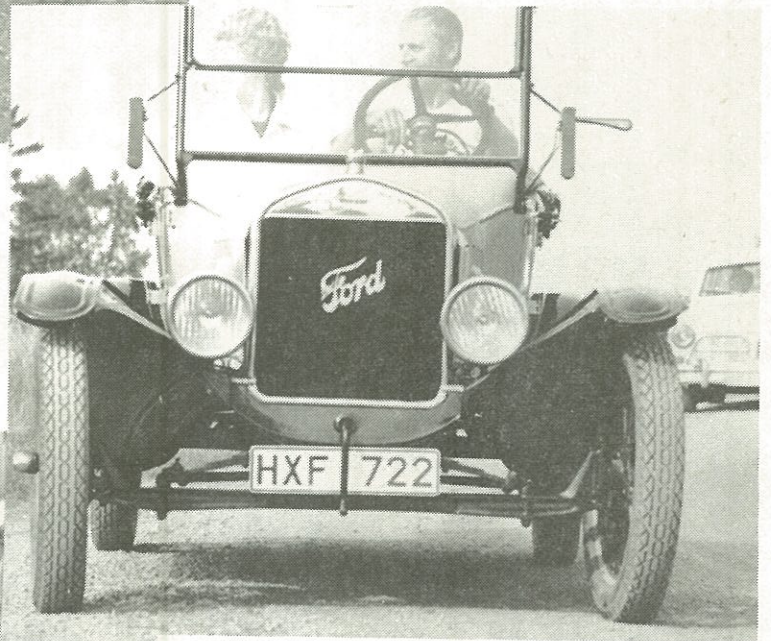


Gösta Lindström från Åsarna deltog i Störsjörallyt med motorcykel.

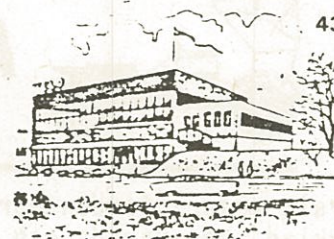


Örjan Bergquist, Arvesund och Britt Marie Tegquist, Östersund i T-Ford.

Studebaker Erskine 1927 tillhörig Folke Hemmingsson, Storhögen, Lit.



Slutligen en verklig pärla, Buick 1924, tillhörig Käll Sandberg. Bilen är ombyggd av Källs pappa till Epa-traktor. Så här såg en riktig epatraktor ut.



A/S VELO

(075) 35 530 — Sluppenvn. 1
7000 Trondheim

Stopp ett tag här är en viktig sida!

När Du nu fyller i postgirokortet för medlemsavgiften, tar vi för givet, att Du anger din rätta och fullständiga adress, så att vi får rätta till felaktiga adressplåtar. Många har fått nya postnummer. Några har kanskje flyttet.

Komplettera med telefonnummer og bilinnhav, gärna registreringsnummer.

Ta fram matrikeln. Kontrollera om det fattas någon oppgift! Förekommer någon felaktighet? Har Du kanskje sålt något fordon eller utökat din fordonspark?

Trondelag Veteranoognklubb

Stiftet 1972 - Postboks 2196, 7001 Trondheim



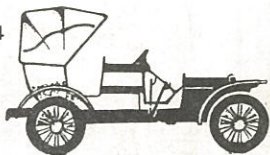
BERGSTAD - LØPET 1983

RØROS, 25 JUNI

Ansvarlig for løpet er Vegard Woldseth (tlf. privat)
(07-918304)

Vårmønstring - søndag 8 mai

Høstløp - lørdag 27 august (i samarbeid med Nord-Trøndelag Motorhistorisk Forening)



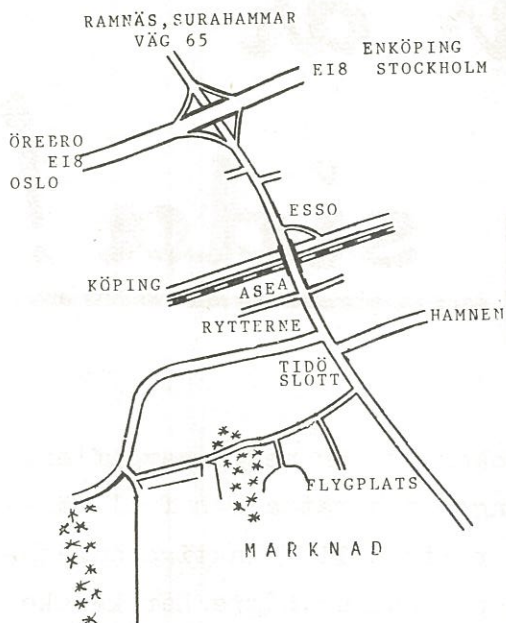
AROSMARKNADEN

VÄSTERÅS

Årets veteranfordonsmarknad för gamla bilar och motorcyklar, renoverade och objekt, hela och i delar, reservdelar och litteratur.

LÖRDAGEN 23 APRIL 1983

OBS: Vi vill endast ha säljare vars saluförda delar till större delen har anknytning till hobbyen.



Hänvisningsskyltar utsatta från E 18

Gratis parkering
Reserverad plan
för gammalbilar

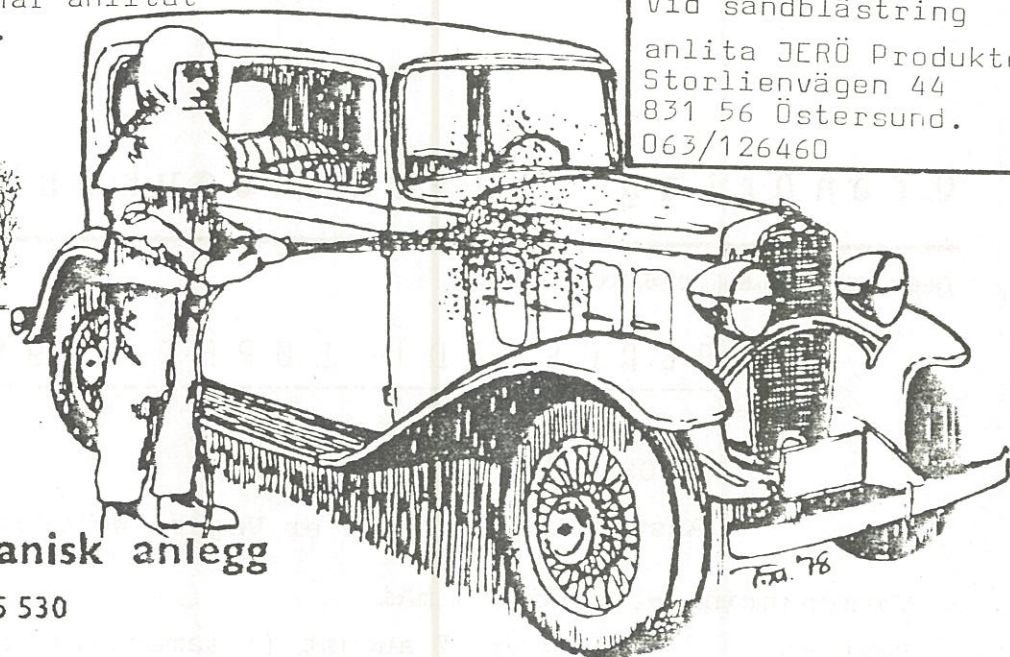
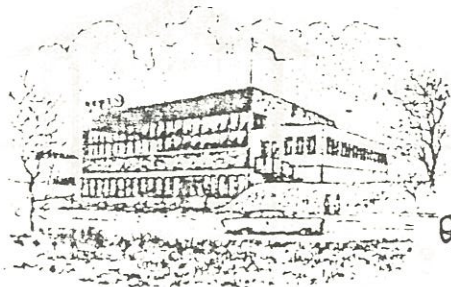
Försäljning av
förtäring är
förbehållen Aros
Motorveteraner

Kontaktman: Torbjörn Wahlgren tel: 021-540 42

AROS MOTORVETERANER

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.

NASH 1938: Ram, kaross, axel, hjul, skärm m.m.
Mikael Sellström, Berge, 832 oo Frösön.
Tfn 063/128823.



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

A S VELO

galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon *35 530
7000 TRONDHEIM

JVBK:s

Veteranbil

Show

Östersund

6-7-8 maj

1983

SAMLARBILS AUKTION

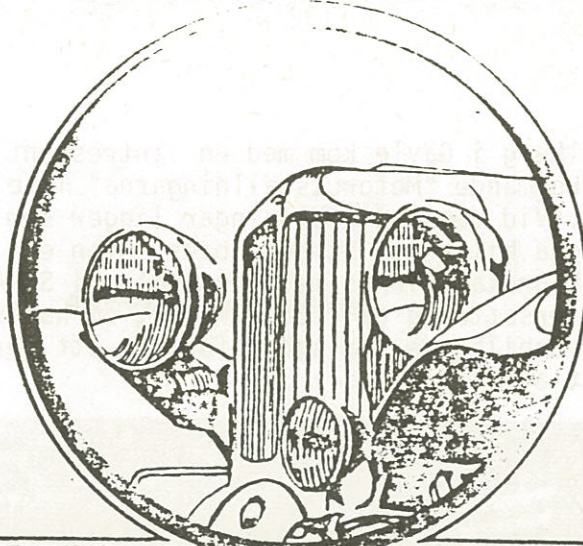
i Tibro
12 juni 1983.

Autohistoriska Rallyt
8 - 15 juni 1983
Göteborg - Stockholm

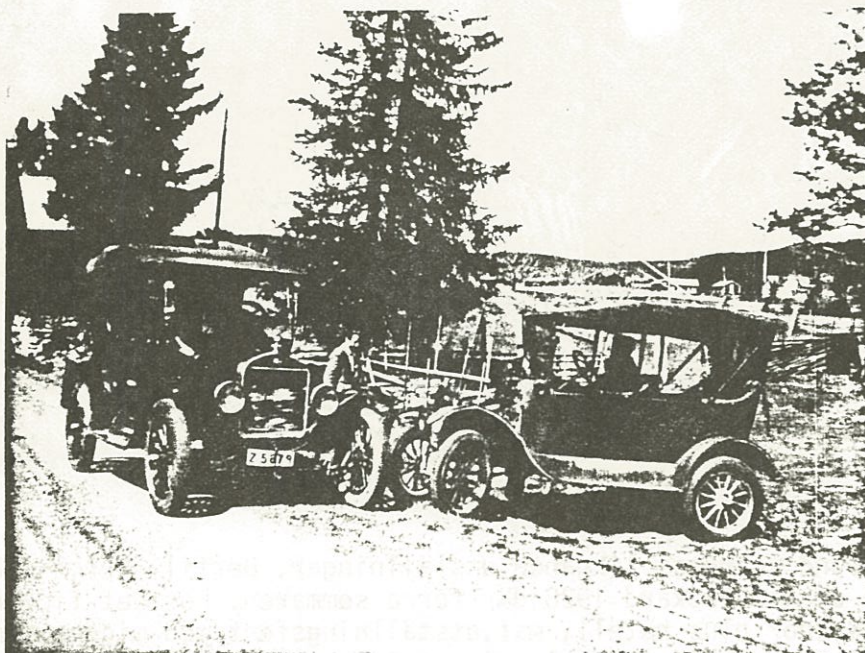
Styrkepröven
Christiania - Lillehammer.
3 - 5 juni 1983. NVK.

SILICON BROMSVÄTSKA
F:a Deccel, Mölndal.
Tfn 031/276803 e.17.00.

BRA RENOVERINGSOBJEKT!



ÅRETS VIKTIGASTE PAPPER!

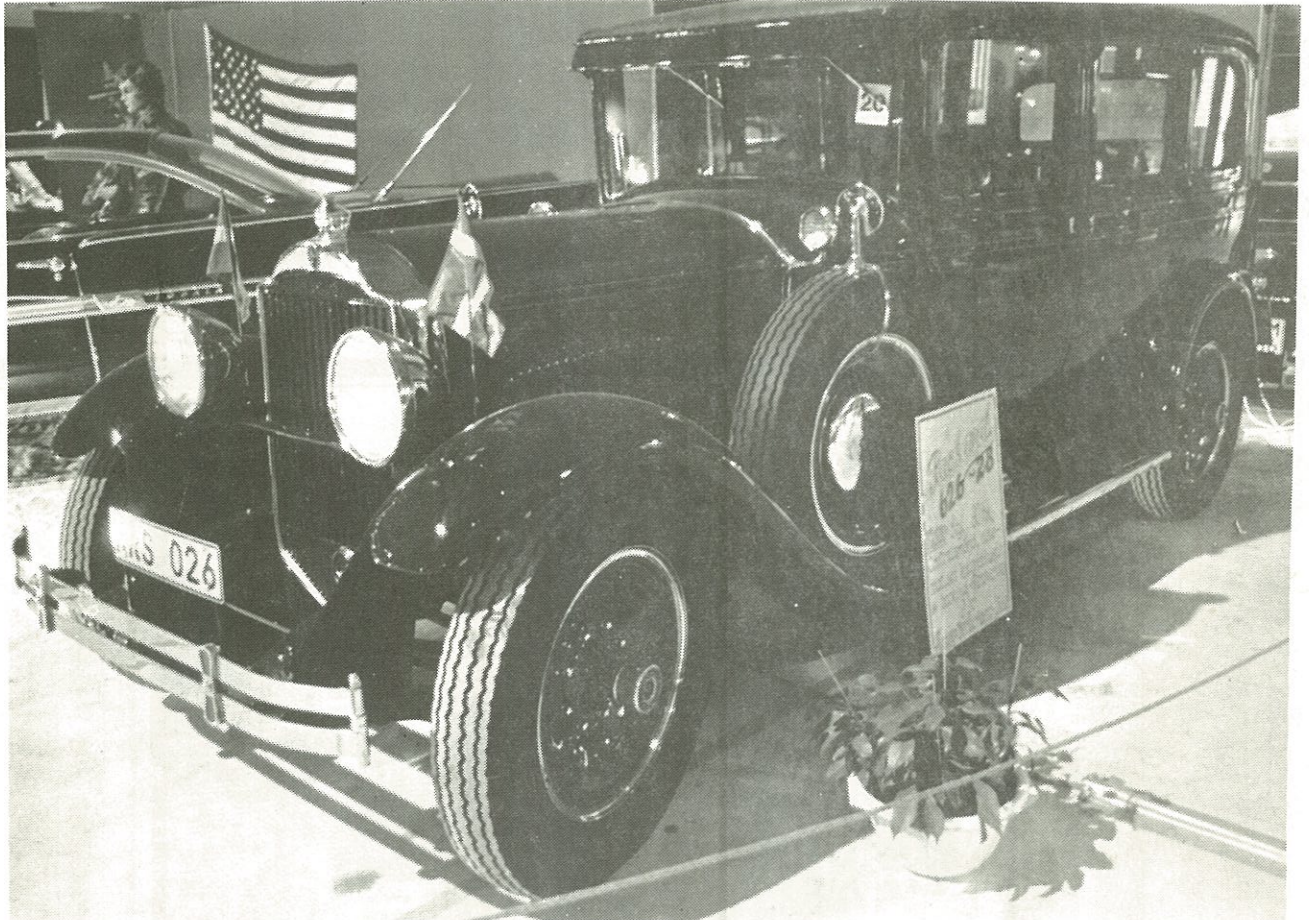


Rapport från MHRF:s årsmöte i Stockholm den 2 oktober 1982.

Först på dagordningen kom en allmän frågestund, därefter försäkringsinformation och sist årsmötet.

En inbiten lastbilsfantast med gengasaggregat på hjärnan sinkade årsmötet med minst en timmes dumma frågor. Efter vad jag förstår, så är en försäkring till för att hålla en försäkringstagare skadelös vid uppkommen skada, inte att man skall tjäna pengar på den, vilket "gengasfantasten" försökte övertyga oss om. Nog om detta.

Esbjörn Ståhlberg i Gävle kom med en intressant skrivelse angående de återkommande "Motorutställningarna" lite varstans i vårt avlånga land. Vid dessa utställningar ligger som regel tyngdpunkten på ombyggda bilar typ Street Roads. Även ett antal fordon i originalskick brukar finnas med. En medlem i SSRA har en garanterad minimiersättning på 1.500 kronor, om han ställer ut sin bil. En veteranbilägare får själv försöka att förhandla sig fram till ett avtal.



I Östersund anordnas liknande utställningar. Bertil Åberg i Gävle ställde ut sin Packard 1928 där förra sommaren. För det fick han 1.750:-kronor plus hotell, mat, utställningsfest med middag samt bussutflykter. Allt förstklassigt! Arrangörernas kostnad för Bertil kan beräknas till 3.000 - 3.500:- kronor. Bertil är mig veterligt redan inbokad till nästa utställning nu i vår.

Mig veterligt har aldrig någon i Jemtlands Veteranbil Klubb erhållit någon ersättning för att de ställt ut sina bilar. Vi är nog lite blåögda inom JVBK.

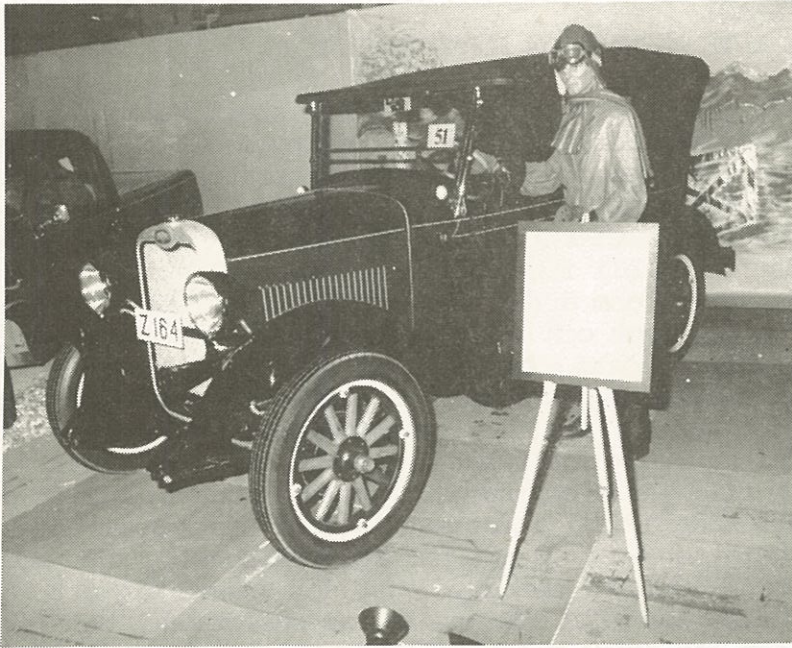
Vad Ståhlberg ville komma fram till är att snarast få fram ett avtal mellan arrangörer av motorutställningar och MHRF:s medlemmar. Det kan inte vara riktigt, att mer eller mindre seriösa utställningsarrangörer inte betalar för sig. Tas entré vid utställningen behöver ingen ställa ut sin bil gratis.

Vad som skall anses som skälig ersättning vid utställningar, bröllop, skolavslutningar och andra jippon skall MHRF försöka utreda och sedan komma med en riktpislista, som skall gälla för hela landet.

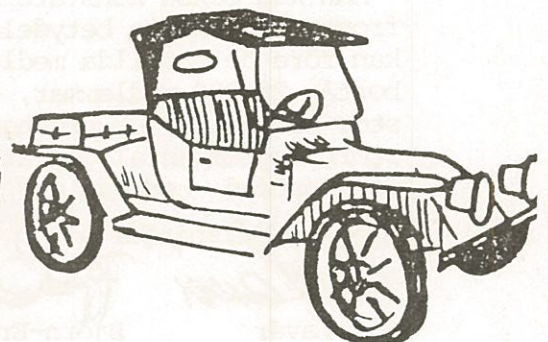
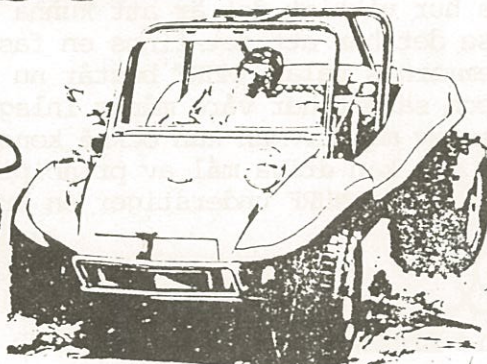
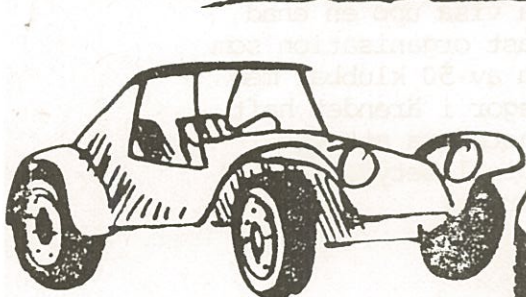
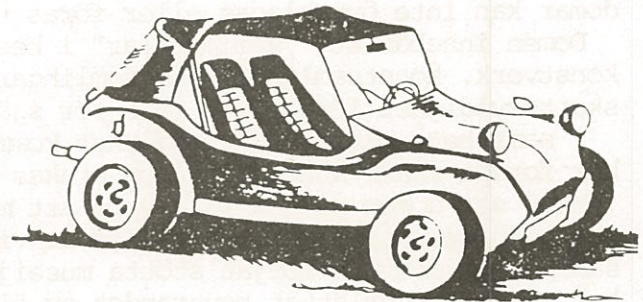
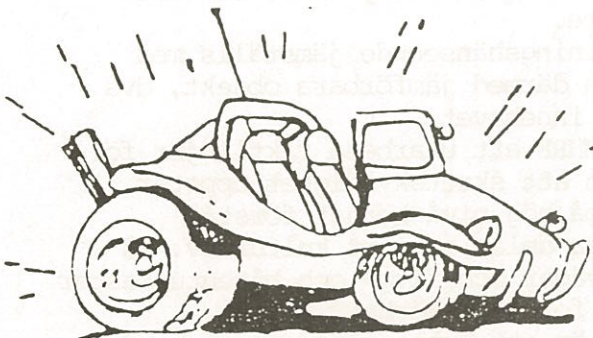
Ett annat område, där det snyltas är motortidningsbranschen. Det anses som fullt naturligt, att man skall ta ut sin bil och leta reda på lämplig fotomiljö och sätta till några timmar för att ta några foton. Äran att få vara med i en motortidning ska tydligen värderas högt. Även här skall MHRF få fram några riktlinjer om skälig ersättning.

När det gäller helt vanliga dagstidningar inom länet, som vill göra ett reportage, borde även de kunna göra rätt för sig på något vis. Varför inte som några dagstidningar gör i södra Sverige. De ger bort en gratis prenumeration en viss tid.

Kom ihåg, att alla bilder, som tas av en tidningsfotograf inte får publiceras utan fotografens medgivande, även om Du fått bilden av fotografen. Där har jag själv gått på en nit, men det är en annan historia.



Så till något helt annat. Har Du tänkt på att om Du bygger upp ett helt nytt fordon från grunden av bildelar från olika bilar, så bygger Du en bil, som aldrig funnits. Då skall Du, om Du är ärlig, betala accis. En stor utgift idag. Accisen är



idag 2:70 per kilo, dvs. 2 - 5.000:-kronor för en ordinär gammal bil. Men som sagt det var om man var ärlig.

En annan sak, som togs upp var taxeringsmyndigheternas agerande i gambilar. Om någon skulle få brev från taxeringsmyndigheterna angående "gambilar", så hänvisa dem till MHRF. De har lovat ge svar på tal.

**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.

Stockholm 1983-03-01

REGERINGSRÄTTENS

DOM

857-1981

den 18 februari 1983

REGERINGSRÄTTENS UTSLAG:

"SAMLARBILAR" SKALL INTE RÄKNAS SOM FÖRMÖGENHET!

Ända sedan 1976 har frågan om hur "samlarbilar" skall behandlas i självdeklarationen varit föremål för rättslig behandling i olika instanser.

I februari 1983 kom äntligen domen från Regeringsrätten (högsta skatteminstolen i Sverige). Man ansåg att den bil som målet rörde var att betrakta som "samlarbil" och därför inte skulle tas upp som förmögenhet i självdeklarationen och därigenom bli föremål för förmögenhetsskatt.

Eftersom Regeringsrättens dom är prejudicerande (dvs lägre domstolar skall i fortsättningen döma likadant och taxeringsnämnderna vet vad de har att rätta sig efter) betyder det att "samlarbilar" som uppfyller de normer som nämns i domen i fortsättningen kommer att behandlas på samma sätt.

Fram till nu har det varit dåligt med samstämmigheten hos taxeringsmyndigheterna. En del har helt ignorerat innehavet av "samlarbilar", andra har låtit mål gå upp till läns- och kammarrätter där ägarna blivit dömda. Den nya domen gör att sådana fall i fortsättningen inte kommer att uppstå.

Målet som Regeringsrätten nu avgjorde har rört en Bentley 1930 som ägs av AHK-medlemmen Gabriel Öhman i Danderyd. När det visade sig att målet var av principiell betydelse för alla MHRF-medlemmar beslöts att MHRF skulle överta kostnaderna för att driva målet till högsta instans. Målet har skötts av advokat Carl-Einar Mellander i Göteborg (medlem i bl a AHK och GMHK) som också hjälpt många andra medlemmar i MHRF-anslutna klubbar i deras kamp mot taxeringsmyndigheterna.

Efter att ha förlorat i såväl läns- som kammarrätten har vi nu fått ett för oss positivt utslag i högsta möjliga instans. I Regeringsrätten tar man endast upp fall som man anser har prejudicerande betydelse, och dess domar kan inte överklagas eller föras vidare.

Domen innebär att "samlarbilar" i beskattningshänseende jämställs med konstverk, konstsamlingar, boksamlingar och därmed jämförbara objekt, dvs skattskyldighet föreligger inte för själva innehavet.

I samarbete med Riksskatteverket kommer MHRF att utarbeta riktlinjer för hur fordon skall kunna ägas och brukas utan att skattskyldighet uppstår.

MHRF ser domen som ett bevis på att man på hög nivå börjat förstå att både teknik- och kulturhistoria är viktiga delar av vårt kulturarv. På samma sätt som man börjat stötta museijärnvägar och flyg- och båtentusiaster har man nu underlättat bevarandet av äldre fordon i körbart skick.

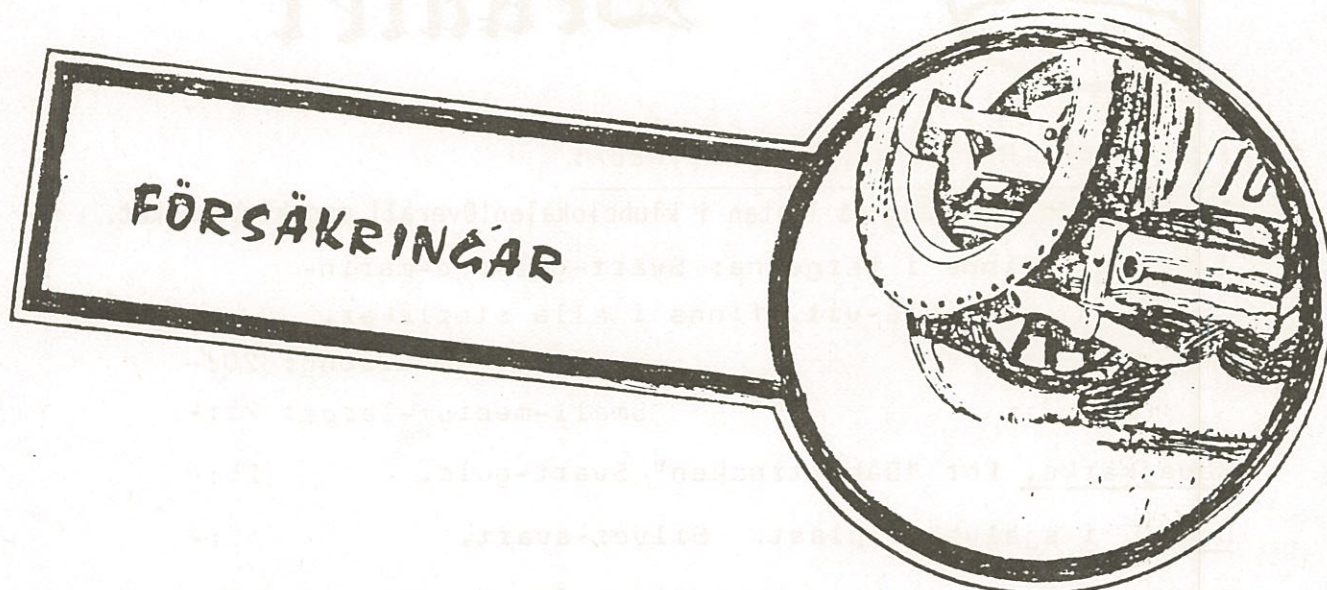
Man kan också konstatera hur viktigt det är att kunna visa upp en enad front, och vilken betydelse det har att det finns en fast organisation som kan föra de enskilda medlemmarnas talan. MHRF består nu av 50 klubbar med bortåt 25.000 medlemmar, och säkert har våra många inlagor i ärendet haft stor betydelse för utgången av målet. Man kan också konstatera att ett stort medlemsantal gör att man kan driva mål av principiell betydelse till låg kostnad - summan per medlem i MHRF understiger en krona!

Vänliga hälsningar


Alf Lavér


Björn-Eric Lindh

Livlig debatt blev det, när loppmarknader kom på tal. Alla var ense om att samordna dem så att de inte kolliderar med varandra. Satsa hellre på större marknader!



Så lite om försäkringar. Folksamns veteranbilförsäkring har nu funnits i 20 år. Folksam har för närvarande drygt 8.000 "gambilar" försäkrade. Vi inom JVBK har runt 30 bilar försäkrade i Folksam. Folksam har till klubbarna via MHRF utbetalat ett administrationsbidrag, som skall täcka klubbarnas hanteringskostnad för försäkringarna. Folksam har betalat tillbaka över 80.000:- kronor i år. Till JVBK har betalats ut cirka 600 kronor.

Lager och garageförsäkringar måste marknadsföras mera. Hur många jämtar har inte sina lador och garage oförsäkrade.

Antal skador inom Folksam har i år varit ovanligt lågt, bästa året hitintills. Ett stort försäkringsmöte kommer att anordnas i Växjö sommaren 1983.

Nu har det kommit en ny försäkring för gamla bilar hos Skandia. Den har funnits sedan maj i år och har ungefär samma villkor som Folksamns. Men de har ingen lager eller garageförsäkring. Uppkomna skador behandlas av distriktsinspektören. Vi får hoppas, att han vet något om gamla bilar. Man behöver inte vara medlem i någon klubb. Skandia betalar inte tillbaka någon avgift till klubbarna, därför att de sköter allt själva.

Erfarenhetsmässigt har kanske inte Skandia samma kunskap som Folksam, men vi får väl se vad som händer i framtiden. Vi skall hålla kontakt med Skandia. Jag själv har bara goda erfarenheter av Skandia. Det är bra med konkurrens försäkringsbolagen emellan. MHRF:s styrelse verkade lite avogt inställda till Skandia, men det kanske berodde på att vi satt i Folksamns lokaler, vem vet!

Folke Boogh



Plubb- tröjor o. Dekaler

FRÅN KLUBBARKIVET KAN DU BESTÄLLA:

Overaller. Anteckna Dig på listan i klubblokalen! Overall med klubbmärket.

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:-

Stador, 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: Länsmuseum

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 Muséet

SVÄRDSJÖ: Svärdsjö Motorcykel-Museum (efter överenskommelse, Lennart Palm tfn. bost. 0246-610 05, museet 610 75. Norr Falun).

SÄTER: 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)

Skrotbilar till tusen I RAGUNDA



OBS! Hämtningen av skrotbilarna är gratis.



Ang skrotbilsinsamlingen 1982-83

I ärendet har kommunstyrelsen 1982-10-12, § 297, föreslagit fullmäktige bevilja 75 000 kronor till kostnaderna för insamling av skrotbilarna. Vidare har annons införts i ortspressen för någon vecka tillbaka vari allmänheten uppmanas att senast till den 1 juni 1983 lämna uppgift var bilar finns att hämta. Hämtningen är gratis vid farbar väg. Gevägs Bildemontering tar 350 kronor/bil för hämtning inkl slutskrotning. När kunden själv lämnar skrotbilen till demonteringsplatsen är kostnaden 200 kronor/bil. Priserna inkluderar moms.

Till protokollet antecknas att Jemtlands Veteranbilklubb i skrivelse 1982-11-05 till kommunen påtalat att klubbens medlemmar har svårt att få tag i felande och saknade delar till sina renoveringsobjekt. Därför vill klubben få uppgift om vilka bilar som blir insamlade. Klubbens drygt 200 medlemmar har verksamheten enbart som en intressant hobby. Klubben har haft och har samarbete med andra kommuner som samlar in skrotbilar.

Arbetsingenjören lämnar närmare redogörelse i ärendet.

Vad beträffar framställningen från Jemtlands Veteranklubb vill nämnden hänvisa till Gevägs Bildemontering.

I övrigt pågår registreringen av inkomna anmälningar.

Äkta Läder

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

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



Här har ni beviset, att även jämtlänningar kan göra långturer med sina veteranbilar. T Forden tillhör Stig Norén, Östersund. Han besökte Siljans rallyt sommaren 1983 och körde T Ford hela vägen Östersund - Leksand - Östersund.



Jag har i två års tid sökt höger blinkersglas till min De Soto 1953. Finns det inte någon i detta avlånga land, som har ett glas liggande? Känner Du någon, så kontakta Sven Schylberg! Tfn 063/20701. Grytan 2450, 834 00 Brunflo. Nybliven gammal "gubbe"-50-åring!

Tack!



Tack grabbar för en jättekul present och en storslagen gåva på födelsedagen! Det var roligt. Det glädde verkligen ett veteranbilhjärta.

En bok om jämtlands gamla bilar kommer så småningom. Om Du har ett bra kort på någon gammal bil, så lovar jag att ta med det i boken.

Studebaker Sven.

Gunnars torgstånd

Säljes

FIAT 500 1952 Cabriocoach delvis nedmonterad. 90% komplett. Svenska papper.

VOLVO PV 51 1938. Kompletta ram, bakaxel m.m.

KAPITAN 1939: Koffertlucka.

DODGE 1928: Ram, bakaxel, hjul m.m.

PLYMOUTH 1936/39: Reservhjulskåpa.

PONTIAC, tidig: Ram m.m.

CHRYSLER 1947: Bensinpump nyrenoverad.

TULSA: Ca 1920: Karosseridelar i sämre skick.

DODGE 1918/23: Diverse delar. Halva ramar, torped m.m.

FORD T last? Framaxel med fälgar.

MB 1962. 1967: Diverse smådelar.

CITROEN 1920-tal?? Vindruta m.m. 20/30-tal såsom axlar, hjul.

MB kompakt 220 D: Dieselpump. Nästan ny torkarmotor m.m.

Allt säljes till högstbjudande på grund av utrymmesbrist eller byte. Se köpesannons!

K Ö P E S

Till

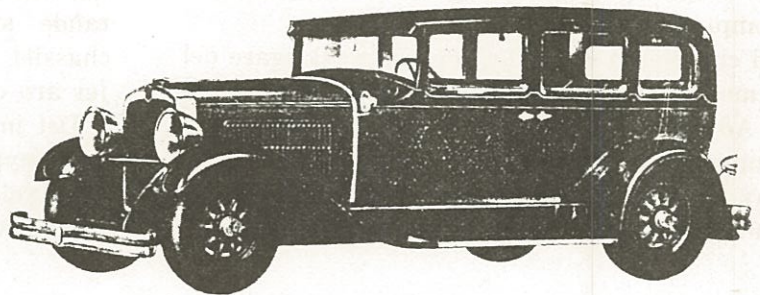
DODGE 1923: Bakaxel + hjul, kardanstång + vindruta. Även andra delar av intresse. Gunnar Jonsson, Svensta 1052, 830 05 JÄRPEN. Tfn 0647/11253 bostaden. Arbetet 0647/70427.

VAR SKALL JAG KÖPA MIN NYA BIL?



Mr. Charles W. Nash.

N A S H 1 9 2 9.



NASH-SEDAN SPECIAL SIX.

Mr Charles W. Nash den amerikanske bilmatadoren och presidenten för Nash-fabrikerna i U. S. A. har gästade Stockholm. Ett så celebret besök kunde naturligtvis icke gå av stapeln med mindre än en massa rykten om dels en Nashfabrik i Sverige och dels samarbete med svenska industrier. Mr Nash har emellertid själv dementerat alla romantiska förmodanden i den vägen och förklarar, att det helt enkelt varit en nöjesresa. Givetvis torde den även vara att betrakta som en artighetsvisit hos den svenska representanten, Wiklunds. Allrahelst som mr Nash gav firman det högsta betyg för ordning och reda samt en extra eloge för det goda försäljningsresultat den kommit till.

Att resan från mr Nash synpunkt endast varit en nöjesresa förstår man, då han erhöll så goda intryck av sin representation här i Sverige och hans besök sammanföll med den nya "Nashens" utsläppande i marknaden, och han på nära håll fick tillfälle att taga del av den succès de nya modellerna gjorde.

De nya Nashvagnarna av serien 400 äro också verkligen "nya" både till det yttre och inre. Konstruktören har ganska fullständigt gjort rent hus och möblerat om från golv till tak. Att han även haft god smak kan var och en genom ovanstående foto av en Special six övertyga sig om.

Då utrymmet icke tillåter en utförligare redogörelse över alla nyheter på de olika modellerna, kunna vi här endast vidröra några av de viktigaste förändringarna. Och som hjulbasen, icke endast här i Stockholm utan även på några andra platser i Sverige synes från myndigheternas sida vara den mest avgörande för en vagns lämplighet som trafikbil, vilja vi först se hur de nya modellerna ställa sig i det avseendet.

Standard six har en hjulbas av 285 mm., Special six 295 cm., och Advanced six två olika modeller, en med 306 och en med 330 cm. hjulbas.

Som vi emellertid sätta mera värde på en liten vändningsradie och god styrning på en bil, kunna vi med nöje konstatera, att vändningsradien har minskats, på Advanced med t. o. m. ända till 25 procent. På denna sistnämnda modell fäster man sig särskilt vid den rent ut sagt underbara styrningen; Gemmers typ med skruv och rulle. Säkertligen det förnämsta i styrväxelväg, som hittills konstruerats. (Den förekommer hittills endast på Nash, Pierce Arrow och Stearns Knight).

Kompressionen i motorerna har även väsentligt höjts. Bohnalitekannor användes numera och på de båda största typerna har dubbeltändning införts. Det är överraskande att ur bromskurvorna utläsa vilken skillnad i effekt, som uppnås vid an-

vändandet av ett eller två tändstift till varje cylinder. Högkompressionen utnyttjas på ett fördelaktigare sätt och man sparar en hel del i bränsle. Nash torde bland standardvagnar vara ensam om denna lilla finess. Dessa förbättringar har gjort att man utan ökning av cylindervolymen erhållit ett större hästkraftantal. Standard six har sålunda nu 52 ½, Special six 64, och Advanced 77 ½ hkr. Motorn å samtliga modeller är sexcylindrig. Nash har med de nya Special- och Advanced-motorerna med deras högre kompression, aluminiumkannor och dubbeltändning, infört en för amerikanska vagnar ny motorprincip.

De nya kylarne äro högre och smalare samt hava den ökade kylningsförmåga, som erfordras för högkompressionsmotorerna.

Vad chassierna beträffar, är varje viktigare del olika mot hittillsvarande utom bakaxeln å modellerna Advanced och Special, samt bakaxeln och transmissionen å Standard. Varje chassie har ram av ny typ, starkare byggd med ajupare sidobalkar och kraftigare stagad med cylinderformiga

tvärbalkar. Den nya chassiramen ger vagnarna lägre totalhöjd, oaktat den invändiga karosserihöjden är ökad. Vagnarnas tyngdpunkt ligger därigenom lägre än förut, varigenom de erhålla bättre balans på vägen.

Smörjningen å modell Advanced är numera av centralsystem. Genom nedtryckning av en med foten manövrerad hävarm smörjes samtidigt 21 olika punkter på chassiet, däribland kopplingen.

Karosserierna äro på samtliga de nya modellerna rymliga och bekväma. Vindrutan manövreras med vev och kan sålunda öppnas med en hand. De främre karosseristolparna äro smala för att medgiva största möjliga synfält. Dörrarna hava mekaniska stoppanordningar i stället för de förutvarande stropparna. Karosserierna isoleras från chassiet medelst kraftiga gummiplattor, deras linjer äro också betydligt elegantare än förr.

Det intryck man genom en grundlig besiktning av de nya modellerna får är sålunda, att Nash med dem lyckats framskapa en förnämlig, rymlig och kraftig vagn.

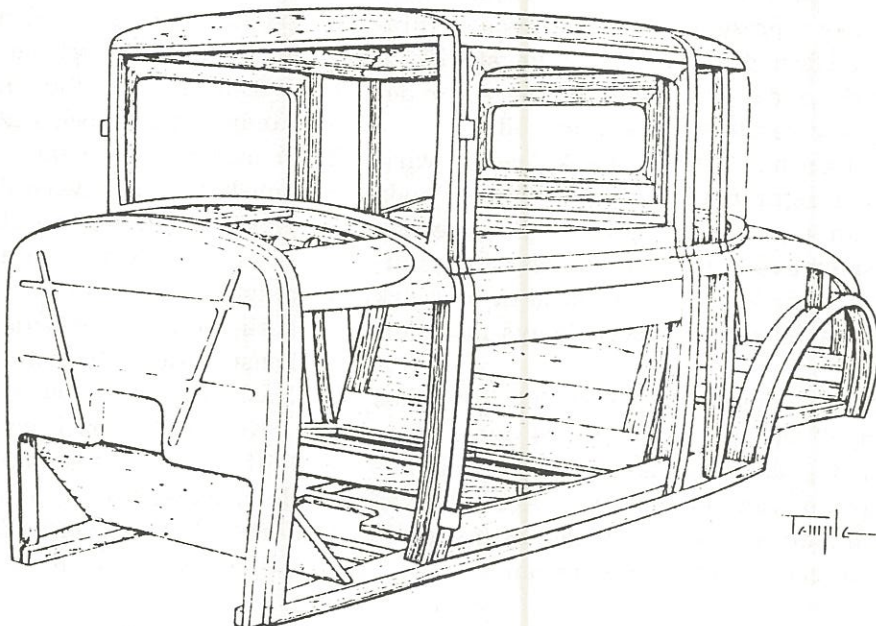
Var hittar man nu en sådan bil idag?

Jo, naturligtvis i Karburatorn.

Du, som är intresserad av en 1929 års Nash Standard Six, kontakta Ingvar Carlsson, Rödösundet 1773, 830 40 KROKOM.

Tfn 063/ 34069.

Ingvar har en Nash med påbörjad renovering. Ganska mycket är gjort. Ett verkligt tillfälle att skaffa en lyxig veteran!
Lycka till!



Du, som har problem med din kaross, kontakta Thure Johansson i Delsbo. Han är duktig på karosser. MOTORBOKHANDELN har flera bra böcker om karosseribyggen. Kontakta den!

Renovera? - TIPS



Ohlsson & Söderströms Mekaniska HB

-Svarvning
-Fräsning
-Svetsning
-Reparationer
-Gjutning av babblager

Fixar ram och vevlager.

ROGER SÖDERSTRÖM

Folkes reparations tips!

POSTADRESS Vaplan 2156 830 nr Nälden

TELEFON 0640/20577, 20692

Tekniska tips av Folke Hemmingsson

Även om det inom klubben säkert finns bilplåtsproffs, så tror jag, att många veteranbilsreparatörer skulle besparas många arbetstimmar och få ett bättre jobb, om vissa grundprinciper vid karosseriarbeten vore mer bekanta. Jag vill därför i den här rutan ge några tips, som kan underlätta arbetet.

Plåtriktning

En plan plåt har liten formstyvhet. Biltillverkare pressar därför plåten till en eller annan form för att öka plåtens styvhet. Detta medför att plåten får större tendens att vid skada återgå till sin begynnelseform.

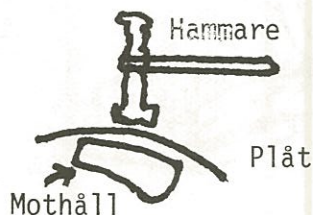
Detta fenomen beror på att plåtens ena ytskikt efter pressning till någon bågform blivit längre än den andra. I det ytskikt, som komprimeras har molekylerna kommit närmare varandra och man har alltså fått en starkare plåt.

Som nämnts strävar alltid plåten efter att av sig själv återta den form den fått vid pressningen. Konsten vid en skada är att komma underfund med vad det är som hindrar plåten från att återta sin ursprungliga form. Vanligt är att stöten, som gjort skadan förorsakat något veck. Kan man få bort vecket, återfår plåten sin ursprungliga form. Försöker man däremot att med hårda hammarslag rikta den, uppstår sträckningar i plåten. Den förlorar då sin strävan att återfå den form den fått vid pressningen.

När plåtskador rätas ut, skall man gå tillväga på rakt motsatt sätt mot när skadan kom till. Om t.ex. en framskärm vid en krock framifrån fått flera skador börja alltid med den buckla, som uppstod sist. I detta fall den, som är längst bak på skärmen. Samma gäller vid större skador, då dragriktare måste användas. Koppla dragkättingen, så att den ansluts, där skadan är som störst och så att draget blir i motsatt läge, vinkel, som när skadan uppstod.

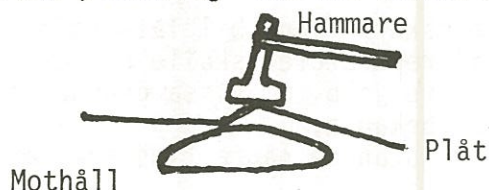
En god samverkan mellan hammare och mothåll är viktigt för att erhålla ett bra resultat. Många lätta slag med hammaren är bättre än några få och kraftiga. Hårda slag måste undvikas.

Mothåll tillverkas i en mängd olika profiler men med ett klokt urval, kan de flesta skador riktas, om man har tillgång till några få. Eftersom de flesta plåtytor är böjda, utformas mothållen så, att de passar dess böjningar och bildar ett bra underlag för plåten, när man hamrar. Välj ett mothåll, som har samma form som plåtens krökning. Håll mothållet under bucklans lägsta del och slå små lätta slag med hammaren runt vecket på buckla tills den är utslagen. Se figur 1!



Om plåten hindras fjädra tillbaka, därför att den fått nya spänningar, t.ex. veck, måste man avlägsna dessa spänningar. Det kan ske med indirekt hamrande. Håll ett mothåll, som har samma profil som plåtens rätta form under intryckningens mittpunkt och slå små lätta slag.

Figur 2 visar mothållets placering och där hammaren skall träffa.



Ojämnheter, mindre bucklor, i plåten upptäcks bäst, om man har ett par tunna handskar på sig. Handskarna isolerar handen, så att man inte får någon temperatur känsla, utan känner ojämnheter starkare.

Krympning

Vid uthamring av stora skador, kan det ibland uppstå så stora sträckningar i plåten, att den måste krympas. Det har alltså blivit för mycket plåt.

Lättaste sättet att krympa plåt är genom uppvärmning.

Uppvärmningen gör, att plåten utvidgar sig och höjer sig över den omgivande ytan. Med gassvets och ett mindre svetsmunstycke uppvärms den högsta punkten på det parti, som skall riktas. Värm upp en yta stor som en 25-öring tills den blir rödglödgd. Håll mothållet löst mot undersidan exakt under den uppvärmda ytan. Slå med hammaren och pressa ned plåten, medan den är rödglödande. Efter några slag blir det uppvärmda partiet svart. Kyl då omedelbart ned det med tryckluft. Finns inte tillgång till tryckluft, blöt en trasa i vatten och kyl av plåten med den. Upprepa detta med den näst högsta punkten och fortsätt på samma vis tills hela bucklan slutligen är nedsänkt.

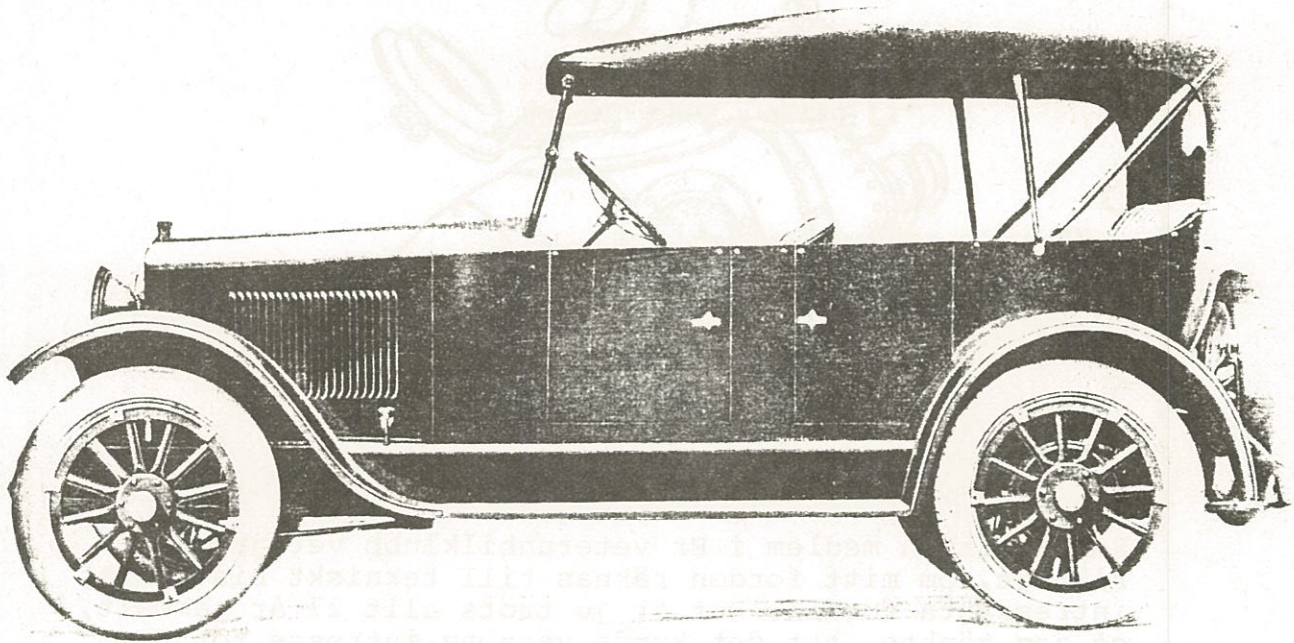
Det är viktigt vid krympning av plåt, att verktygen placeras inom bekvämt räckhåll, så att man kan växla mellan olika verktyg medan plåten är rödglödande.

Viktigt! Före krympning, måste all färg slipas av. Vänta med avkylning tills plåten blivit svart. Värm aldrig upp större yta än cirka 10 mm i taget.

CLEVELAND SIX

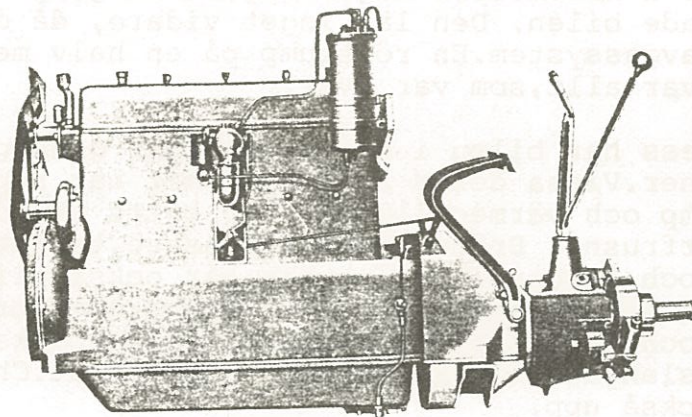
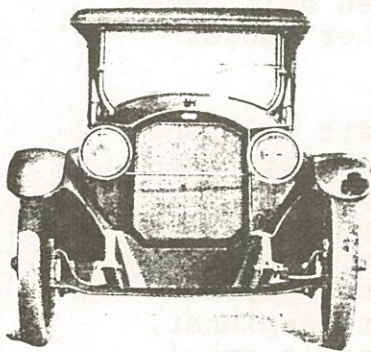
57

ERÖVRARE AV 1:STA PRIS I SVENSKA MOTORKLUBBENS STORA VINTERTÄVLAN 1921.
CLEVELAND HADE MINSTA TOTALA BENSINÄTGÅNG AV ALLA DE TÄVLANDE VAGNARNA

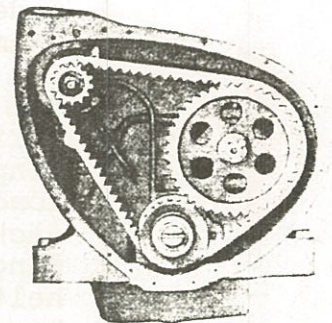


CLEVELAND SIX SEDAN FÖR 5 PERSONER

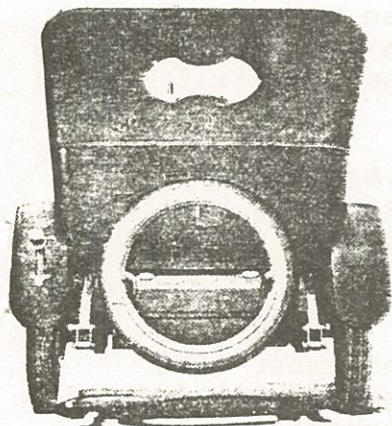
»Cleveland Six» enastående enkla och effektiva motor. Speciellt konstruerad och byggd vid Cleveland's stora fabrik utslutande för dessa vagnar.



Karburatorsidan av motorn



Tystgående justerbar kedja (Silent chain) som driver kam- och magnet-axel



Motorn: 35 hkr. 6-cylindr. i ett block, bornn. 3 tum, slaglängd $4\frac{1}{2}$ tum. Övertilliter väl inbyggda. Vevaxeln mycket kraftig med 3 breda stödlager. Kamaxeln drives med »Silent chain». Smörjning sker automatiskt med kraftig oljepump.

Carburator: »Strömbergs», tillförlitlig och bensinbesparande. Gasen regleras med både hand- och fotpedal.

Bensinsystem: Stewart Vacuum-syst. med tanken baktill, rymmande cirka 70 liter.

Självstart och elektriskt ljus Gray & Davis.

Tändningen: Bosch högspänd magnet.

Kylning: Honungcell - kylare med kraftig vattenpump och luftfläkt.

Växellådan: Tre hastigheter fram och en back. Kugghjul och axlar av nickelstål löpande på kullager, allt inneslutet i tät låda, fast vid motorn.

Kopplingen: Lameller av specialstål med stora anläggningsytor, varigenom en ytterst mjuk och behaglig igångsättning åstadkommes.

Bakaxeln: »Floating typ». Bästa kullager i hjulen och differentialen. Obs! Spiralskurva kuggar i differentialen, varigenom gången blir nästan ljudlös och differentialväxeln nära nog outslitlig.

Framaxel: Dubbel T-formad, Chrom - nickelstål i axelspindlarna och styrrarmarna.

Bromsar: Dubbla, en hand- och en fotbroms, mycket kraftiga.

Fjädrar: Halv-eleptiska fram och bak, långa och breda, varigenom fjädringen blir mjuk och behaglig.

Styrinrättningen: Orubblig skruv, justerbar, med 18" styrratt.

Hjul: Artillerityp 32 x 4 tum med lätt avtagbara felgar samt 1 reservfelg.

Signalhorn: Elektriskt, åstadkommande en mycket kraftig signal.

Väg- & hastighetsmätare.

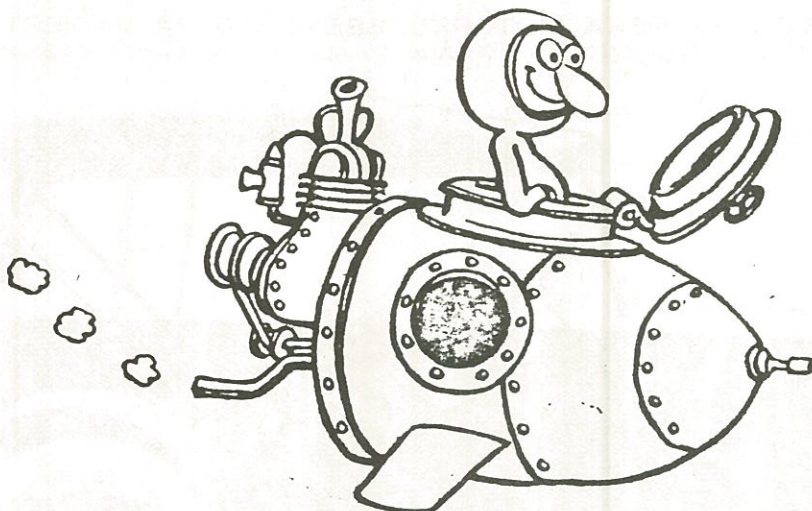
Hjulbas 112 engelska tum.

Sufflett: Golde-patent »one man type» med sidoskydd.

Vindfönstret: Justerbart för ventilerung.

Karosseri: För 5 pers., klätt med prima läder, blå lackering.





Hej!

Som nybliven medlem i Er veteranbilklubb vet jag inte riktigt, om mitt fordon räknas till tekniskt historiskt intressanta fordon. Det är ju trots allt 27 år gammalt, så jag tänkte, att det kunde vara av intresse för Er, att ändock veta lite mer om mitt fordon i Ert fordonsregister.

Jag köpte bilen i maj 1978. Den hade då stått uppställd i en skogsbacke sedan september 1975, då den hade avregistrerats. Efter en händelserik hembogsering och viss reparation av bränsle och tändningssystemet plus ytterligare 1 kilometers bogsering, denna gång med traktor, startade bilen. Den lät inget vidare, då den helt saknade avgassystem. En rörstump på en halv meter längst fram var allt, som var kvar.

Sen dess har bilen i olika omgångar genomgått små reparationer. Vissa delar av elsystemet har reparerats. Vattentvätt och värmecellpaket har bytts ut, då dessa var sönderfrusna. Bränslepump, förgasare, torkkarutrustning, däck och liknande små prylar har också blivit genomgångna. På försommaren 1982 renoverades bromssystemet helt och hållet. Bromscylindrar, bromsbackar, låspinnar, bromsslangar och bromskontakt byttes ut. Chassit smörjdes också upp.

Vad som nu förestår är renovering av styrspindlar, kärvar, rostlagning av karossen och lackering. Sedan kan man säga, att bilen är i ett fullgott bruksskick. Den är inte på något sätt s.k. totalrenoverad, utan endast uppreparerad till brukbart skick.

Den rost, som ska repareras, finns i framskärmar, skärmkanter bak, plåt vid bakljusen samt vid reservhjulslucka. Någon rost i balkar eller golv finns inte. Lackering är bilen i stort behov av, då den nu är ganska fläckig och flammig till färgen.

Jag ansökte om förregistrering av bilen i november 1980 och fick registreringsnumret KWU 746. I augusti 1982 åkte jag med den till Strömsund för registreringsbesiktning. Den gick igenom utan anmärkning. Det var verkligen roligt att få köra den med ett godkännande därifrån. Nu står bilen uppställd i garage i Föllingetrakten i väntan på sommaren 1983. Förhoppningsvis blir det en ytterligare ansiktslyftning om tiden tillåter.

Bilens tidigare historia är ganska väl utforskad. En hel del papper finns kvar sedan föregående ägare. Bilen är intressant historiskt på så sätt, att den varit avregistrerad och s.k. skrotad två gånger. Jag har nu registrerat in den en tredje gång.

Ägareförteckning

30/8 1956 - 13/12 1961	SCA Kramfors Skogschefsdistrikt Reg.nr Y 35207
13/12 1961- 17/2 1962	Bilbolaget Strömsund Y 35207
17/2 1962 - 29/1 1963	Erik Berglin, Hammerdal Z 9715
29/1 1963 - 29/1 1969	Kurt Hjort, Hammerdal Z 9715, Z 7577
29/1 1969 - 21/5 1978	Hans Henriksson, Hammerdal Reg.nr Z 7577, CDR 746
21/5 1978 -	Malte Johansson, Föllinge (Frösön) Reg.nr KWU 746

Kurt Hjort avregistrerade bilen såsom nedskrotad i januari 1965 för att efter motorbyte på nytt registrera in den i oktober 1965.

Hans Henriksson avregistrerade den i september 1975. Jag har nu ytterligare en gång registrerat in den i augusti 1982. Bilen registreringsbesiktigades en gång 1972, då dragkrok blev monterad.

Bilen är som tidigare nämnts på Ert förtryckta papper en Volvo PV 445 GL, årsmodell 1956 med chassinummer 6617. Nuvarande registreringsnummer är KWU 746.

Ja, det här blev betydligt mer än vad jag tänkte skriva från början, men det är inte så lätt att stoppa pennen, när man kommer igång. Hoppas i alla fall, att lite av historien är av intresse till Ert fordonsregister.

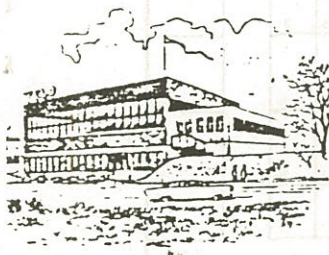
Jag har tidigare haft några bilar, som kanske var mer tekniskt historiskt intressanta än ovannämnda Volvo, bland annat en lastbil Chevrolet av årsmodell 1947, men dessa såldes som reservdelsbilar, då de var i relativt dåligt skick. Bara rätt tillfälle dyker upp, så kommer jag nog att skaffa mig ett nytt sådant projekt. Många hälsningar från

Malte Johansson
Frösön

Tack Malte!

Det var verkligen roligt att få ett sådant brev. Jag tror, att din berättelse inte bara är intressant för vårt register. Den är intressant även ur historisk synpunkt, när det gäller att forska i en bils historia. Många tänker nog inte på att en bil kan återuppstå flera gånger, vilket den här historien visar. Det här är ett fint bevis för framtidens forskare om nutidens bilar. Det skulle inte förvåna mig, om man år 2020 kommer att ta din historia som ett exempel på att bilar inte alltid förstördes, när de skrotades, som det idag heter på byråkratiskt språk.

Studebaker Sven.

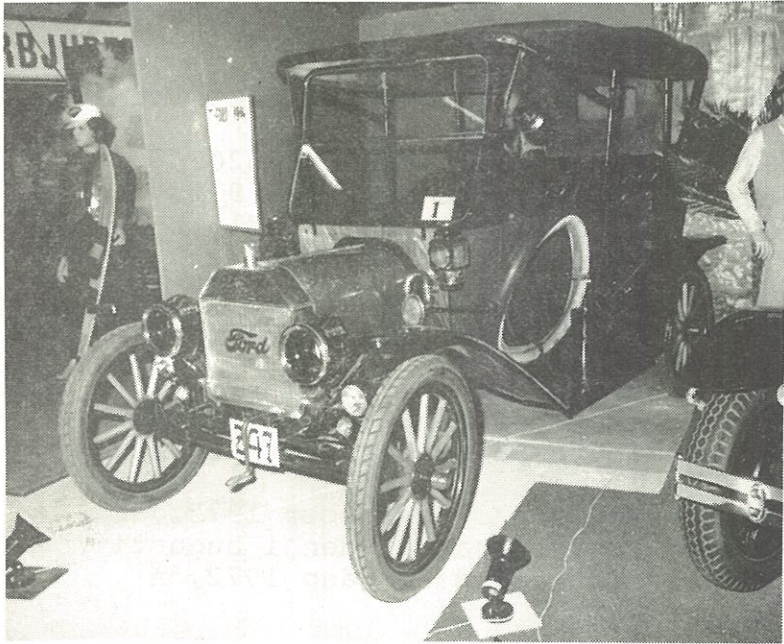


A/S VELO

Välkommen!

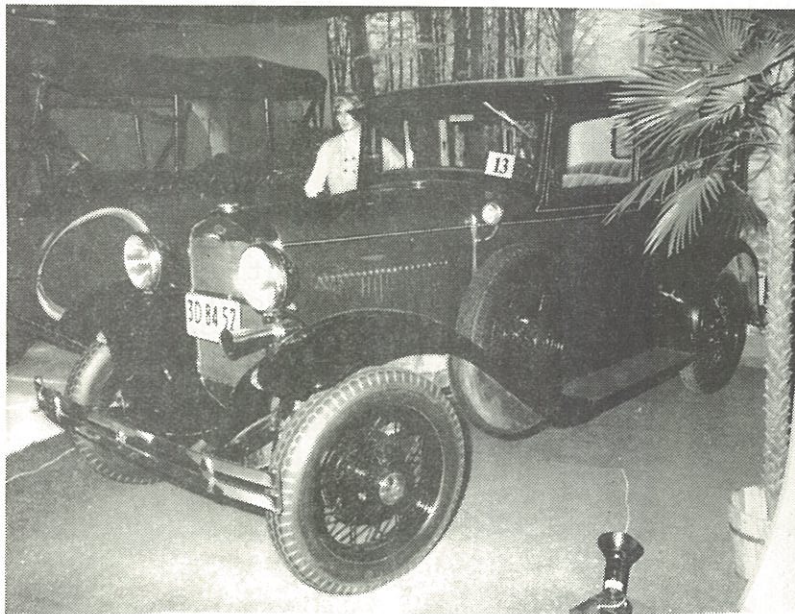
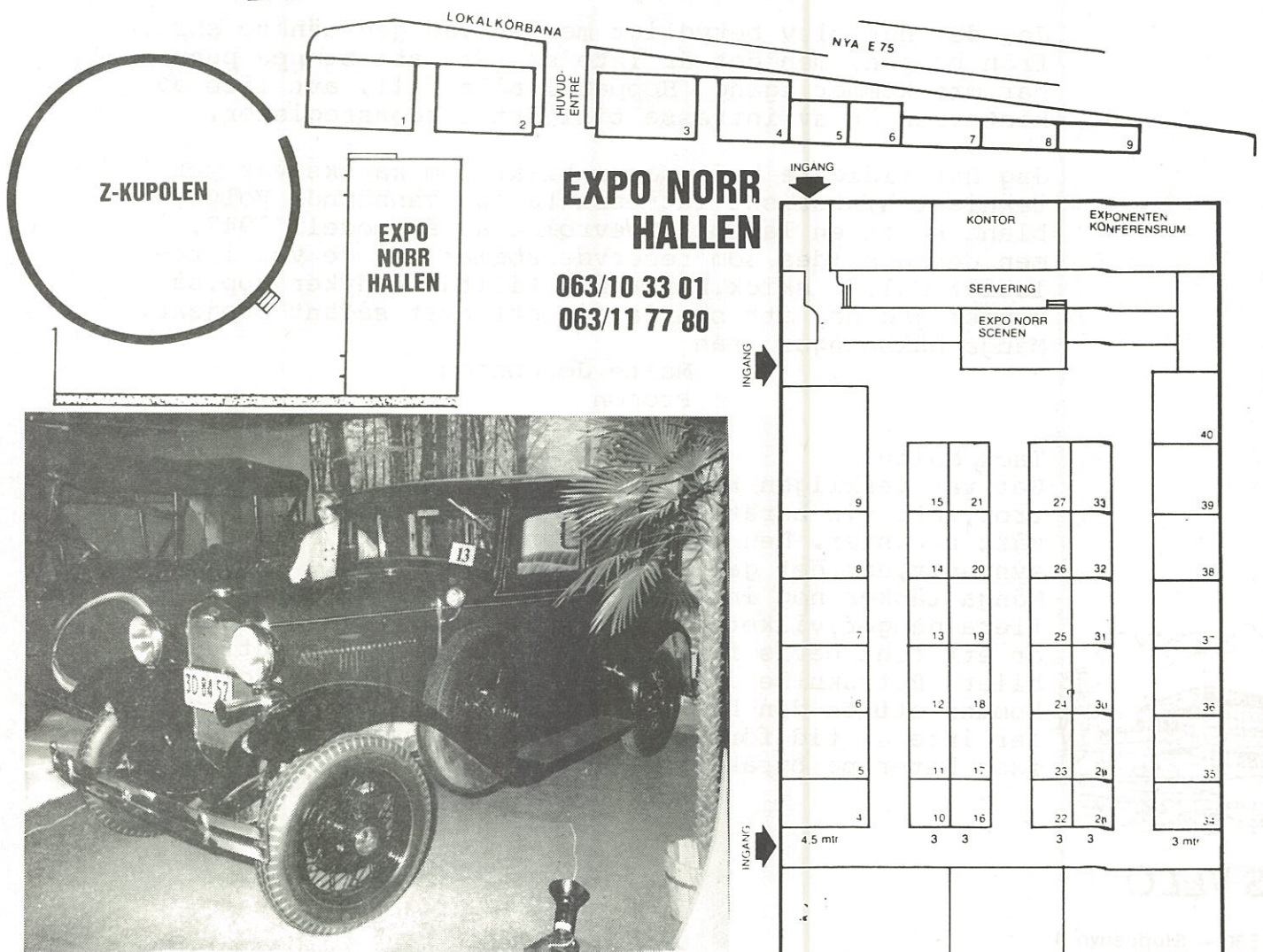
60

Välkommen till *JV BK:s Veteranbil Show* Östersund



6-7-8maj 1983
Länets klenoder
i ord och bild.
40-tal bilar,
motorcyklar-
höghjulingar.

Modeuppvisning - Veteranbilitteratur





Ove Bojarp heter en av klubbens medlemmar. Han har specialiserat sig på länets bussar och dess historia. Vet Du något om denna buss eller har Du ett fotografi av en gammal buss, så är Ove intresserad. Han har bl.a. ställt det här fotografiet till Karburatorns förfogande. Redax kan berätta, att bussen är märkt Gimdalen-Rissna-Singsjön-Östersund. Ägare var sjökaptenen Oskar A. Franzon i Östersund. Han ägde tre bussar, Z 455, Z846 och Z 2530. Länsstyrelsens tillstånd att bedriva linjetrafik skaffade sig Franzon 22 juni 1931 med bussen Z 593 på sträckan Rissna-Boggsjö-Fisksjölandet. 5 december 1935 inregistrerades Z 846 för linjetrafik på sträckan Östersund-Singsjön-Rissna-Fisksjölandet-Gimdalen. Tillstånd gavs även för släpvagnen Z 153 alternativt Z 138 om 300 kg. Bussen Z 846 är av märket Morris Commercial och hade plats för 19 passagerare. Den var 187 cm bred, vilket orsakade Franzon svårigheter att få tillstånd med denna buss på den aktuella sträckan. Singsjöbron var ett av hindren. Hjultrycket var 1500 kg. Turlistan 1935 berättar, att bussen avgick kl 7.40 och ankom till Östersund 10.15. Från Östersund gick bussen på eftermiddagen kl 4.00 och ankom till Gimdalen kl 7.45. Bussen gick tre turer i veckan, måndag, onsdag och lördag. En enkel resa Östersund - Brunflo kostade 1:- och returbiljett 1:50. En resa Östersund-Fisksjölandet kostade 3:50 och returbiljett 5:75. Om man ville skicka ett lätt paket, så kostade detta 50 öre kilomern. 1-5 kg 200 km 1:25. Under kriget var den här bussen försedd med gengas. Linjetrafiken såldes efter kriget till busskungen Erik Enflo i Östersund. REDAX har faktiskt åkt i denna buss på en riktig långtur, sträckan Östersund-Sollefteå-Kramfors-Sundsvall - Östersund förutom flera lingonturer Brunflo-Singsjön. Försaren ville inte fungera riktigt bra under kriget. För att komma underfund med felet gjordes en långtur med fordonet för att utröna vad som krånglade. Godset i förgasaren mattades liksom i bensinpumpen. Mekaniker var Åke Ekström och Åsell.



Kopiering & Tryck AB
Östersund 1983