

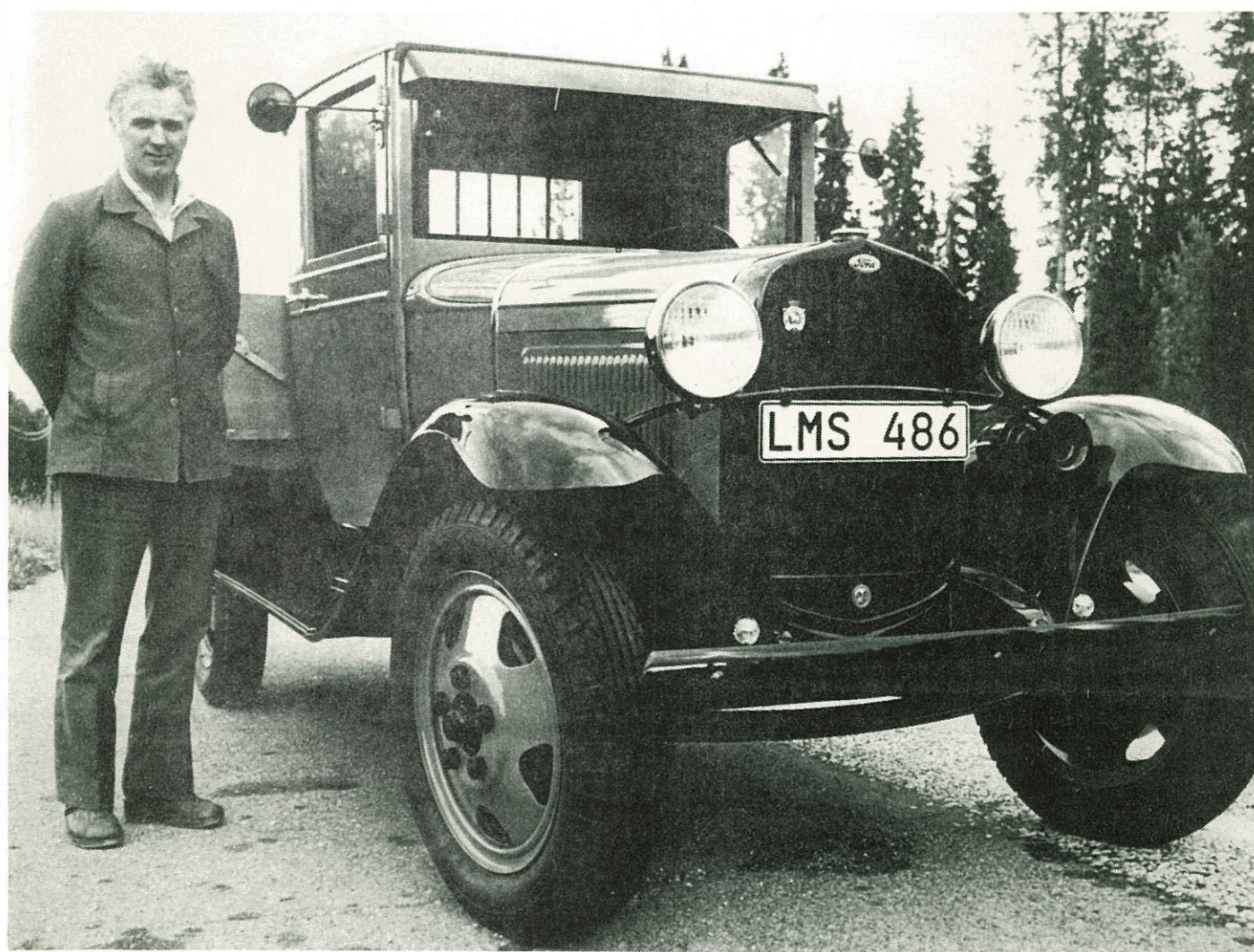
Jemtlands veteranbilkлубb

# Karburatorn

Årg 12

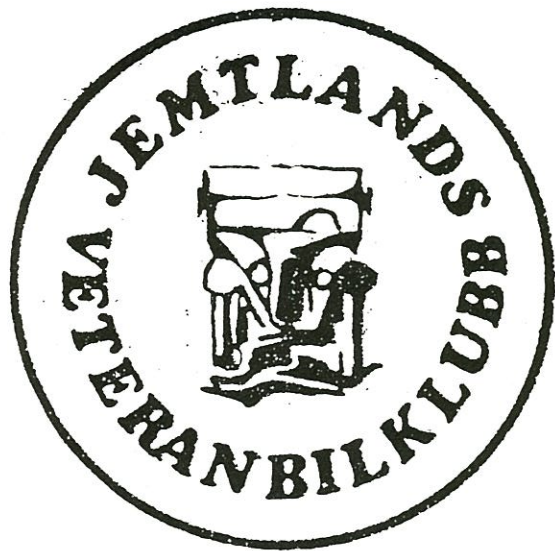
Julen

1983

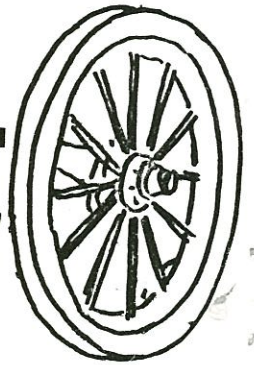


Utställningsnummer





# Gott Jul OCH Gott Nytt År



GOD HJUL kära läsare!

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 lika-sinnade inom länet och med andra klubbar.
- Fri annonsering i klubbtidningen Karburatorn om bilar, motorcyklar, delar och tillbehör.
- MHRF:s årliga evenemangskalender och annonsblad.
- Uppgifter om de flesta rallyn, marknader och museer inom landet.
- Möjlighet till hjälp och upplysningar i försäkringsfrågor.
- MHRF:s förmånliga försäkring efter minst ett års medlemskap.
- Medlemsavgiften är för 1983 90:- kronor och mycket förmånlig. Avgiften för 1984 fastställs på årsmötet 1984, som hålles föremars månads utgång.

+++++

Omslagsbilden visar Allan Evertsson, Offerdal med sin 1932 års A-Ford

Visste Ni, att orden jul och hjul faktiskt har samband med varandra? De kommer båda från ett fornsvenskt ord iul. Den 13 december inleder vi vårt julfirande med Lucia. Lucia har sitt ursprung i våra förfäders midvinterfest, Lussenatten. Lusse åkte Lussenatten i en vagn medförande ett stort kar för goda dryckers bryggande. Lusse-katten kallades förr gullvagnen eller fyrhjulingen. Den s.k. keltiska rosen, som stått modell för vår lussekatt, återfinns på 3000 år gamla hällristningar i Bohuslän och i Tröndelagen. Historien om hjulet börjar klarna.

Skalden Samuel Columbus, som levde på 1600-talet skrev också om julen som den tidpunkt då världens ljus vänder om sitt hjul.

Vi går mot ljusare tider. Låt oss hoppas på ett fint veteranbil år 1984, trots att bensinpriset nu är 4.20 per liter.

Femtio nya medlemmar har slutit sig till vår klubb under det gångna året. Dessa nya medlemmar äger tillsammans åttio fordon. Till de äldsta hör en Star från 1922. Den ägs av Göran Lindberg i Hoting. I Brunflo hittar vi en Buick från 1927. Ägare är Bernt Persson. Även Buick är idag ganska sällsynt, åtminstone 20-tals Buickarna. I nästa nummer kommer en historik om märket Buick. Folke Löfgren är vår tredje nya medlem, som äger en 20-tals bil. Han och Åke Dahlquist i Ånge renoverar Nash, sällsynt märke idag.

Även några trettiotalsvagnar har kommit till. Vi får tillfälle att återkomma till dem i nästa nummer. I det kommer vi också att presentera två nya A-Fordlastvagnar lite utförligare.

Intresset för veteranbilshobbyn bara ökar, även intresset för gamla motorcyklar.

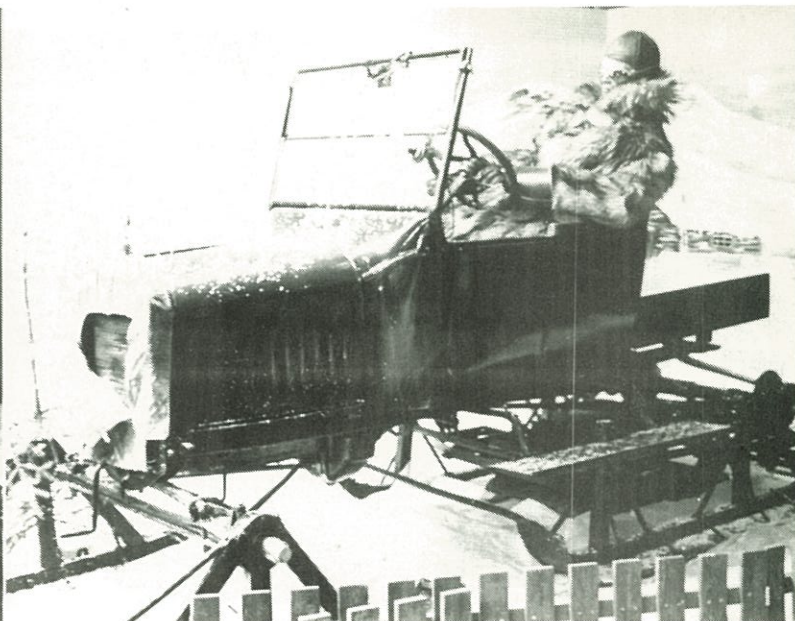
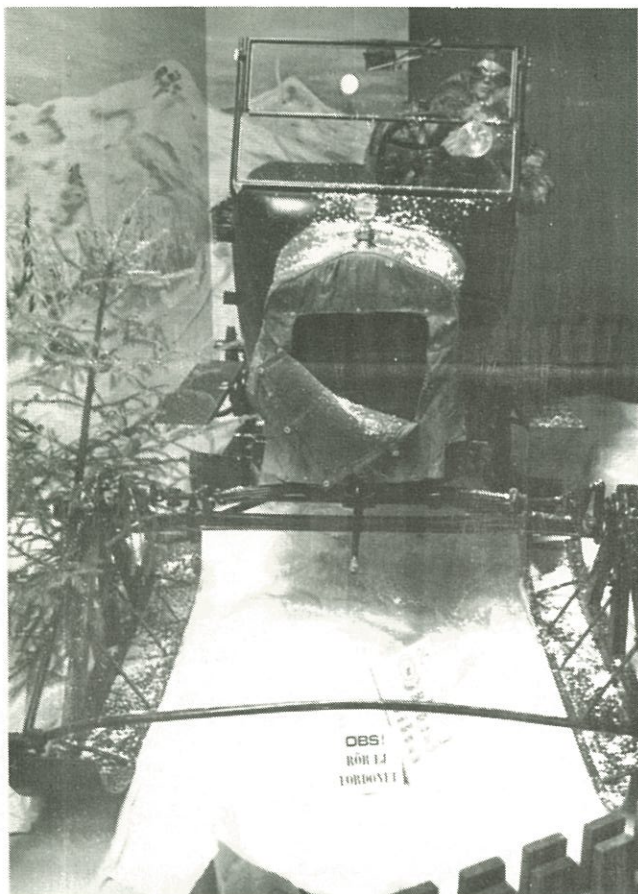
Ni är alla hjärtligt välkomna i vår klubb. Gamla som nya medlemmar tillönskas Ett Gott Nytt Veteranbilår.

Studebaker Sven.

-----

Artiklar och bilder sändes till Karburatorns Redaktion, c/o Sven Schylberg Grytan 2450, 834 oo Brunflo. Tfn 063/20701.





GOTT NYTT ÅR!

Kära läsare av Karburatorn. Får vi lov att presentera några bilder från vår utställning i EXPO NÖRR Hallen. Det har skrivits om utställningen i andra tidningar, så vi ska här endast presentera några bilder. Fler kommer i nästa nummer.

Snö, snö, snö... behövs det för det här fordonet. Det är en riktig snösläde, vår farfars snöscoter. Den är byggd i Jämtland under ett T-Fordchassi. Snösläden ägs idag av Folke Boogh i Aspås. Han har renoverat den till körbart skick igen. 1924 söktes patent på den här släden. En tur gjordes med den upp på Åreskutan. Det förevisades på film. Konstruktör och uppfinnare av denna intressanta snösläde var tvillingbröderna Johannes och Olof Löfström.



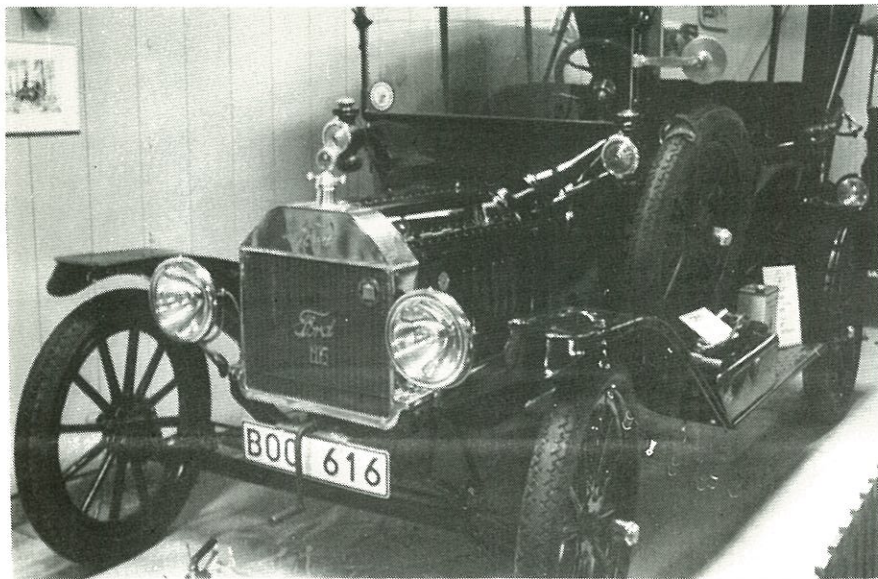
HOZ 338 ägs av Manne Evertsson i Bräcke. Bilen är en 1926 års Ford modell T.

Manne har också en 1926 års Chevrolet Touring modell Superior.

A Ford 1930 Roadster med svärmorslucka ägs av Folke Boogh, Aspås. Det här är en synnerligen eftertraktad modell idag.







*Fordar, Fordar, Fordar!!!*

*Först en riktigt gammal sådan.*

*T-Ford 1915. Renoverad av Leif Fregelin, som äger denna vackra vagn.*

*Den här bilen rullade på 1940-talet som EPA-traktor.*

*Just nu renoverar Leif en 1926 års täckt Ford.*

*Forden AXY 947 är en modell Ford B. 1932 introducerade Ford sin V 8 i ett försök att återta marknadsandelar från Chevrolet. 1932 års Ford fanns även i en billigare version med fyrcylindrig motor på 50 hkr. Den här vagnen, som ägs av Carl Olof Kingstad i Östersund har 4 cylindrig motor. Bilen intill HTK 523 är däremot en Ford V 8 Cabriolet 1936 om 85 hkr.*

*Ägare: Sven Erik Gälje.*



*Så skön!*

*Ja, även i verkligheten måste vi säga om denna vagn, som är en Ford A 1931 Town Sedan. Den här bilen kommer från Rätan och har renoverats av ägaren Christer Elgendahl, Optand, Brunflo.*

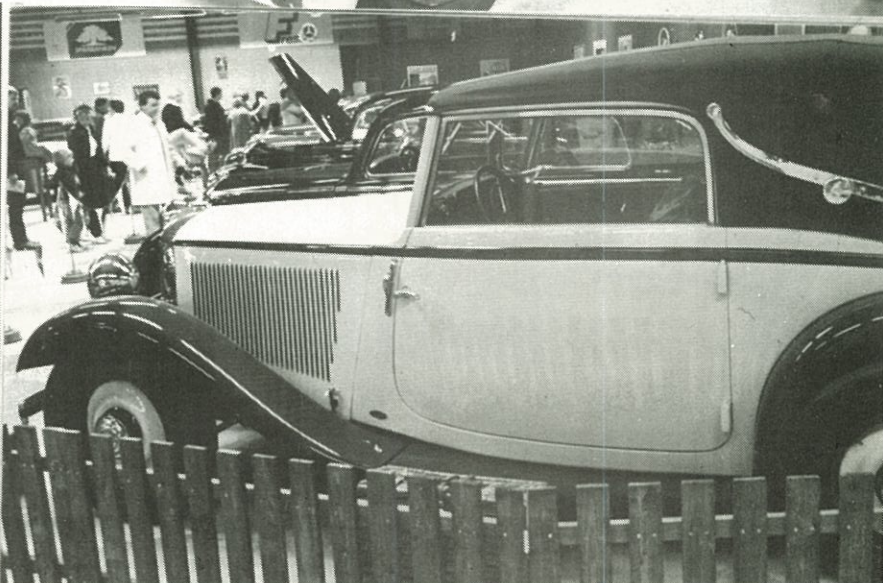
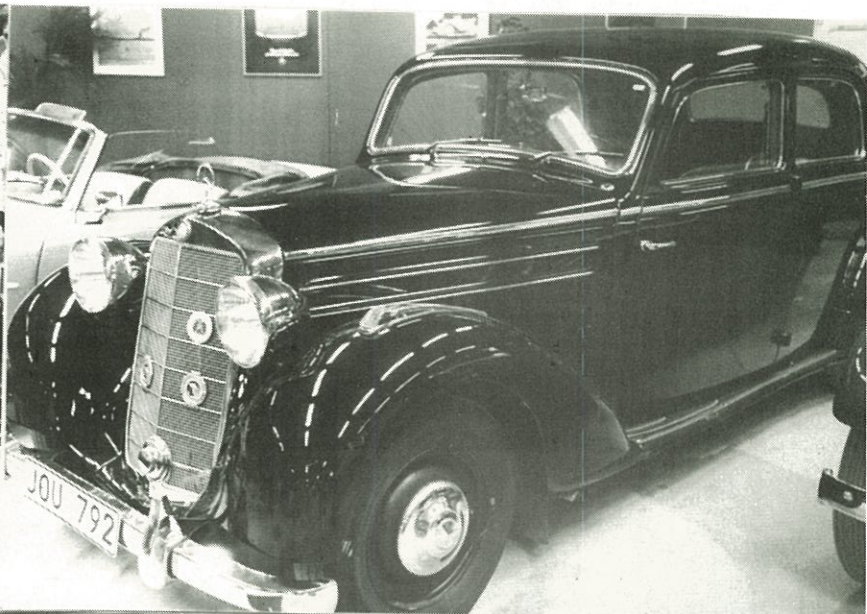
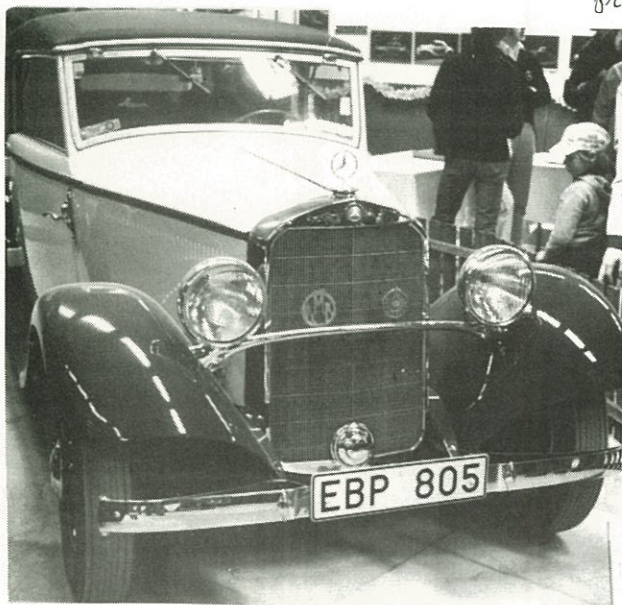
*Den sista Forden i vår serie Fordar ägs av Rolf Fregelin från Föllinge: Ford Junior var den första engelska Forden. Den började tillverkas 1932 och var en förminskad modell av den amerikanska B-Forden, som vi ser härintill.*







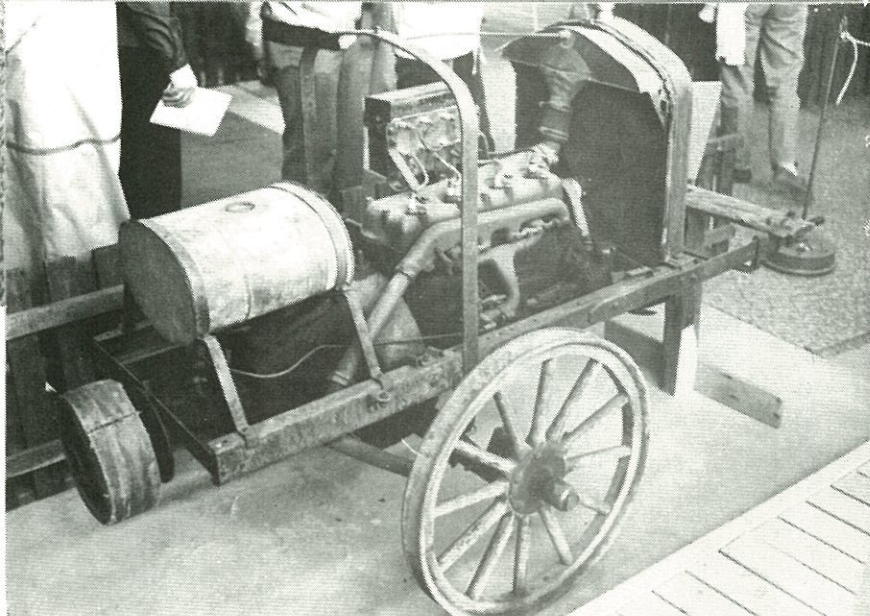
Får vi lov att presentera Mr Mercedes-Stig Nilsson från Strömsund. Vad Stig inte vet om MB är ej värt att veta. Han är den verkliga fantasten inom vår klubb med specialitet på Mercedes Benz. EBP 805 ägs av Ivar Eriksson från Hoting och är en C-Cabriolet från 1935 på 40 hkr.







Vilken toppenverkstad för gamla automobiler. Man riktigt längtar att få köra in och meka. Ägare till verkstaden var Christer och Carl Olov. Grattis! Det var många som undrade, om det skulle gå att bygga en bil av skräpet härnedan! De här bilderna får illustrera, att det verkligen går. Oftast ser det

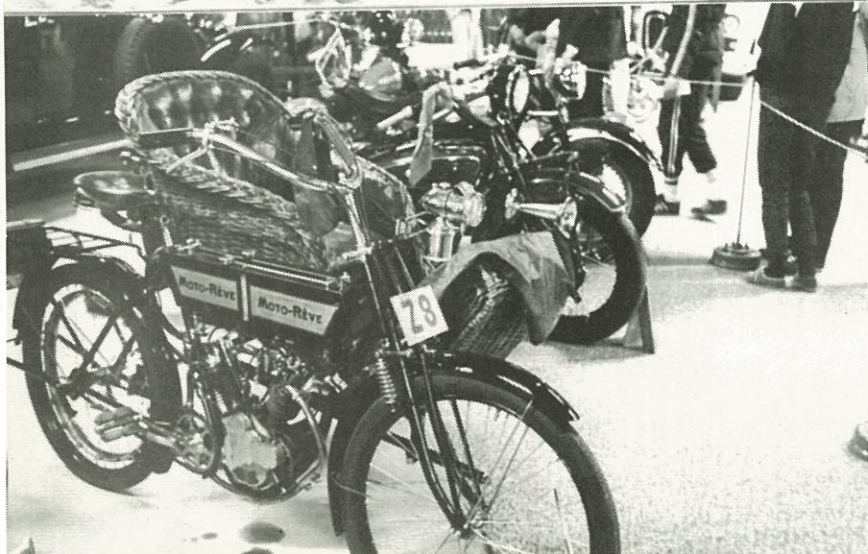


ut så här, när vi börjar. Idag är det inte alla förunnat att hitta en Ford så här komplett. KTR 486 ägs av Mats Ragnarsson i Hackås och är en 1911 års modell Ford T Torpedo Runabout, en riktig Kalle Anka bil.

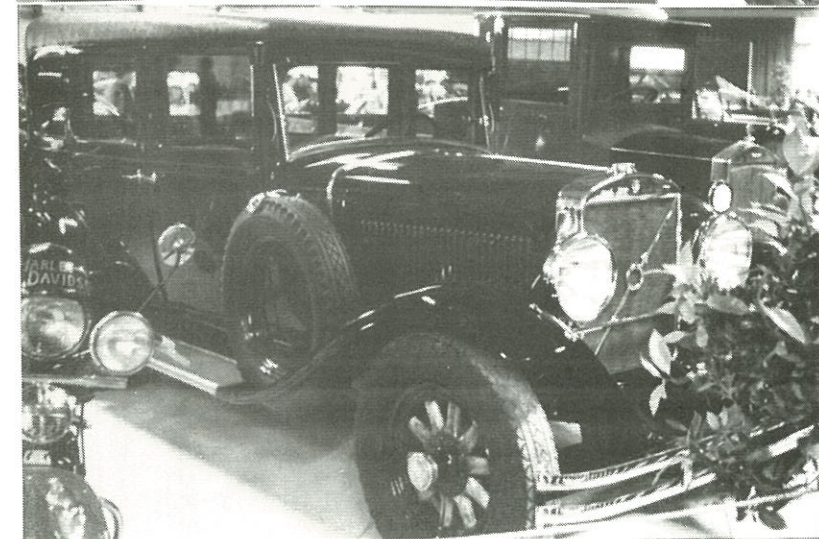




Det har skrivits om lyft i andra sammanhang, så vi ska visa hur det verkliga lyftet såg ut. Festligt värre var det ännu mer inomhus. Här är det Berit Andersson, som gör reklam för klubben. Hjulet på bilden tillhör Jämtlands äldsta bil, dvs. den första som fick körtillstånd i länet. Året var 1903 och märket Södertelje Verkstäder. Sedan dess har mycket hänt. Det kunde man läsa under alla bilderna. För de små, ej läskunniga fanns det intressanta leksaker i montrar, leksaksbilar för tusentals kronor. Även många intressanta motorcyklar och båtmotorer fanns att beskåda.



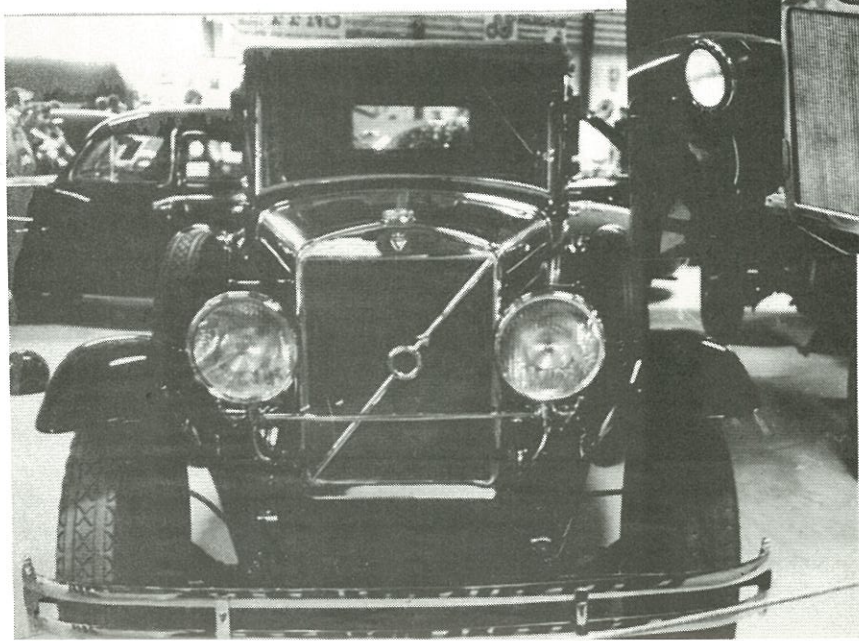




## Dagens blomma

GRATTIS med en ros och en trudelutt av klubbens egen storspelman Henry Jönsson från Ås, får vi säga till VOLVO-ägarna Einar Mattsson från Ånge och Bosse Bergsten från Frösön. Bosse äger den 6 cylindriga PV 652 på 55 hkr.

Den här VOLVON är från 1931 och väger 1.500 kg. Den har hydrauliska bromsar och synkroniserad växellåda. Toppfarten ligger kring 110 km/tim. Grattis Bosse till en så vacker och ovanlig vagn.



Vårt andra grattis får vi säga till Einar Mattsson i Ånge, som efter 4 år fått sin Volvo 1928 4 cylindrig om 28 hkr klar. Lastbilen väger 1350 kg och kommer ursprungligen från Å4, men Einar hittade bilen i Stångviken. Bilen saknade då hytt, som Einar byggt.



Har den äran på 60-årsdagen! Den gratulationen kommer visserligen något sent men gäller Daniel-bussen /Vigge-bussen, som faktiskt fyller 60 år i år, det var nämligen 1923 som "hemmansägaresonen Daniel Johansson", Västnor, registrerade sin första "buss".

Citationstecknet har ett visst berättigande, det gällde nämligen en Ford lastbil för en last av 1.000 kilo eller transport av 12 personer.

1923 utvidgades detta tillstånd till att gälla regelbunden linjetrafik på sträckan Östersund - Vallsundet - Hara - Kårgårde - Ovikens kyrka - Hanabacken - Kinderåsen - Älven - Kövra - Hanabacken.

Det var inte precis någon Greyhoundbuss som Daniel Johansson satte in i trafik, det var en ganska blygsam lastautomobil som han senare fick ombygd med kaross.

Sonen Olle Danielsson som tillsammans med fru Lilian numera driver länets sannolikt äldsta privata bussföretag, har för övrigt kvar besiktningsskylten för den första "Daniel-bussen", för att vara en myndighetshandling en rätt så underhållande läsning.

### Lastautomobil

Av nämnda handling framgår att Daniel Johansson visade upp "en lastautomobil för två personer, 1.000 kg. provisoriska sittplatser för 12 personer".

Hästkraftantalet var 20, cylindrarna fyra, högsta hjultrycket på framaxeln var 250 kg. och på bakaxeln hela 750 kg. Fordonets längd var 4,7 m.,

# VIGGE-BUSSEN FIRAR 60ÅR



60-åringen i dag. Chaufförerna Karl-Gunnar Berglin, Filip Karlsson, Axel Karlsson och Benny Olsson tillsammans med Olle och Lilian Danielsson med sonen Anders, framför den busspark som 1983 kör 120 mil/dag och transporterar omkring 400 resenärer dagligen i olika riktningar.

bredden blygsamma 1,7 m. och totalvikten 1.000 kg.

Sedan gällde det att kontrollera bilens funktionella egenskaper.

Beträffande styrinrättningen frågades inledningsvis: Är den så beskaffad, att automobilen kan snabbt och säkert vika undan? Den frågan kunde med ja besvaras och samma positiva utlåtande kunde besiktningssmannen S.E.J. Wennerholm ge när det gällde frågan om automobilens styrinrättning var så beskaffad att fordonet med lätthet kunde vända.

### Två bromssystem

Vidare frågades om ekipaget hade två av varandra oberoende system för bromsning

och om dessa voro fullt tillförlitliga. Det fann besiktningssmannen vara fallet. För alla eventualiteter frågades dessutom: "Äger någotdera förmåga att, även om föraren lämnat automobilen, effektivt fasthålla densamma, även i lutande ställning? Inte heller den frågan orsakade Daniel Johansson några problem, förutom att besiktningssmannen fann att det gick att stoppa motorn ögonblickligen och att det fanns anordning som förhindrade att bilen kom igång av sig själv. Kontrollen visade dessutom att automobilen hade speciell anordning för backning och att den inte heller släppte ut illaluktande gas i sådan omfattning att olägenheter kunde uppstå.

Sedan denna premiärbesiktning var den vittbekante "Buss-Daniel" med om otaliga fordonsvisitationer. Under krigsåren hade han två bussar även om det för det mesta var endast en i civilt bruk, den andra var krigsplacerad och var för det mesta inkallad.

I dag har 60-åringen varierande 5-6 bussar som under sina turer runt Storsjöbygden kör omkring 120 mil per dag och fraktar runt 400 personer dagligen i olika väderstreck, däribland en mångfald pendlare.

Viggebussen är sedan en mansålder något av en institution för befolkningen längs den sträcka som Daniel Johansson ursprungligen "inmutade". Nu trafikeras dessutom linjen Svenstavik - Hackås - Östersund, en betydelsefull kommunikationslänk bl.a. för pendlarna.

### Skjutsar pensionärer

För oss chaufförer är det också roligt att folk åker med oss, då känner vi att vi verkligen gör nytta, säger Olle Danielsson, som också brukar skjutsa pensionärerna på deras utflykter, bl.a. till Norge, för övrigt en resenärgrupp som Olle funnit vara bland de mest tacksamma att serva.

Till sist: Att Vigge-bussen i alla former av väglag passerade den tidigare landsvägsbron i Kvisle, med en decimeter till godo på vardera sidan utan att ta med sig broräcket, är en närmast oförklarlig merit.

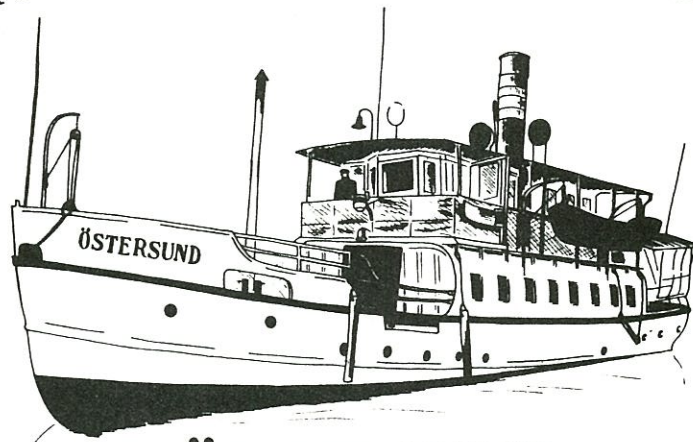


Det var så här det började. Daniel Johansson i sin Ford med möjligheter till tolv provisoriska sittplatser, enligt be-

siktningsskylten dessutom så avancerad att den snabbt och säkert kunde vika undan.



# FÖRENINGEN BEVARA ÅNGAREN



## ÖSTERSUND

På vår utställning i Expo Norr hallen fanns en intressant monter, som presenterade ångaren Östersund. Vi har väl alla funderat över var denna verkligt fina båt tog vägen. En av Storsjöns stolta slagskepp jämförbar med Thomée, som klubben bidragit med medel till. Nu finns ångaren Östersund kvar och en förening har bildats för att renovera ångaren, som en tid i Östersunds historia döptes till Las Vegas. Ganska fantastiskt! Las Vegas i Östersund! Klubben har nu liksom, när det gällde Thomée, skänkt 500 kronor till föreningen Bevara ångaren Östersund. Föreningen bildades hösten 1982, då båten inköptes.

Våren 1983 byggdes båtslip i "Myrsandsviken", Arvesund. Den 6 juli drogs Östersund upp på slipen och restaureringen har under hösten påbörjats. Cirka 50.000 har erhållits i IKS- och regleringsmedel. Båten verkar vara i mycket gott skick.

Föreningen har nu ett hundratal medlemmar, som betalat en årsavgift av 25:-. Bli medlem även Du! Du får gärna hjälpa till även på andra sätt. Inom något år hoppas vi kunna sjösätta fartyget Östersund. Har Du kort av den anrika båten eller känner Du till någon person eller någon händelse som haft med Östersunds verksamhet att göra, så vill vi, att Du kontaktar oss. Det vore kul att få båten färdig till Östersunds 200 års jubileum 1986!

Örjan Bergqvist

0640/44010

Pelle Lund

0640/44070

### FÖRENINGEN BEVARA ÅNGAREN ÖSTERSUND

Bildades 1982.

Föreningens ändamål är att bevara och restaurera ångaren Östersund, återställa den i ursprungligt skick - dock ej i första hand till sjöduligt skick.

Syftet är att hon ska placeras i anslutning till Arvesunds båtklubbs anläggningar.

*Tack för Ert intresse och stöd för ångaren Östersund.*

*Styrelsen*



## ÅNGAREN ÖSTERSUND

Ångaren Östersund byggdes på Oskarshamns varv år 1874.

Den transporterades i delar med båt till Sundsvall, och kördes med häst på vinterföre till Östersund, där den monterades.

Ångaren gick sedan i trafik på Storsjön fram till 1963.

Längd 25,16 m

Bredd 4,56 m

Djupgående 2 m

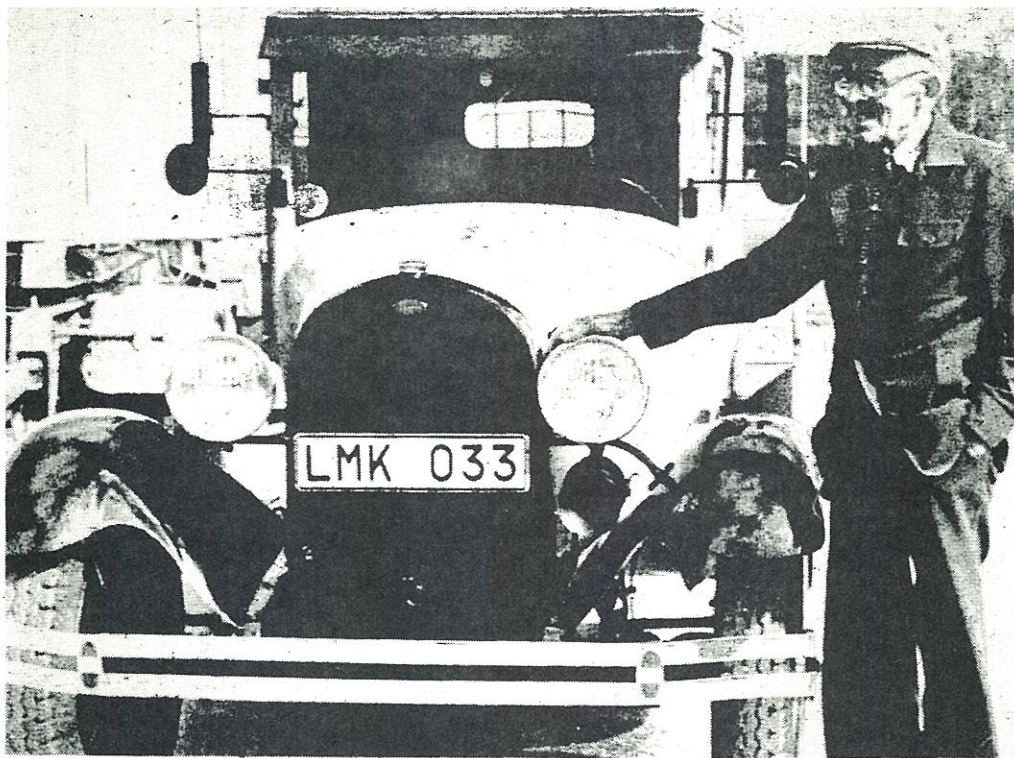


Ångaren Östersund på slip i Arvesund 1983.



Här görs reklam för ångaren Östersund på vår utställning. Har Du gått med i föreningen Bevara ångaren Östersund? Om inte, gör det nu!





□ Nils Nilsson, Hammerdal med sin Ford från 1929, länets äldsta lastbil. Foto: Evy-Ann Mattsson.

# Nils har länets äldsta lastbil!

Ett lager till ett av hjulen var inte helt just och därför måste bilen ombesiktas. Men det var första gången den 53 år gamla lastbilen var utsatt för den årliga bilbesiktningen, så ägaren Nils Nilsson, Hammerdal kan ta det hela med jämnmod.

Nilsson kom över bilen 1981. Då var den mest i "lös-vikt" och många är de arbetstimmar som är nedlagda på bilen fram till nu. Stora pengar också för den delen. Bl.a. har man tvingats ta hem grejor till den från USA.

1959 togs bilen ur registret säger Nilsson, som fick tag i bilen i Stocksund. Vem som ägt den ti-

digare vet han inte, men nu är det en veteranbil, länets äldsta lastbil.

Bilen, en Ford, har golvväxel med fyra växlar framåt. 1927 frångick Ford sin hel- och halvfart. Nilssons bil är försedd med tipp.

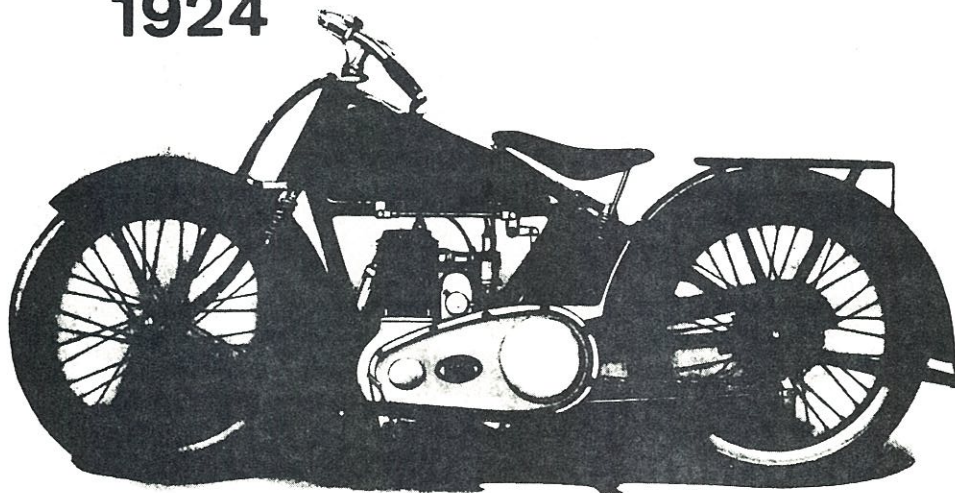
**Karl-Erik Olofsson**



6-8 hkr. EBE-MOTORCYKEL

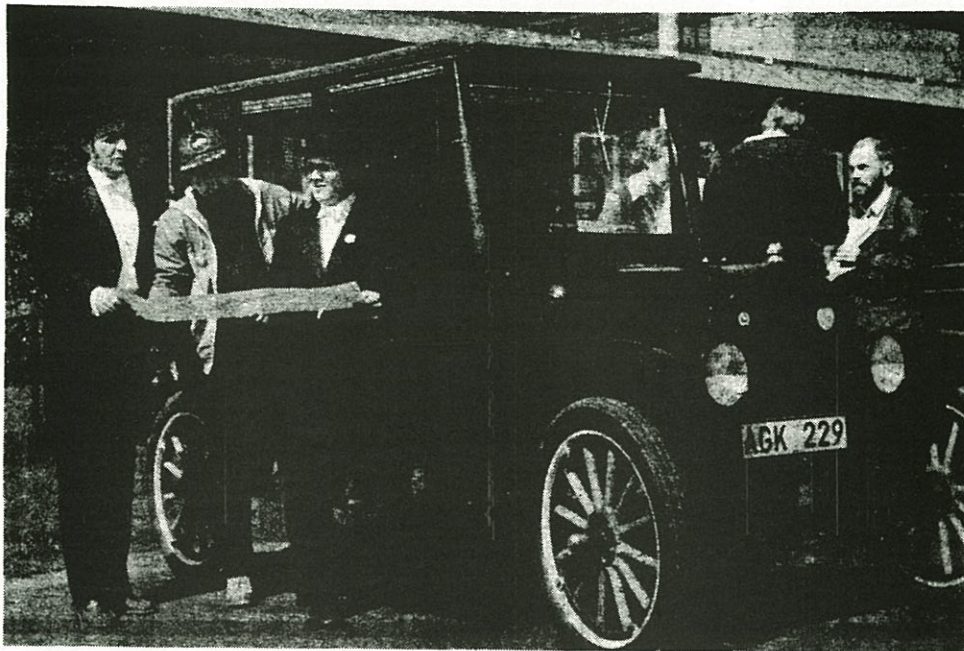
Typ D

1924





# Marknadsdagen i Stugun blev en fullträff!



□ *Marknadsgeneralerna Elon Hermansson och Ulf Edström tillsammans med veteranbilsförare Folke Hemmingsson, Storhögen, vid marknadsdagen i Stugun. Bilen, en T-Ford 1923 med Operakaross gjord i Tyskland, besiktades i fredags utan anmärkning efter fyra års arbete med den.*

Folkfest och succé är det allmänna omdömet efter den första Stugu-marknan. Mellan 3.000 och 4.000 människor besökte marknaden och alla dess aktiviteter i lördags.

Stugubygdens företagareförening stod bakom arrangemanget som blev en sådan framgång.

Aktiviteterna var många. Man startade redan kl. 8.00 på morgonen då alla flaggor i byn hissades.

Affärerna bjöd på smakprover och extrapriser i massor. Krossbolaget visade sin maskinpark, värd 35 milj, och hade en tips-tävling där vinsterna var ett lass grus och ett lass ved.

Bingo, musik, lotterier och försäljning förekom överallt. Även gratis buss var det till arrangemanget.

Det stora dragplåstret var Veteranbilsrallyt. Dessa ömt vårdade klenoder tävlade under två timmar i olika manöverprov och körde en bana med sex kontroller.

Den som hade blicken inställd på högre vyer kunde prova en helikoptertur över bygden.

**Resultat Veteranbilsrallyt:** 1) Leif Fregelin, Frösön, T-Ford 1915, 2) Pelle Norman, Hammarstrand, Mercedes 220 1958, 3) Krister Elgendahl, Optand, A-Ford 1931, 4) Stig Norén, Östersund, T-Ford 1923, 5) Erik Gardmo, Stugun, Chevrolet Master Touring 1938, 6) Leif Nilsson, Brunflo, Buick 1953, 7) Stefan Olsson, Ytterån, Fiat Multipla 1960, 8) Folke Hemmingsson, Storhögen, T-Ford 1925, 9) Christer Eriksson, Hammarstrand, Buick 1935, 10) Göran Nisseby, Hammarstrand, Austin 1950.



## Klart för bil- museum i Hoting





# GAMILA



Text och foto: Birger Ekerlid

# GODINGAR

visade  
upp sig  
i all sin  
nyputsade  
glans

*Hämmarstrands  
Rallyt 1983*



Här kör Manne Evertsson upp. Edvin presenterar Mannes dyrgrip 1926 års Chevrolet Superior Touring.



# Pigga åldringar

• Tolv år och 3000 timmar har det tagit Mats Ragnarsson, Hackås, att plocka ihop denna vackra T-Ford Torpedo Runabout från 1911 (bilden), länets äldsta registrerade bil.

• Den godbiten och många andra rariteter bl.a. en Rolls Royce från 30-talet ställde upp i veteranbilsrallyt i Hammarstrand



Innan bilarna rullade iväg presenterades de av Edvin Backman, själv ägare till en Kaiser Henry J från 1952 bland annat.

Veteranerna körde sedan en runda till Bispgården på båda sidor av älven, med avbrott för samvaro på Annedal och senare på kvällen kalas på tingshuset i Ragunda. På söndagen kördes de avslutande proven.





□ Även modernare bilar platser i veteransammanhang om de är sällsynta och intressanta. Åke Jämtsäter, Östersund, äger denna Jaguar från 1967.

### 60-TALARE

Sålunda föll det sig, att två Jaguarer från 1967 och 1965 fanns på startplattan. De ägs av Åke Jämtsäter, Östersund, respektive Karin Lepistö, Hammarstrand.

Aldsta bilen var annars hackåsbön Mats Ragnarssons skinnande blanka mässingford från 1911, Jämtlands äldsta renoverade bil.

Den tävlade med många andra rariteter om den tillströmmande publikens uppmärksamhet vid visningen på Centrumplan i Hammarstrand.

### ROLLS ROYCE

Där fanns till exempel en 1936 års Rolls Royce, tillhörande Göran Söderholm, Sundsvall.

Där fanns Ivar Erikssons Mercedes 200 A-caby 1936. Där fanns en Ford-lastbil från 1932, nyligen renoverad och för första gången visad offentligt. Ägare är John-Allan Evertsson, Oférdal.

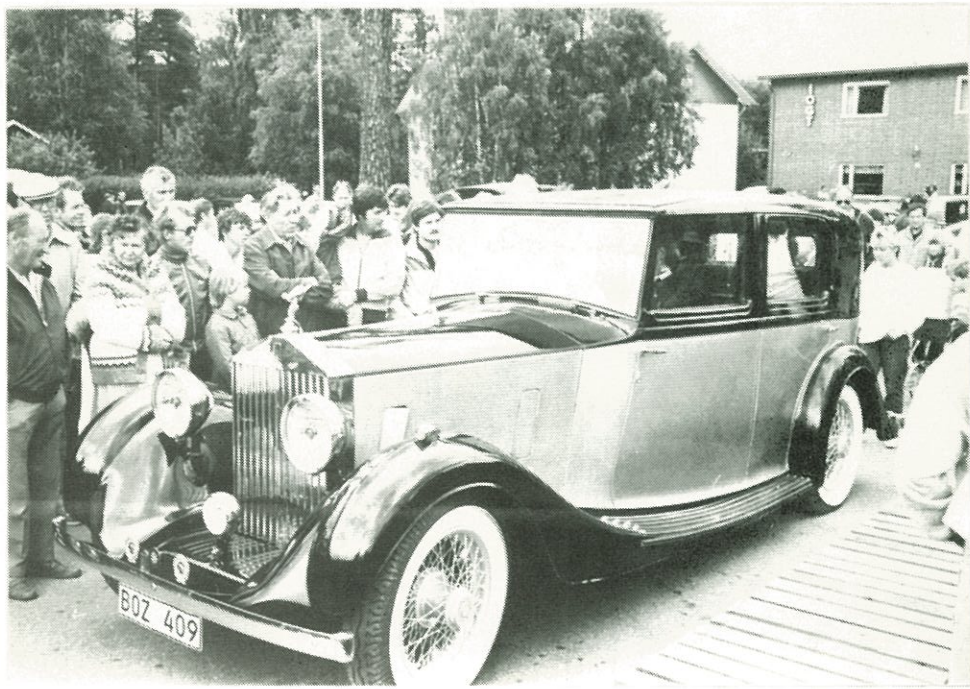
Där fanns Chevrólet 1926, PV 1953, Buick 1935, Saab 1950, Studebaker 1937 och många, många andra klenoder, även motorecyklar.

Anledningen till att så många hade samlats i år, var att arrangemanget skedde i samarbete med veteranbröderna i Kramfors och Sundsvall.



□ Folke Hemmingsson, Storhögen, rullar upp jaluasierna på sin T-Ford 1923, 20 hk. Främre delen har rullat som "fiskbil" i Östjämmland och resten har satts ihop av olika delar från länet, bl.a. en s.k. operakupé, hittad i Laxviken, Föllinge.





□ Denna vackra Rolls Royce från 1936 tilldrog sig berättigad uppmärksamhet. Ägare är Göran Söderholm, Sundsvall.

□ Sällan har så många rariteter rullat på vägarna samtidigt i länet.

□ Det blev nämligen något av en rekordsamling när motorveteranerna körde sitt årliga rally.

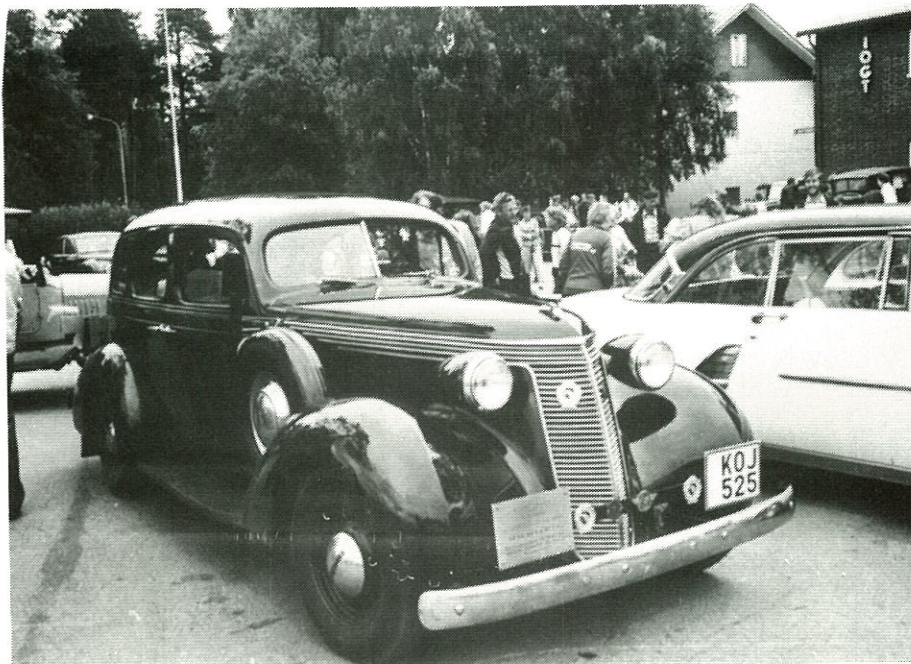
□ Det skedde i Östjämtland, där cirka 50 fordon från "anno dazumal" deltog i uppvisningen.

Anno dazumal förresten? Veteraner behöver nödvändigtvis inte vara från farfars dagar. Är de tillräckligt sällsynta slinker de med i detta illustra sällskap ändå.

– Normalt går veteranbilsgränsen vid 20 år, men även yngre fordon klassas som veteraner om de är tekniskt intressanta, upplyser Sven Jernberg, ordförande i Jämtlands Veteranbilkлубb.







1937 års Studebaker.

Motorentusiasterna och den intresserade publiken hade förstås en högtidsstund. Inte minst berättade man för varandra om alla vedermodor som ligger bakom färdigställandet av en veteranbil, från en kanske risig rosthög, hopplockad av diverse delar uppraggade från när och fjärran.



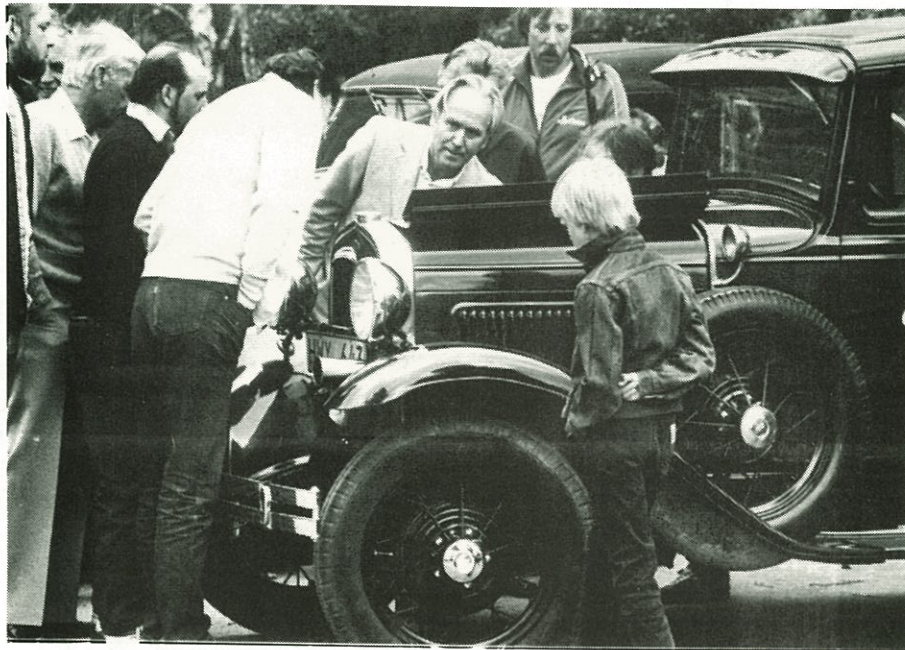
Sten Thorén, Sundsvall, berättade att han hade fått specialbeställa däck från Nya Zeeland till sin gamla Ford. Tusen kronor styck kostade däcken.

Mats Ragnarsson har under 12 år letat delar till sin T-Ford 1911 och lagt ner 3000 timmar på renoveringen.

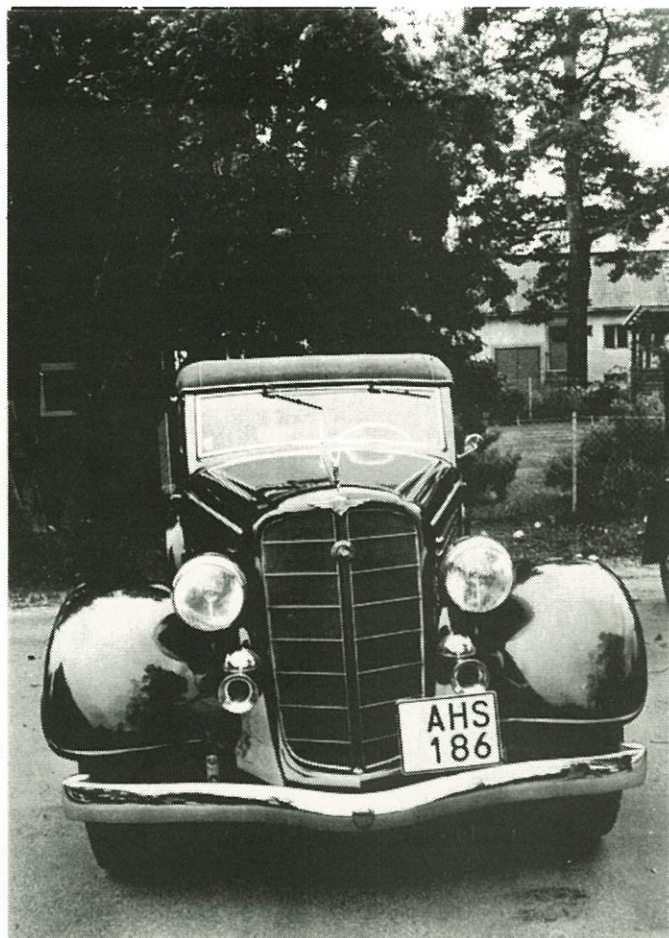


□ *En vacker syn med en 1911 års Ford rullande bland moderna efterföljare i trafiken.*





## Pigga åldringar



□ *Denna Buick 1935 är sällsynt idag och just det här exemplaret är ovanligt såtillvida att károssen är byggd i Sverige. Arvid Eriksson, Hammarstrand, äger klenoden.*



# Hembygdens år 1981

Hembygd ger trygghet

1984 proklamerar inom hembygdsrörelsen som Hembygdens År. Härigenom vill Riksförbundet för hembygdsvård lyfta fram hembygdsfrågorna och göra hembygdsrörelsen ännu mera känd. Den svenska hembygdsrörelsen omfattar idag 410 000 medlemmar, som är med i 1.637 hembygdsföreningar organiserade i 25 hembygdsförbund. Extra mycket energi kommer att läggas ner i länets hembygdsföreningar att få fler människor intresserade och engagerade.

Som ett led i arrangemangen för Hembygdens År kommer en budkavle att gå inom länet mellan dess hembygdsföreningar med ett budskap om hembygdsrörelsen. Budkavlen kommer att värdigt föras genom länet på ett sådant sätt, att den kommer att väcka uppmärksamhet och bli intressant för massmedia att följa. Arrangemang kommer att ordnas kring budkavlen.



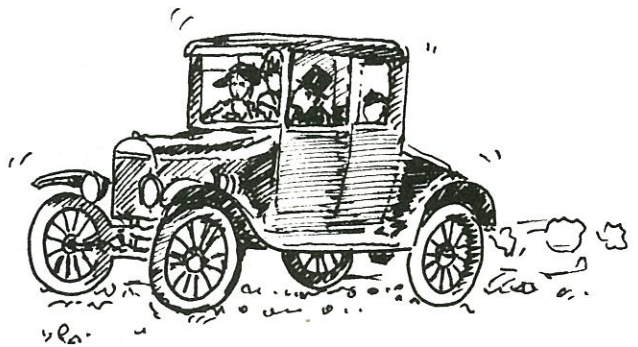
Budkavlen kommer att starta på en historisk plats på Valborgsmässaftonen och föras i mål på Skansen söndagen den 26 augusti i Stockholm. Hembygdens Dag kommer där att firas med Sveriges största dräktparad, folkdans, spel och hantverksaktiviteter representativa för vårt län.



Heimbygda, hembygdsförbund för Jämtland och Härjedalen, har tilldelats Älvrosgården på Skansen. Där kommer demonstration av hantverk och bokutställningar om hembygdsföreningarnas verksamhet att äga rum 24 - 26 augusti. Alsenringen och hantverkare från olika delar av vårt län kommer att demonstrera jämtländska hantverk. På Skansenscenen kommer sannolikt Lapp Nils spelet att uppföras.



Mängder med aktiviteter kommer att föregå Skansendagen såsom skrivarkvällar ute i hembygdsföreningarna till svenskättlingar i USA och Kanada. För alla, som kommer hem till Jämtland kommer det att bli mängder med tillställningar och vi veteranbilister kommer att anlitas som tidigare år i arrangemangen med rallyn, kommunrundor, hembygdsrallyn m.m.



En affischutställning ges ut av Riksförbundet för hembygdsvård. Den kan köpas av hembygdsföreningarna. Denna utställning kommer att finnas på många platser här i länet, bl.a. i bankfönster. Även vid dessa bör vi veteranbilister finnas med.



En medlemsnål har framtagits liksom dekaler om Hembygdens År.







# MC - SIDORNA

Av Sven Asp

Den här gången tänkte jag skriva lite om sidvagnar. De flesta som sysslar med gamla motorcyklar har någon gång funderat över dessa trehjuliga fenomen. En del vill ha sidvagn för att de förknippar gamla motorcyklar med sidvagnar. Andra anser att det är besvärligt att balansera på två hjul, medan åter andra vill kunna ta med sig hela familjen på veteranutflykt. Sen finns det också några som upptäckt att sidvagnskörning med rätt ekipage, kan bjuda på mycket rolig och sportig körning.

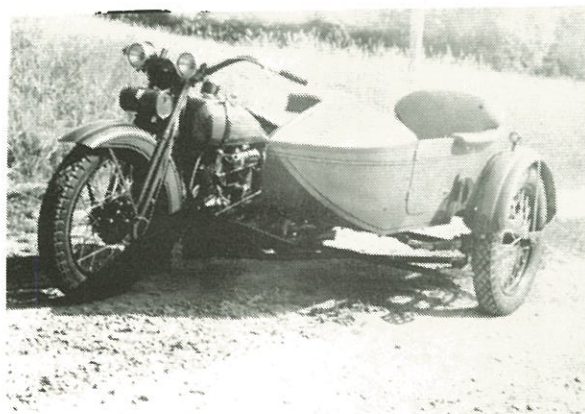
Nåväl, vilket skälet än må vara, finns det en mängd saker att tänka på när man bestämt sig för sidvagn. Först av allt gäller naturligtvis att hitta en lämplig vagn. Det finns sidvagnar från två epoker som är relativt möjliga att få tag på. Dels den typiska amerikanska 20-tals vagnen, med ofjädrat hjul och en rymlig, ganska öppen kaross upphängd på bladfjädrar. Dels 50-tals kontinentala vagnar, vanligen Steib eller Steibliknande modeller. De har fjädrat hjul och ofta en torpedformad kaross.

Den amerikanska 20-talsvagnen går att använda på de flesta amerikanare från den perioden. Det är förresten inte alls säkert att den

"amerikanska" vagnen verkligen kommer från USA. Faktum är att vissa av de svenska generalagenterna hade billigare vagnar av egen tillverkning som alternativ. Dessa såg dock mycket amerikanska ut. Det påstås också att många amerikanska mc-tillverkare köpte sina vagnar från samma



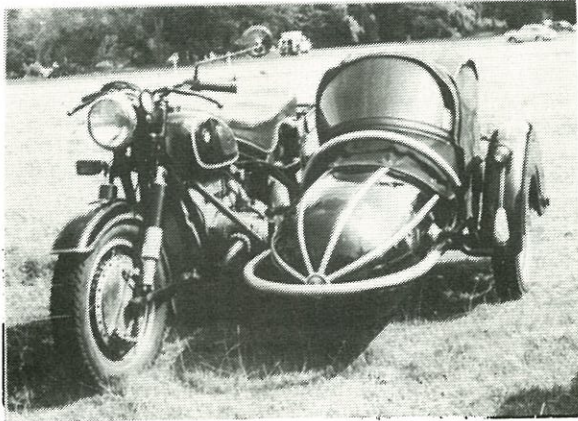
Renoveringsobjekt



HD -29 med vagn

underleverantör, varför delar i sådana fall kan passa sinsemellan. Att situationen förbryllar beträffande vad som är original eller inte, illustreras av att HD:s vagnar skall ha ett eget ramnummer, enligt vilket man ska kunna identifiera tillverkningsåret. Till min -21:a följde en vagn som är mycket HD-lik, till och med skärmen ser ut som HD. Men inte har den något ramnummer inte. Det finns plats för forskning på det här området.





Den klassiska Steib

Gagnade bilar, så här finns heller inget överflöd av vagnar. Däremot började tyska Steib tillverkas under detta årtionde, och från mitten av 30-talet tillverkades torpedmodellen, som vid en hastig blick ser mycket lik ut efterkrigsmodellerna av samma märke. Det gör att man utan alltför dåligt samvete kan använda en 50-tals Steib på en 30-tals cykel. Fast på en amerikanare passar knappast något annat än en jättevagn, enligt min smak åtminstone.

Efter kriget kom den andra större vågen med sidvagnar. Steib gick i spetsen, följd av en mängd mindre, vanligen tyska märken, Royal, Diana m.fl. Dessa vagnar ser bra ut på de flesta europeiska cyklar från 50-talet.

Låt oss nu anta att du hittat en lämplig vagn för din cykel, och nu står inför uppgiften att montera ihop det hela för att få ett trehjuligt ekipage. Här kan man som bästa råd säga: leta upp någon som redan monterat sidvagn på en likadan cykel och titta hur det ser ut. Saknas fästen av rätt modell på din vagn, och du inte lyckas få tag på några heller, återstår bara att tillverka nya. Kopiera då fästena från ett liknande ekipage, eftersom improviserade snabbjobb sticker i ögonen alltför mycket. Jag tycker inte att det är nödvändigt att fästena är original, utan det viktiga är att de liknar originalgrejor, och framför allt att de passar in i tidsepoken.

Fig. 1 visar en tidig amerikansk maskin med exempel på hur sidvagn kan monteras. Dessa vagn typer hade ofta trepunktfästet. Ett nästan säkert nära bakhjulet, det andra oftast strax under sadeln, medan det tredje satt framtill, ibland alldeles framför vevhuset, ibland högre upp. Typen av fästen varierar

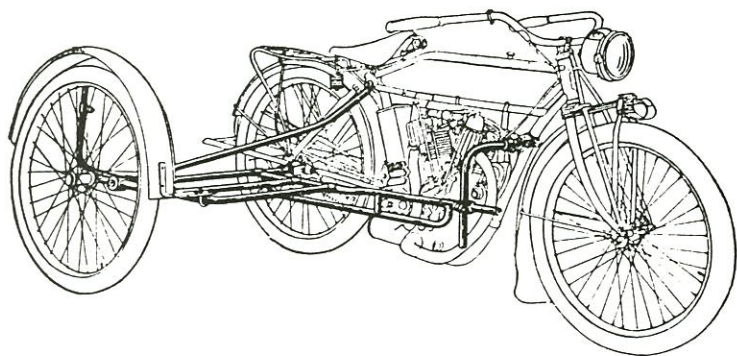


Fig. 1

Hur som helst, så bör det inte vara omöjligt att hitta en vagn som passar på amerikanska 20-talare. Om man däremot har en europeisk cykel från samma period kan det vara lite besvärligare. Naturligtvis behöver inte vagnen vara tillverkad i samma land som cykeln, utan det viktiga är ju att ekipaget ser bra och tidstypiskt ut. Liten cykel bör ha relativt liten vagn, gammal cykel bör ha gammal vagn.

Under 30-talet slog lättviktaren igenom alltmör, och sidvagnsekipagen konkurrerades ofta ut av be-

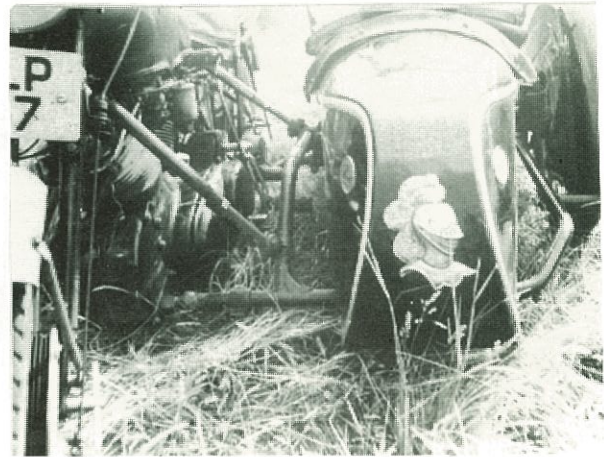


en hel del. Går man till den andra änden av perioden, dvs. femtiotalarna, är Steib-fästen den bästa modellen. På mc-ramen monteras en 30 mm fästkula bakom respektive framför motorn. Om bakhjulsfjädring saknas, monteras lämpligen bakre kulan intill bakhjulsaxeln. På sidvagnsramen monteras två klofästen som lätt dras fast på kulorna. Dessutom går två justerbara stag till överdelen av cykeln; ett vanligen under förarsadeln och det andra strax under styrhuvudet. Det här är en mycket bra montering som också gör det möjligt att demontera sidvagnen på ett par minuter.

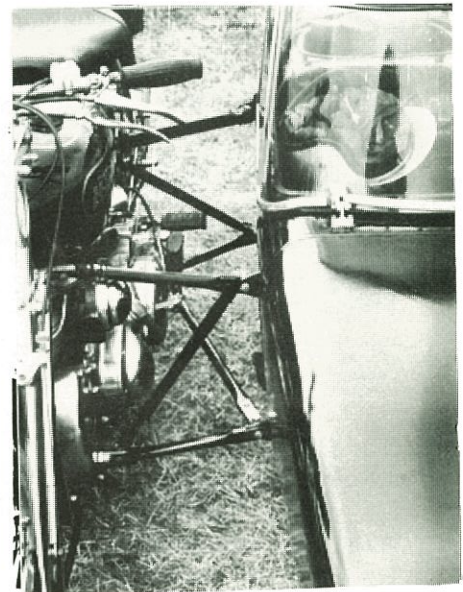
Jaha, nu har du alltså fästen. Då gäller det bara att montera vagnen rätt i förhållande till cykeln. Vilket inte är så "bara". Generellt kan man säga att sidvagnshjulets axel skall vara något framför mc-bakhjulets axel (försprång), sidvagnshjulet skall ha något tå-in, samt att motorcykeln skall luta utåt från sidvagnen en aning.

Försprånget kan variera ganska mycket, och har ökat med åren. Tidiga sidvagnar monterades ofta helt utan försprång. Styrningen går då lättare, samtidigt som risken ökar för att cykelns bakhjul ska lätta när man svänger "från" sidvagnen. Om det är möjligt med tanke på fästena, anser jag att man kan pröva med uppåt 5 cm försprång på gamla stora vagnar (typ HD). På femtiotalet ansågs ett lämpligt försprång vara 5 - 10 cm, ett mått som kan ökas om sidvagnsvikten håller sej inom rimliga gränser. Man kan säga att försprånget bör vara så stort som möjligt utan att cykeln blir för tungstyrd. Har man stort försprång får nämligen sidvagnshjulet skjutas i sidled när man svänger.

Tå-in kontrolleras lämpligen med ett par raka bräder som läggs upp enligt fig. 2. Måttskillnaderna (tå-in) kan ligga mellan 2 - 4 cm. Tå-in behövs för att göra ekipaget mera riktighetsstabil. Ju tyngre vagn desto mer tå-in. Men inte mer än nödvändigt. För mycket av det goda sliter nämligen på sidvagnsdäcket. Styrningen



Fästen till Steib



En ovanligare montering. Det här är en engelsk Wessex från 50-talet.

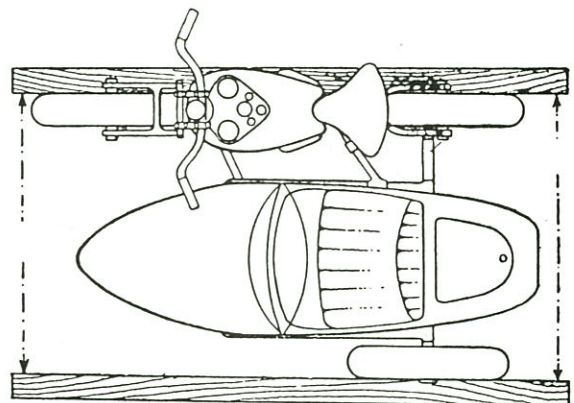


fig.2.



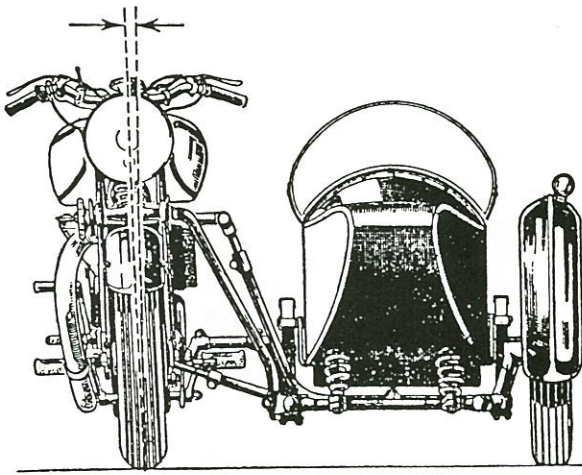
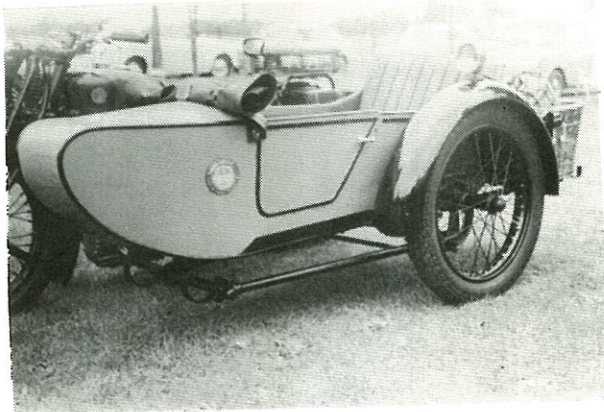


fig. 3



Mycket vacker 20-tals engelsk vagn.

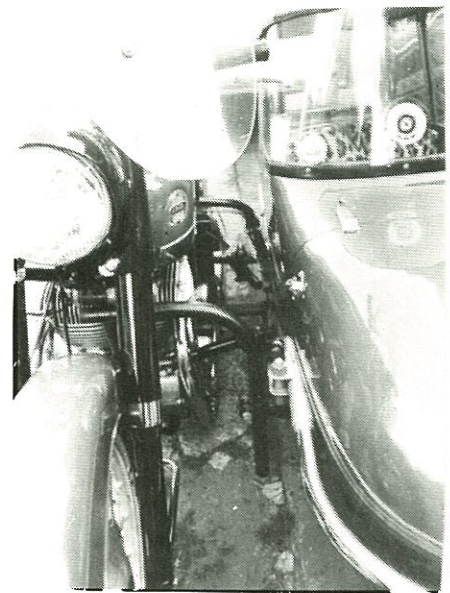
Nu låter kanske allt det här som något enormt besvärligt och svårt, men det är inte så farligt. Försprånget bör man ha bestämt i förväg, men sen ska det inte behövas mer än finjusteringar om man grovinställt tå-in och uthäng enligt värdena här.

Att köra sidvagns ekipage är lite speciellt. Har du monterat sidvagn på en cykel som du tidigare kört solo, känns det mycket konstigt. Första gången bör du ha mycket gott om utrymme. Och inte är det speciellt roligt första gången heller, utom för eventuella åskådare. Första gången jag provade en sidvagnsmaskin, skulle ägaren åka med i vagnen som barlast. Men han klev av efter 5 meter då jag gjort en ofrivillig sväng in i en buske. Det var ungefär som att lära sig cykla. Och sen jag monterat vagn på min egen maskin, tog det flera månaders dagligt användande innan jag började uppskatta fordonet. Nu anser jag att sidvagnskörning är en sport som är lika rolig som solokörning.

påverkas naturligtvis av tå-in-inställningen. Ju mer tå-in, desto lättare blir det att svänga "från" vagnen, och givetvis svårare att svänga "mot". Här är det egentligen bara att pröva sig fram.

En annan faktor som påverkar styrningen är cykelns utlutning. Många tror att den skall luta mot vagnen, men tänk på hur det är att åka trampcykel utan att hålla i styret. Då svänger cykeln åt det håll den lutas, eller hur? Om man monterar sidvagn på en mc, och låter motorcykeln stå lodrätt, kommer denna att dra mot den sida vagnen sitter på. Det är främst luftmotstånd och vagnshjulets rullmotstånd som orsakar sneddragningen. Så för att kompensera, låter man cykeln luta från vagnen.

Man kan generellt säga att uthänget skall vara så att man vid lämplig marschfart kan släppa styret utan att ekipaget drar snett. Åtminstone ska man inte behöva kämpa och dra medan man kör. Normalt uthäng är ca 1 - 2 cm enligt fig. 3. Återigen får man prova sig fram för att få det hela perfekt.



Typisk engelsk montering med böjda rör. Watsonian vagn på en Ariel.



## FIAT 500 TOPOLINO - FIATS STORA LILLA BIL

MATS THORNQVIST

En kort historik om FIAT 500 skulle kunna skrivas så här: 1936 presenterades 500 A, vilken tillverkades fram till 1948. Den hade sidventilmotor, friliggande strålkastare samt utanpåliggande reservhjul. 1948 kom 500 B, vilken tillverkades knappt ett år, såg ut som 500 A, men hade toppventilmotor och den inredning som senare skulle återfinnas i 500 C. C-modellen kom alltså 1949 och tillverkades till 1955. Motorn var samma toppventilare som i 500 B, medan karossen hade blivit något bulligare. Strålkastarna var t ex nu inbyggda i skärmarna och reservhjulet låg dolt i det rundade bakpartiet.

Två år efter det att den sista Topolinon hade rullat av bandet, dök det upp en 500 igen, men det var då fråga om en helt annorlunda bil. Modellbeteckningen var "nuova 500" och den var en lillebror till 600-an. Den senare började tillverkas samtidigt som Topolinon lades ner, och "nuova 500" har alltså inget med den "riktiga" 500-an att göra. Den hade bl a svansmotor. Topolino var f övr ingen officiell beteckning från fabriken, utan ett smeknamn den genast fick av italienarna och väl bäst översätts med "Musse Pigg".

Därmed är de yttre ramarna fastlagda: 1936-1955. En tvåsitsig bil som ofta var öppen och så småningom kunde fås bl a i skåpversion. En ovanligt trevlig liten bil som tillverkades relativt oförändrad under dessa år. En italiensk bil. En mycket italiensk bil! Att så kan vara fallet med en bil vars effekt till slut kom upp i svindlande 16,5 hästkrafter, kan bara den förstå som har kört en. Vägegenskaperna som de flesta renoverare med flera års garagearbete bakom sig knappast vågar tänka på att närma sig gränsen för. Goda vägegenskaper var dessutom av nöden, eftersom den blygsamma motoreffekten snabbt lärde Topolinoföraren vikten av att inte lätta för mycket på gasfoten i kurvorna.



Under de år som 500-an tillverkades infördes förstås en mängd smärre förändringar och dessa tänkte jag redogöra för i relativ korthet.

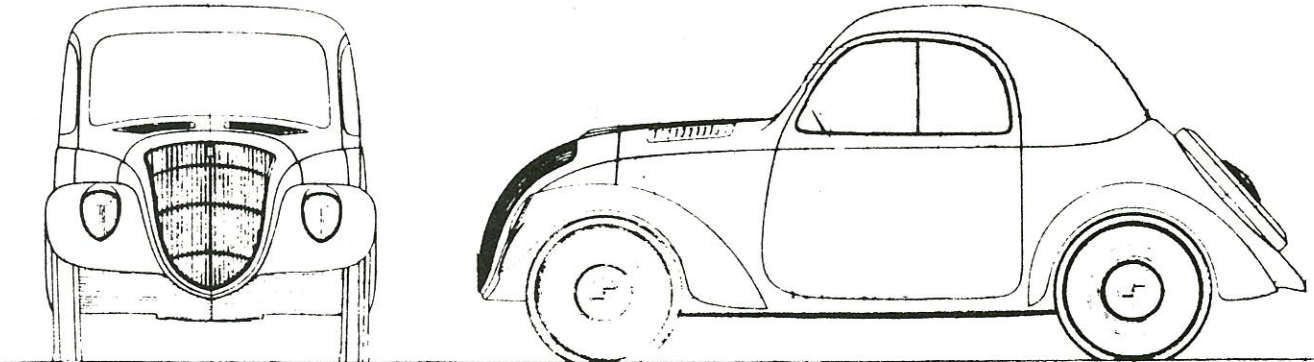
Första prototypen till en riktigt liten bil (som dessutom förmodligen bar modellbeteckningen 500) tog FIAT fram så tidigt som 1918, men tiden bedömdes inte som mogen för en småbil då. Projektet lades därför ner innan serietillverkningen kom igång. En annan orsak var att man ville satsa tillverkningsresurserna på den klassiska 501-modellen som det var stor efterfrågan på. Att tiden ännu inte var riktigt mogen 1918 var nog en korrekt bedömning om man tänker på det klenetrogna bemötande som Topolinon, FIATs första riktiga småvagn, faktiskt fick åtskilliga år senare. En prototyp till vad som slutligen skulle bli Topolino stod färdig redan i augusti 1934. Beteckningen på denna var Zero A och den hade kommit till under Dante Giacosa. Beteckningen Zero härrörde från en av FIATs dittills större framgångar, nämligen en bil som tillverkades före 1:a världskriget. A:et i namnet visade att det var FIATs flygmotoravdelning som tagit fram prototypen. Giacosa var nämligen chef för tillverkningen av vattenkylda flygmotorer.

Med framgångarna för bl a 500-an, följde även framgångar för Giacosa och då han slutade sin karriär och gick i pension 1970 hade han via



direktörsposten för FIATs automobil tillverkning hamnat i FIATs styrelse.

Zero A-prototypen var utseendemässigt mycket lik den färdiga Topolinon, även om inte en enda linje var exakt som på den serietillverkade bilen. Bl a var strålkastarna infällda i skärmarna ungefär som på den gamla VW-bubblan.



Giacosa beskriver den första provturen med den första Topolino-prototypen i sin trevliga bok om sitt arbete på FIAT. Man fann t ex att bilen direkt gjorde 82 km/h och hade goda vägegenskaper precis som beräknat. Efter tre dagar, fyllda av intensiv provkörning, var motorn redan inkörd och då hade topphastigheten höjts till 86 km/h. Det här får väl anses vara 500-ans första hastighetsrekord. Åtskilliga sådana skulle komma att slås under åren som följde. Till en början var motorn utrustad med kullagrad vevaxel men dessa lager ersattes snart av vanliga gjutna lager. En av anledningarna till detta var att minska ljudnivån i bilen som i början var direkt plågsam. En annan anledning var förstås att hålla priset nere på den färdiga bilen. Detta var redan avsevärt högre än vad man först hade kalkylerat med.

För att sänka ljudnivån konstruerades även växellådan i bilen om och fick i sin slutliga utformning synkronisering på de två högsta växelnarna, vilket var direkt lyxigt på en bil av 500-ans karaktär på den tiden. Den hade även andra konstruktionslösningar som knappast kunde betraktas som vanliga. Som exempel kan nämnas motorns och kylarens placering framför resp över framaxeln, för att trots små yttermått få så stora innerutrymmen som möjligt samt god närsikt. Individuell framfjädring (just denna kom att användas i många specialbyggda racervagnar som både fram- och bakhjulsupphängning under kommande årtionden), ram-kaross som tillsammans gav en styv enhet, hydrauliska bromsar, 12-volts elsystem osv hör också hit.

500-an var alltså en riktig bil, även om den var avsevärt mindre än andra. Att man valt en fyrcylindrig motor förstärkte självklart detta intryck. Sammantaget bidrog allt detta till att Topolinon blev både entusiastens och hemmafruns lille kelgris. Med tiden kom den också att bli historisk.

En något senare förserievagn hade även den strålkastarna infällda i skärmarna, men numera på ett sätt som senare kom att användas på 1500-modellen som presenterades 1935, dvs något mer upprättstående än den första varianten.

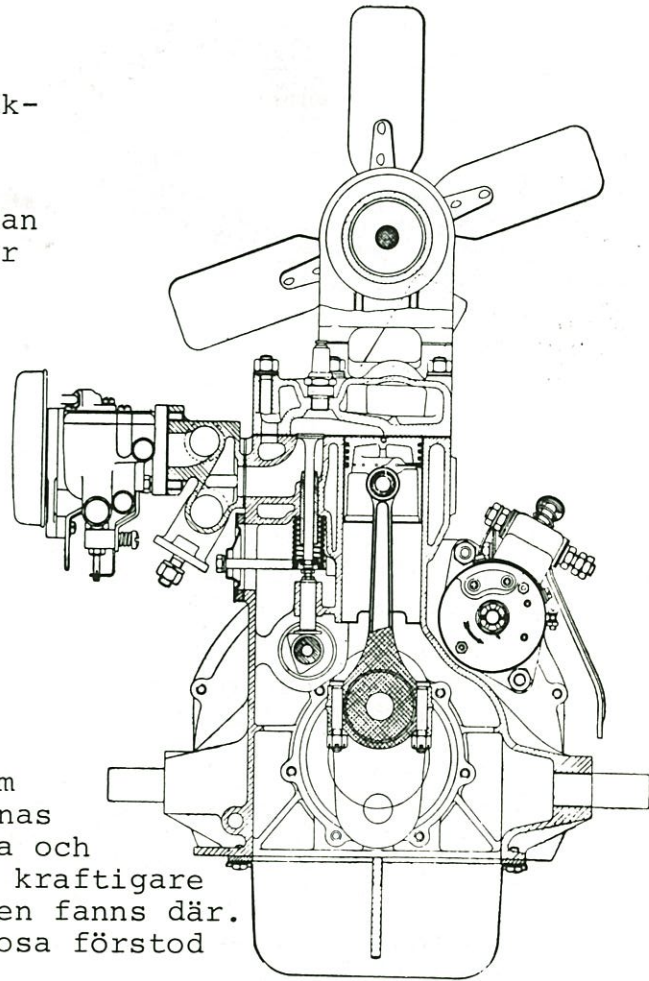
I övrigt hade nu 500-an fått sin slutliga form, om man bortser från sådana detaljer som att vindrutetorkarna återfanns vid vind-



rutans överkant och att fotbrädor saknades.

Allt som allt lär ett tiotal prototyper ha tagits fram under 1934. Redan på ritningar daterade 3/12 -34 känner vi helt och hållet igen 500-an och bilen som verkligen skulle sätta Italien på hjul var färdig.

I juni 1936 rullade de första vagnarna av bandet och tillverkades sedan relativt oförändrade fram till 1948. En av de större förändringarna som infördes var att man 1938 efter ca 46000 tillverkade bilar bytte ut de kvartselliptiska bladfjädrarna bak mot halvelliptiska diton. Man passade även på att förstärka och förlänga ramen i erforderlig utsträckning. Att man tvingades till denna modifiering kan alla förstå som har den minsta kännedom om italienarnas sätt att transportera sig. Fyra vuxna och några barn i en Topolino krävde lite kraftigare saker där bak än vad som ursprungligen fanns där. Konstigt att inte den framsynte Giacosa förstod detta från början!

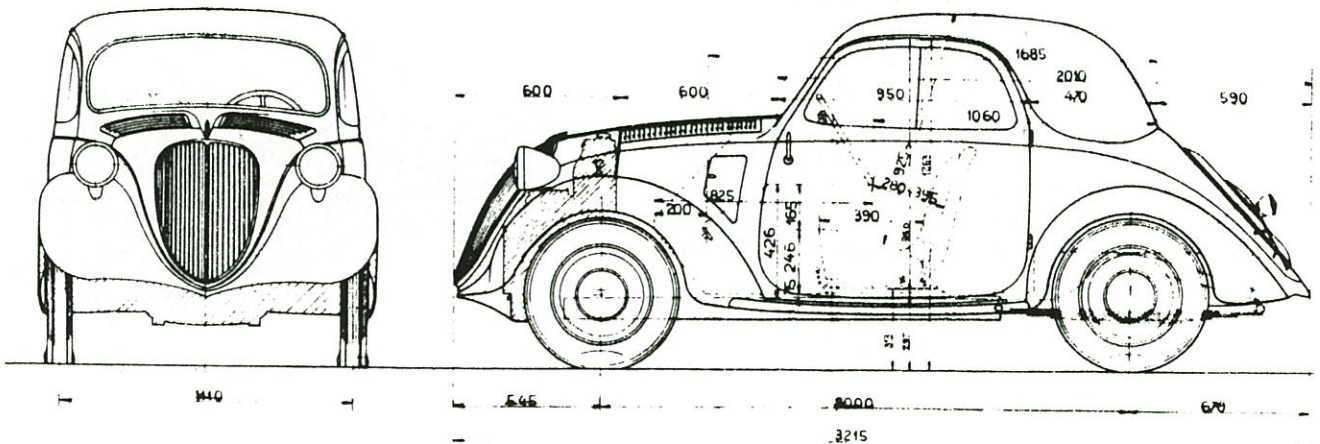


Personligen kan jag intyga med erfarenhet från min egen 52-a, att fyra rejält vuxna personer i bilen ger den absolut bästa fjädringskomforten.

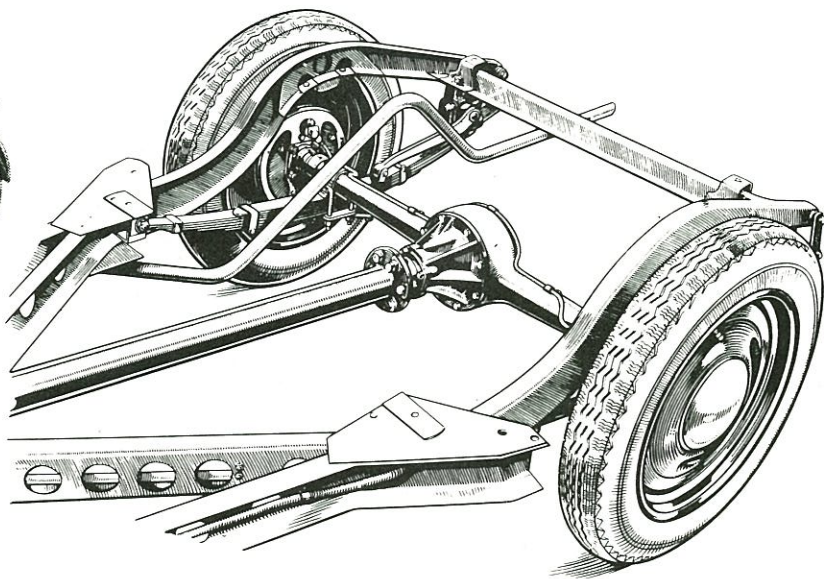
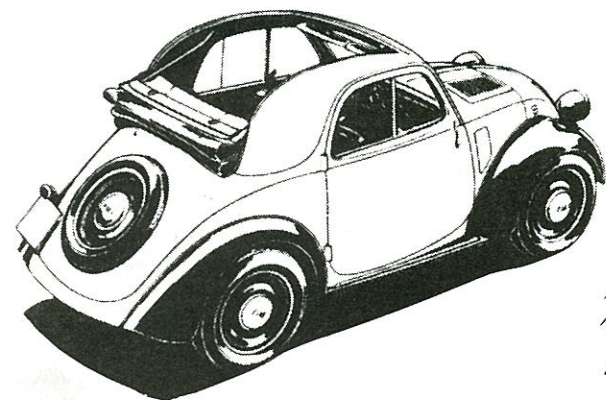
Redan i februari 1936 hade man ritningarna klara på en skåpvagn med fönsterlöst och ganska sluttande bakparti och en skåpversion med mera upprättstående dörrar bak dök tydligen upp i början av 1939.

500-produktionen låg nere under kriget, men den togs upp igen redan 1946 om än i väldigt blygsam skala. Givetvis var den då helt identisk med förkrigstopolinon.

Efter kriget kunde man endast få sin 500 levererad enfärgad, medan man före detsamma fick sin vagn i tvåfärgslackering. Strålkastare, skärmar och fotbrädor var då alltid svarta, medan man kunde välja på ett flertal färger på resten av bilen. Dock fanns det förstas helsvarta bilar även före kriget.







Fram till 1948 hade man hunnit tillverka 122000 vagnar, förkrigsproduktionen (83266 vagnar) medräknad.

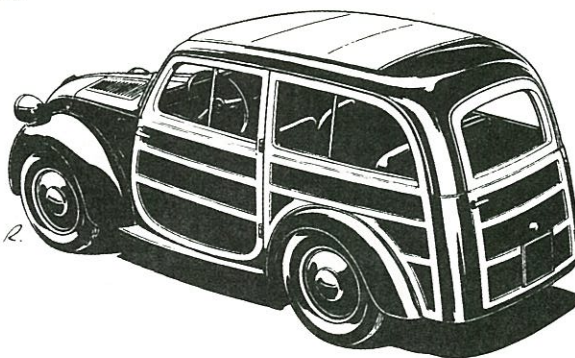
År 1948 var tiden mogen att modernisera 500-an. En helt ny kaross var färdig, men på grund av förseningar på verktygssidan dröjde det till 1949 innan denna började rulla av banden.

Förändringarna 1948 inskränkte sig därför till i första hand ett byte av motor till en 3,5 hkr starkare toppventilerad stötstångsmotor, samt en ny instrumentpanel där, enligt en broschyr från det året, "ratten är i samma färg som knapparna på instrumentbrädan, vilket ger ett mycket trevligt utseende åt vagnens interiör".

För FIAT var ändringarna dock så stora att modellbeteckningen ändrades till 500 B, trots att man vid ett snabbt ögonkast hade svårt att skilja den från en förkrigsmodell. Exteriört skiljde den sig nämligen bara i fråga om huvlås och framför allt genom det att även passageraren hade fått en vindrutetorkare. I detta utförande visades vagnen alltså på 1948 års Geneveutställning. Förutom ovan angivna förändringar kan nämnas att man också byggt in en krängningshämmare i bakvagnen, vilken för övrigt fick hjälp att hålla kontakt med vägbanan av dubbelverkande teleskopstötdämpare.

Motorn hade inte bara fräschats upp med toppventiler (vilka till skillnad från senare modeller arbetade i en gjutjärnstopp) utan den hade också fått vevstakar med lösa lagerhalvor samt fallför-gasare. Allt detta resulterade alltså i en höjning av effekten till 16,5 hkr och Topolinoägare världen över kunde nu göra vägarna osäkra i 95 i stället för 85 km/h.

Lite senare på året, närmare bestämt vid Turinutställningen 15-26 september, presenterades Giardiniera-versionen. Inspirationen till denna hade man hämtat från andra sidan Atlanten. Den såg nämligen ut som en förminskad amerikansk stationsvagn, en så kallad Woddie, och en ny generation snickare fann sin utkomst vid FIAT-fabrikerna. Dessutom var bilen utrustad med ett hopfällbart soltak, vilket måste ha varit ovanligt på denna typ av karosseri.



Giardinieran erbjöd plats för fyra personer och var ändå kapabel att frakta lite bagage. För att klara detta var man tvungen att ändra



bakaxelutväxlingen, vilket må ha beklagats av många italienare som njutit av besinningslösa framfarter i långa nerförsbackar.

För att bli ägare till en vanlig 500 B fick man skilja sig från 600000 lire och hade man större familj eller grönsaker att sälja på torget fick man punga ut med ytterligare 175000 lire för en Giardiniera.

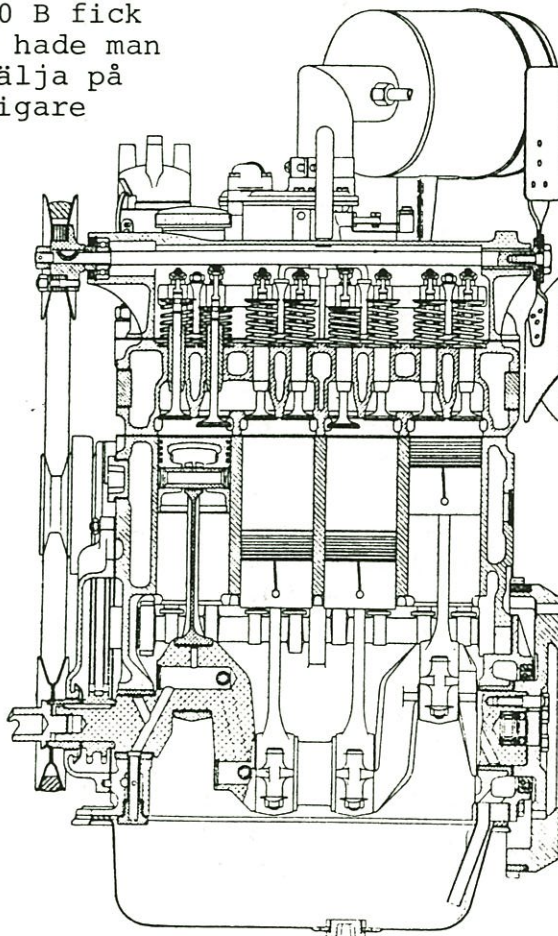
Liksom tidigare kunde man köpa en skåpvagn, vilken var försedd med tvådelad bakdörr. I broschyrer kände man sig föranledd att nämna att även denna hade ett modernt, strömlinjeformat karosseri "med dörrar på vardera sidan".

När Mirafiorifabriken hade byggt totalt 21262 B-modeller var man redo att börja använda sina nya pressverktyg, men då har vi kommit ett år längre fram i historien och B-et i modellbeteckningen kan bytas mot ett C.

Jag har inte nämnt något om de 500-or som tillverkades i andra länder t ex i Frankrike (= den första Simcabilen, Simca 5) och i Tyskland (NSU-FIAT). Det tillverkades även en fyrsitsig personkaross i England, med ett något originellt utseende. Topolinon blev nämligen snabbt mycket populär där.

Dessutom trimmades 500-or både här och där, och de brukade då få allt från något förändrade karosser till rena specialbyggen. Detta resulterade i ett förhållandevis flitigt tävlingsdeltagande, där de mest trimmade varianterna lämnade 60-85 hkr, vilket man får förmoda inte skedde så länge. Brooklands, Le Mans, Monte Carlo-, Midnattssols- och RAC-rallyn samt de klassiska Mille Miglia-loppen, överallt där man tävlade med bilar dök Topolinon upp. Även om den kanske inte direkt var musen som röt, hävdade den sig gott och tog hem många klassegrar. Oftast, som t ex i Mille Miglia-loppen före kriget, var det dock hemmatrimmaren med racerförarambitioner som skaffade sig en billig tävlingsbil. Antalet startande 500-or i dessa lopp var oftast stort och antalet som kom i mål var väl ibland något mindre.

Det sista utförandet på Topolinon, C-modellen, presenterades på Geneveutställningen 17-27 mars 1949. Mekaniskt var den alltså i stort sett identisk med 500 B. De stora förändringarna var på det utseendemässiga planet. Bland övriga nyheter märktes att bilen nu var utrustad med ett enkelt värmesystem (och mycket ineffektivt sådant, vilket jag vet efter att ha haft min 52-a i gång under fem vintrar i slutet av 60-talet och början på 70-talet. Är det  $-20^{\circ}$  spelar det ingen roll hur långt man kör - temperaturen i kupén når ändå aldrig upp i plusgrader). Det var emellertid det första värmesystem som levererades som standard av FIAT och detta alltså på företagets minsta och billigaste bil. Man kan i efterhand bläddra





i gamla motortidningar och se, att detta väckte stor uppmärksamhet i t ex England och Sverige.

Vid samma utställning visades förstås Giardiniera- och skåpversionerna, vilka tillverkades som förut, fast med de ändringar som införts på personvagnen.

Teknikens Värld testade C-modellen och noterade t ex att "Styrning och bromsar räcker väl till, för att man skall kunna låta vagnen rusa upp i 100 km-takt i medluten". Man sammanfattade testen: "Denna utmärkta lilla vagn förefaller att vara både ekonomisk och hållbar. Den fyller också höga krav på körsäkerhet och prestanda".

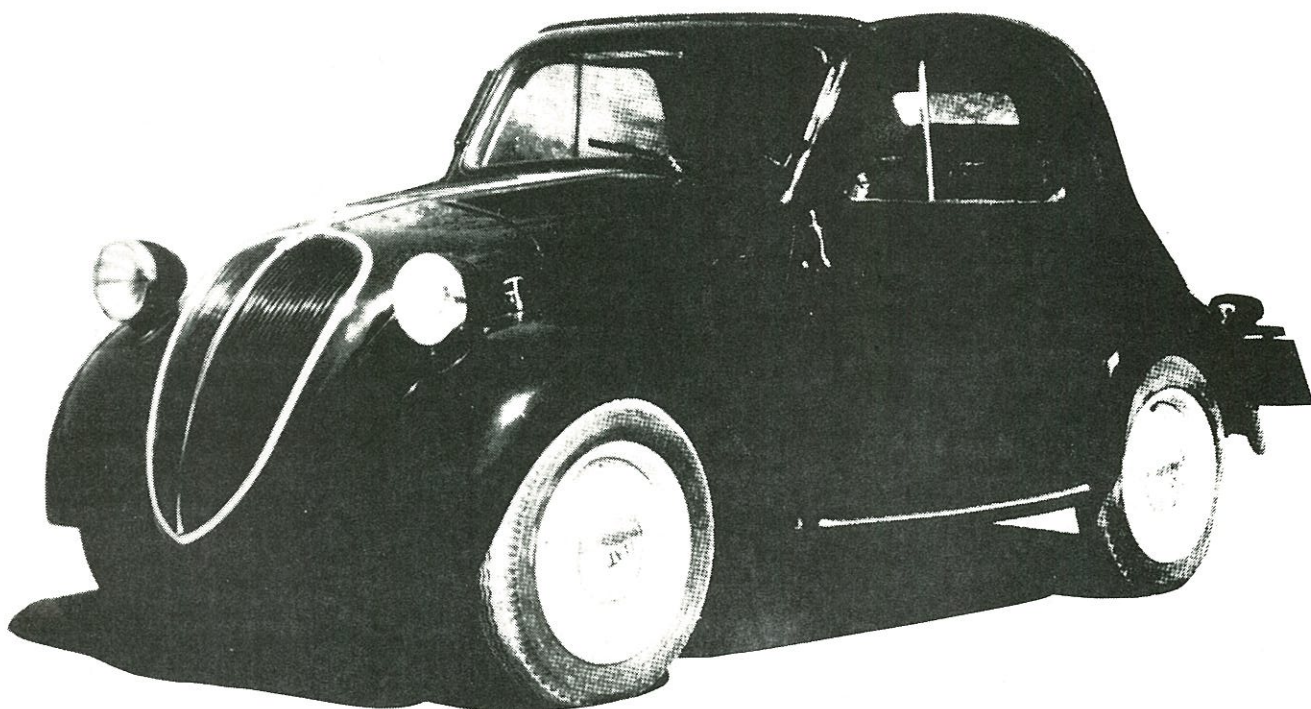
Man kunde få sin 500 C levererad med kofångare som extratillbehör om man ville ha sin bil lite lyxigare. I grundutförandet var den ju bara prydd med en gummilist fram och bak. Bilen kunde även på begäran fås med hålade fälgar.

1951 slutade man tillverka Giardinieramodellen, men en Belvedere-modell kom genast i stället. Skillnaden var att man bytte ut trävirket och masoniten i karossen mot plåt. Den förlorade kanske lite i charm på detta, men jag förmodar att man på så sätt försökte hålla kostnaderna nere, samtidigt som passformen för t ex dörrarna efter några års användning säkert blev bättre. Belvederen sålde faktiskt bättre än personvagnen under 500-ans sista tillverkningsår.

De yttre förändringarna på C-modellen var inte många. 1951 tillkom en aluminiumlist runt dörrutorna, samtidigt som listerna på fotbrädorna blev kortare. Samma år ändrade instrumenten utseende något. De första C-modellerna hade samma mätare som B-modellen, medan de efterföljande C-modellernas instrument hade bl a något bredare sarg. I slutet av 1952 tog man bort körpilarna och blinkers monterades i stället på framskärmarna och 1953 fick baklykteglasen ett något mer skålformigt utseende.

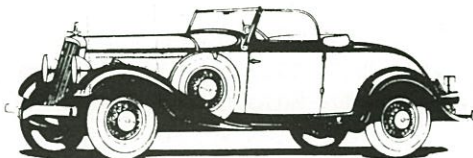
1955, när 376370 C-vagnar hade tillverkats, rullade de sista 500-orna ut genom fabriksportarna i Turin och förvånansvärt många av dem har inte slutat rulla än.

Många av de bilar som inte finns längre, lever kvar i före detta ägares hjärtan, för nog var och är det en ovanligt personlig och trevlig liten mekanisk kamrat!





*Studebaker*



## Utrikesfrämjande

Ett i veteranbiltidningar ofta sett namn är Penti Ihmäki. Han är bosatt i Peltotie, Leppävirta i Finland och är en stor samlare av Studebaker vagnar och Chevrolet. I juni hade jag nöjet att få besök av Penti, som kom och ville byta motor med mig. Jag fick en Studebaker motor och när han reste åter hade han en Chevrolet motor med sig. Penti är ägare till en 1933 års Chevrolet Master, som kommer från Jämtland. 1937 ägdes bilen av en vägmästare J.E. Olofsson i Svenstavik. Senare kom bilen till Hissmofors. Ägare blev civilingenjör Nils Hult i Krokom och bilen var då skyltad Z 24.

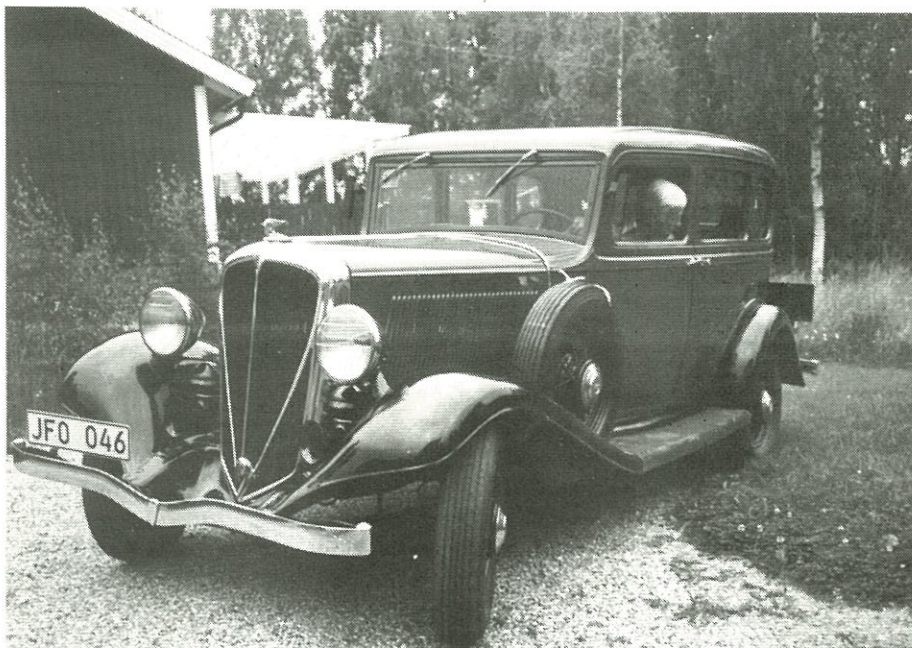


Här ser vi Pentis Studebaker Commander GJ 1930.





I förra numret skrev jag om märket ROCKNE och presenterade då bl.a. Rockne 31 lo 1933, 4 dörrars Sedan, som tillhörde Gustav Hjärpe i Grycksbo, Dalarna. I augusti hade jag nöjet att få träffa Gustav och bese hans bil, som är en verklig pärla. Bilen var då till salu.

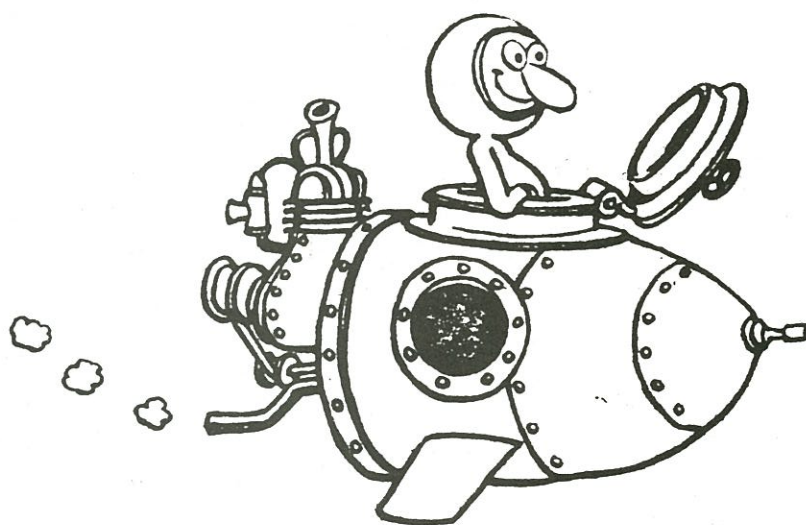
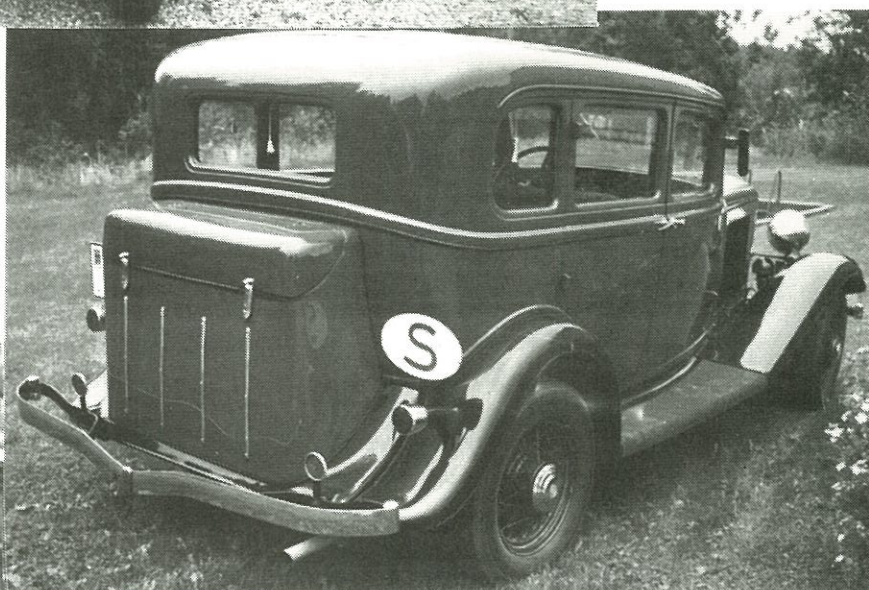


Rockne 31

10 1933

4 dörrars Sedan

Ägare: Gustav Hjärpe  
Grycksbo, Dalarna.

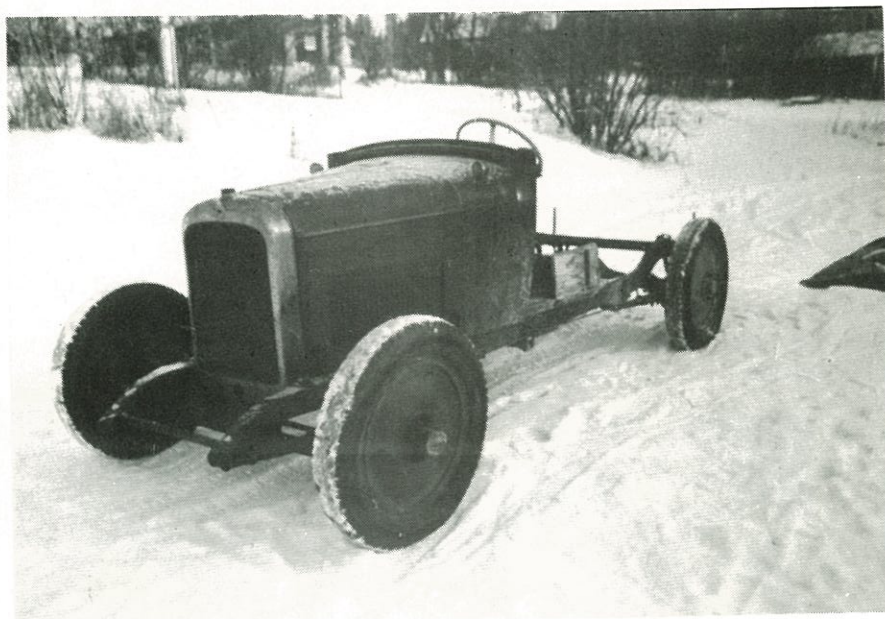




# 1 Renoverartagen



Det renoveras en hel del just nu. Så till sommaren får vi nog se en del nya objekt på vägarna såsom 1928 och 1929 års Chevrolet, 1926 års T-Ford och flera A-fordar. Även en Chevrolet lastbil årgång 1931 kommer kanske att rulla. Arvid Eriksson i Hammarstrand är sysselsatt med just en sådan vagn. På bilden ser vi Arvid lasta ett chassi till den blivande lastbilen.

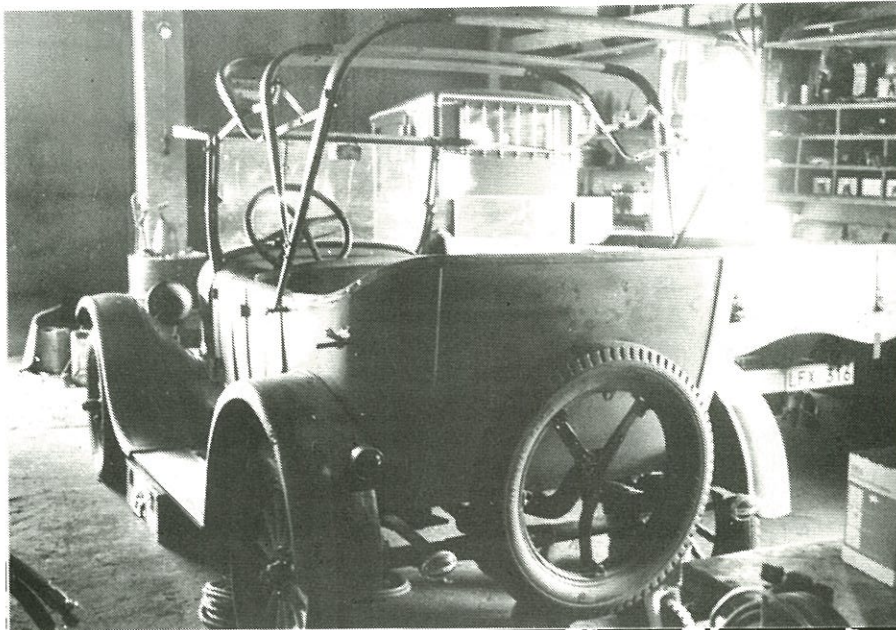


I Ånge är Åke Dahlquist sysselsatt med att renovera en 1928 års Nash Standard Six 2 dörrars Sedan. Det ska bli intressant att se hur många av objekten, som finns hos medlemmarna som kommer att besiktigas till sommaren. Einar Mattsson i Ånge har också flera objekt på gång förutom en Volvo lastbil 1928 även en A-Ford, som är nästan färdig.

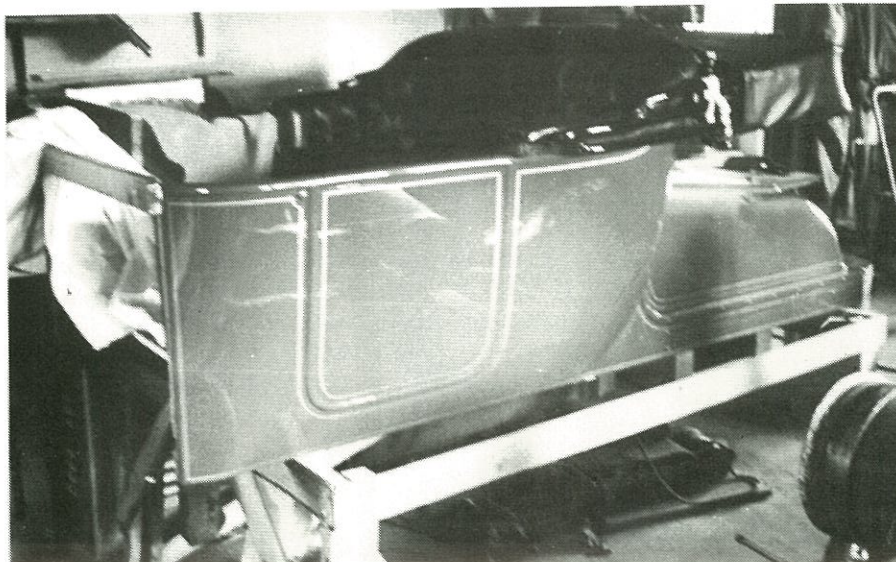




Några garageträffar har det inte varit denna höst, men REDAX har haft nöjet att träffa flera i klubben, som håller på att renovera. Här ser vi några av Einar Matssons vagnar prydligt uppställda på gårdsplanen. Inne i garaget hittar vi ytterligare några fordon.

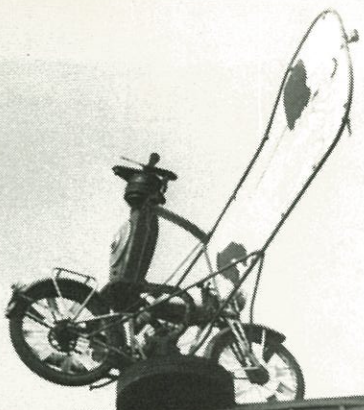


Hemma hos Gunnar Bengtsson i Bräcke finns den verkliga pärlan. Här vill vi visa något av bilen, som kommer att väcka uppmärksamhet, när den blir klar. Grattis Gunnar något i förskott! En utförligare presentation av bilar under renovering kommer i nästa nummer.





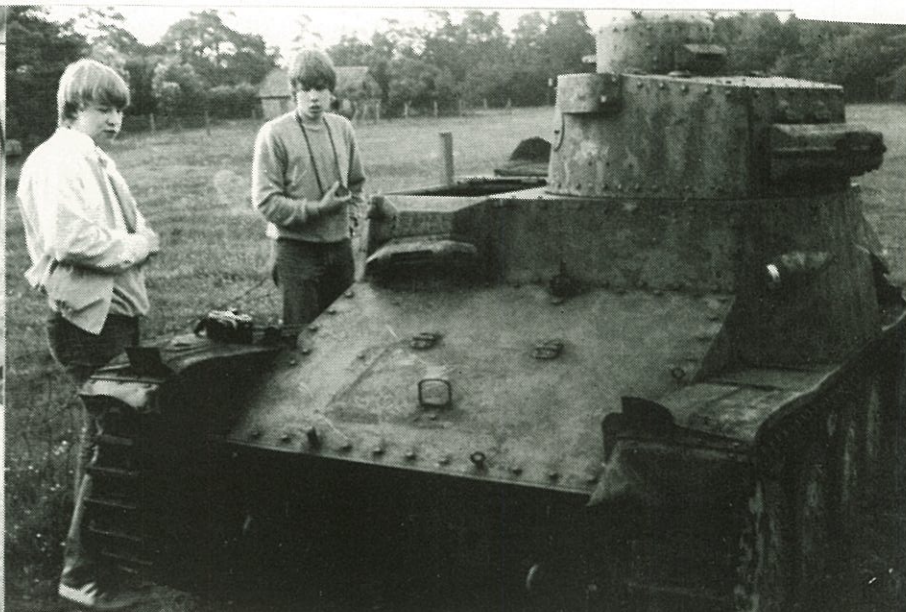
# Välkommen till Gotlands Veteranbilmuseum



Välkommen till  
**GOTLANDS VETERANBILMUSEUM**  
— ETT AV NORDENS MEST BEVÄRDA —  
BILAR • MOTORCYKLAR • TRAKTORER • CYKLAR • KURIOSA  
ANTIK • SPELHALL  
MINISKANSEN FÖR BARN  
GAMMALDANS • TVÖLJ  
SMEDSTUGAN  
GOTLANDS  
ÄLDRE PERMITIVA  
STÄLL • CAFE  
PRÖVA • CYKLA • HÖGSKÅLING



I vår serie Veteranbil muséer, vill vi i detta nummer presentera Gotlands Veteranbilmuseum. Det ligger i Kneipbyn några kilometer utanför Visby. Muséet har utökats betydligt sedan förra gången jag hade nöjet att besöka det. Det är trevligt upplagt med två stora hallar. Här presenteras inte bara veteranbilar utan även cyklar och motorcyklar, lokomobiler, traktorer, jordbruksredskap och mycket annat, som är värt att se. Här kan man se några av världens äldsta cyklar. Det är ett verkligt miniskansen, som ägaren Jan Janthe skapat. Han är en verklig eldsjäl och vi önskar honom Lycka till. Känner vi Janthe rätt kommer muséet att bli ännu större. Muséet är verkligen värt ett besök. Där finns mycket att se







## GOTLANDS VETERANBILMUSEUM

**BILAR:** ETT 20-TAL, T. EX ROLLS ROYCE,  
DAIMLER 1911, PIPPIS T-FORD,  
EDVARD PERSSONS GENGASFORD

**MC:** ETT 40-TAL, FRÅN DE ÄLDSTA I  
SVERIGE OCH FRAMÅT, MÅNGA UNIKA

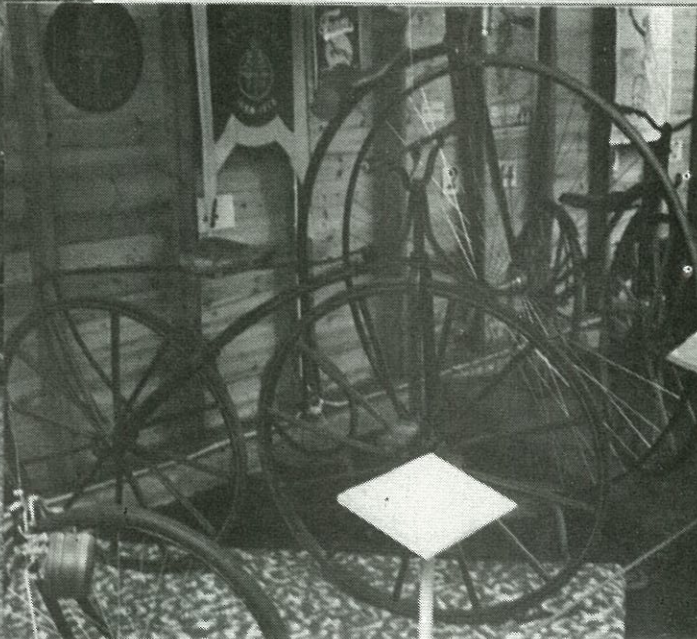
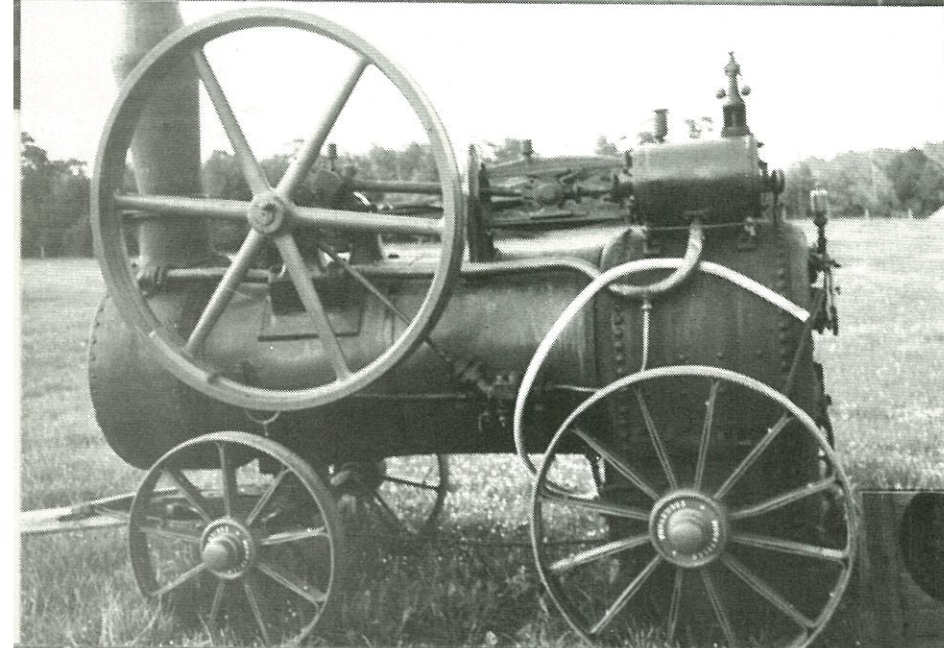
**CYKLAR:** FRÅN VÄRLDENS ÄLDSTA  
OCH UTVECKLINGEN FRAMÅT

**LOKOMOBIL:** LANDETS TREDJE ÄLDSTA

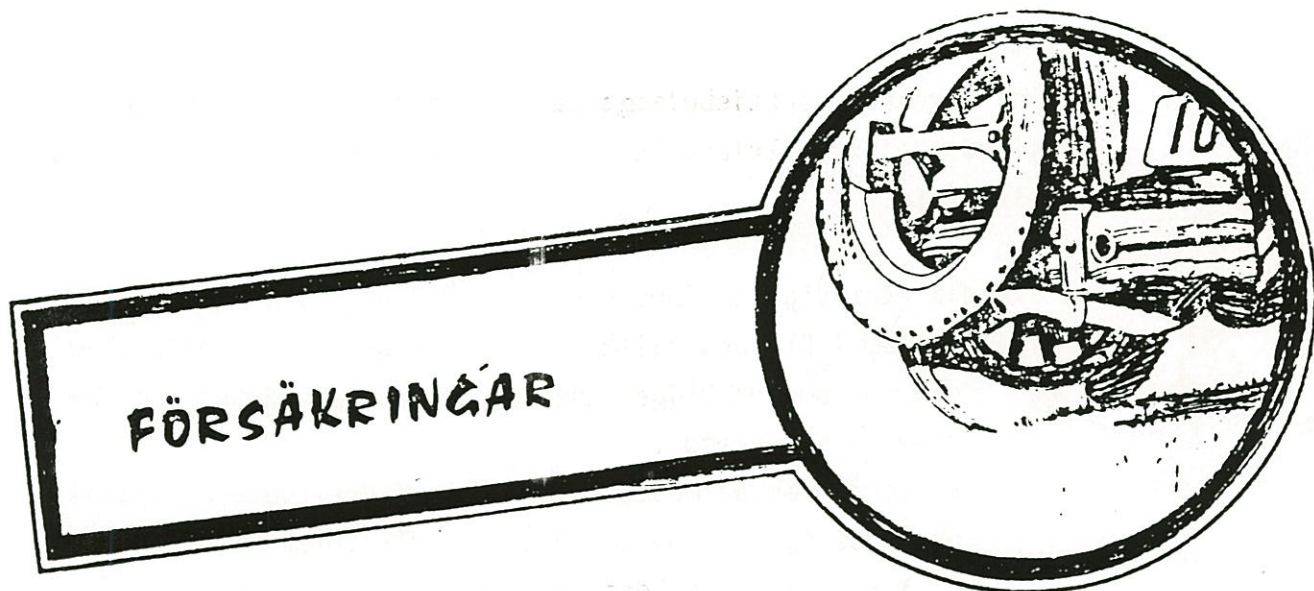
**TRAKTORER:** FRÅN SVERIGES FÖRSTA

**BENSINSTATION:** DEN FÖRSTA

**FÖR BARNEN:** LEKFORDON,  
MINISKANSEN







Det gäller försäkringar. Vår klubb JVBK har nu tecknat ett separat avtal med försäkringsbolaget SKANDIA. Vi hoppas att det ska bli ett bra alternativ till Folksamförsäkringen.

Vi har som så många andra klubbar väntat att MHRF centralt skulle ingå avtal med SKANDIA. Ett 20-tal medlemmar i vår klubb JVBK har ringt SKANDIA samt försäkringskommittén och bett att få teckna SKANDIA försäkringar på sina gammalbilar. Nu har Ni möjlighet till detta.

Att teckna en försäkring i SKANDIA tillgår precis som tidigare med Folksam. Ring någon i försäkringskommittén. Avtala en tid för besiktning av bilen eller motorcykeln. När besiktningen är genomförd,frågar försäkringskommittén, om Du vill ha försäkringen i Folksam eller SKANDIA. Det är samma bedömningsgrunder oberoende av vilket bolag Du väljer.

När Du väljer en SKANDIA försäkring träder försäkringen i kraft omedelbart. Om Du däremot väljer Folksam, tar det några dagar,eftersom ansökan skall sändas in till MHRF:s handläggare för godkännande.

En annan sak.Om någon i försäkringskommittén skall åka och besiktiga Din bil, får Du finna Dig i att betala honom 10 kr/milen för hans bilåkande. En annan möjlighet är att Du själv tar bilen,som skall försäkringsbesiktigas och åker till den person,som skall besiktiga,men det under förutsättning, att Du då har någon annan försäkring på bilen.

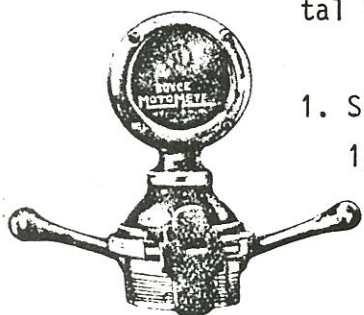
Från båda försäkringsbolagens sida gäller, att fordonen inte används som bruksfordon. Vissa mindre skillnader kan också finnas,när det gäller självrisker.

Kom ihåg fotona på bilen! Tag ett framifrån, ett från sidan och ett från bakändan, om nu en bil har någon bak samt ett foto vardera från motor och förarsätet med instrumentbrädan synlig.

Folke Boogh



Mellan Försäkringsaktiebolaget Skandia (nedan kallat Skandia) och Jemtlands Veteranbilkлубb (nedan kallat Klubben) har följande avtal träffats.



Kylarpropp med springlock och "Boyce" Motometer.

1. Skandia åtar sig att försäkra
  - 1.1. medlem i Klubben tillhörigt fordon av nedanstående slag och som huvudsakligen används i klubbverksamhet och för privata nöjesresor.
    - a) fordon av årsmodell 1959 eller äldre (veteranfordon)
    - b) annat fordon som är 20 år gammalt (klassiker)
    - c) fordon av udda konstruktion avsett som samlarobjekt och i originalskick eller så nära sådant skick som möjligt.

2. Klubben åtar sig att beträffande försäkrat fordon ansvara för
  - 2.1. att fordonet är sådant som anges i 1.1.
  - 2.2. att uppgifter om fordonet i ansökningshandlingarna om försäkringar är riktiga
  - 2.3. att det finns erforderlig dokumentation om fordonet

3. Klubben åtar sig att verka för
  - 3.1. att fordonet inte används som bruksfordon
  - 3.2. att fordonet har en begränsad årlig körsträcka och huvudsakligen framförs under gynnsamma förhållanden t ex vid arrangemang för äldre fordon såsom rallyn och liknande.

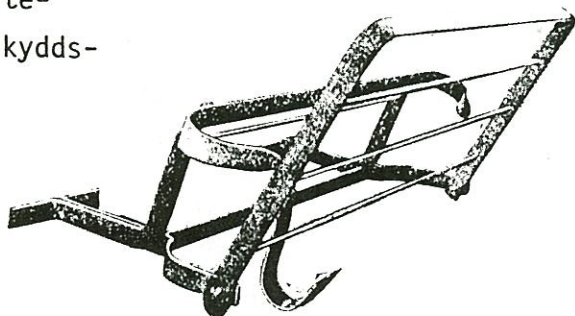
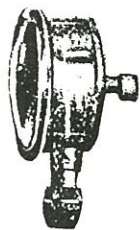
4. Fordon kan försäkras enligt följande försäkringsalternativ
  - 4.1. helförsäkring
  - 4.2. halvförsäkring eller
  - 4.3. avställningsförsäkring

- 4.1.1. helförsäkring omfattar följande försäkringsmoment

trafik-	stöld-
vagnskade-	vattenledningsskade-
skadegörelse-	glasrute-
brand-	rättsskydds-

## Elektrisk baklykta

med lampa och infattning. 1 och 2 pol.



Kombinerad bagage- och fälgbärare.



4.2.1. halvförsäkring omfattar följande försäkringsmoment

trafik-	vattenledningsskade-
skadegörelse-	glasrute-
brand-	räddnings-
stöld	rättsskydds-

4.3.1. avställningsförsäkring omfattar följande försäkringsmoment

skadegörelse-	vattenledningsskade-
brand-	glasrute-
stöld-	rättsskydds-

5. Villkor

För respektive försäkring gäller de försäkringsvillkor som är gällande vid försäkringens huvudförfallodag.

6. Försäkringshandling

Försäkringsbevis och -brev tillställs respektive fordonsägare.

7. Fakta och statistik

Skandia lämnar på begäran statistik över antal försäkringar och skador till Klubben.

8. Handläggning

Försäkringar och skador administreras i sin helhet vid Skandias regionkontor i Sundsvall.

9. Avtalstid

Avtalet träder i kraft 1983-09-01. Avtalstiden är ett år och avtalstiden förnyas för ett år i sänder såvida inte avtalet av någondera parten uppsäges senast en månad före löpande periods utgång.

ÖSTERSOND den 29 Aug. 1983 Sundsvall den 26 augusti 1983

Jemtlands Veteranbilklubb

*Falke Boog*

Försäkringsaktiebolaget Skandia

*[Signature]*



Premieberäkning och premie tariff 93

Premier samtliga områden

	trafik	delkasko	vagnskada	avställn
t o m årsmodell 1959				
förs.belopp ≤ 60.000	60	35	45	90
därutöver enl. regler för hög- värdestillägg				
fr o m årsmodell 1960				
förs.belopp ≤ 20.000	85	30	35	50
20.000-60.000	85	70	80	100
därutöver enl. regler för hög- värdestillägg				

**JERO** PRODUKTER

CIRKAPRISLISTA

Prislista gällande 1983

Priser inkl. moms 23,46

Tala om att Du är klubbmedlem

så får Du 15 % !

	Blästring	+ Primer
Veteranbil kaross	680:-	250:-
Underrede ramtyp	365:-	80:-
" VW typ	435:-	185:-
Bakaxel personbil	125:-	95:-
Framvagn "	125:-	165:-
Skärmar "	125:-	60:-
Fjädrar bladtyp	35:-	25:-
Fälgar standard	25:-	15:-
" eker	35:-	20:-
Kofångare	45:-	20:-
MC ram	155:-	95:-
MC komplett	370:-	185:-
Personbilssläpvagn liten	250:-	215:-
" stor	370:-	280:-
Järngrind	80:-	75:-
Järnspis	340:-	
Kopparkittel liten	100:-	
" stor	150:-	



# ÅRETS VIKTIGASTE PAPPER!

Information om MHRF:s årsmöte lördagen den 8 oktober 1983 på Wennergren Center

Före årsmötesförhandlingarna samlades klubbarnas delegater för information och möjlighet till diskussion i skilda frågor. På detta förmöte behandlas frågan om ersättning vid fotografering, utställningar och TV-och filminspelningar. Se bifogade information i denna fråga.

Den av förbundet planerade myndighetskonferensen redogjorde Gunnar Elmgren för. MHRF anordnar denna konferens främst med det syftet att föra ut till myndigheter och verk vad vi sysslar med. Dessutom vill vi ha möjlighet att få del av de remisser och själva bli remissinstans i de frågor som rör vår verksamhet. Organiserandet av denna konferens pågår för fullt och vi kommer senare att till Er utsända fullständig information om konferensen, så att Ni kan publicera information om denna.

MHRF-försäkringen ingick även i denna informationsstund. Där diskuterades om försäkringens utformning och de förändringar som kommer. Gränserna för de äldre fordon kommer att vid årsskiftet att framflyttas till 1960 på grund av av FSAB sak bilklassningskommitte ändrat reglerna för åldersgränsen när det gäller gammelfordon. Tidigare var denna gräns satt till 1942 men har nu framflyttats på grund av att man ville rensa i klassningslistan. Denna typ av gammelfordonsförsäkring har alla försäkringsbolag, men med andra premier och värden. Dessutom hamnar man i den vanliga skaderutinen om det händer något. Alltså en försäkringsform som inte har MHRF-försäkringens fördelar.

På årsmötet var 35 klubbar plus 4 av de klubbar som ansökt om medlemskap. Bland de viktiga punkter som behandlades på detta årsmöte var MHRF:s budget som bland annat upptog en extra utdebitering på 1:- pr medlem för att finansiera myndighetskonferensen. Årsavgiften för 1983/84 föreslogs att vara oförändrad, liksom inträdesavgiften för nya klubbar. Mötet godkände samtliga dessa förslag, och årsavgiften blev alltså 4:- + 1:- extra utdebitering.

Vid styrelsevalet hade vår ordförande Bo E Jonsson och ledamoten Tommy Hallberg av sagt sig omval. Övriga i tur att avgå var förbundssekreterare Alf Lavér, utredningssekreterare Björn-Eric Lindh och ledamoten Helen Åhgren. Till ny ordförande valdes Gunnar Elmgren och i Tommy Hallbergs ställe valdes Carl-Axel Hööglund. Alf Lavér, Björn-Eric Lindh och Helen Åhgren omvaldes. Omval vart det även för MHRF:s revisorer Carl Johan Ljungwald och Bengt Ekbo. Valberedningen för 1984 omvaldes och består av hrr Sven Härnström (sammankallande), Bengt Anderbygd och Ingvar Pettersson.

Evenemangskalendern kommer att i likhet med föregående år att produceras och sändas ut till klubbarna för distribution senast den 1 april 1984.

I en motion från Norrlands Motorhistoriker föreslogs att en fond borde upprättas för att tilldela personer som kan ge tips om stulna fordon och delar som är försäkrade genom MHRF-försäkringen. Det bestämdes att en sådan fond skall inrättas. MHRF tillskjuter 5.000:- och Folksam lika mycket.

Nyinvända klubbar i MHRF: Club Sonett Sweden, Sportvagnklubben Göteborg, Rootes Car Club, Svenska WV-cab Klubben, Volvo P 1800 Klubben, Club Vedette V-8.

MHRF:s årsmöte 1984 kommer att förläggas till Göteborg, i oktober som vanligt.

Med vänlig hälsning

  
Alf Lavér  
Sekreterare



# **MHRF** MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Ideell sammanslutning av klubbar för äldre vägfordon

Medlem av FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens  
Tomtebogatan 25, S-113 38 Stockholm, Sweden. Tel. +46-8 30 28 01

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) är en ideell sammanslutning av 56 klubbar med ca 25.000 medlemmar som tillvaratar, bevarar och renoverar vägfordon (personbilar, lastbilar, brandbilar, motorcyklar m m).

MHRF är anslutet till den internationella gammelfordonsfederationen FIVA, och MHRF:s delegater representerar Sverige vid de årliga mötena. MHRF utfärdar i Sverige de identitetskort som fordonen måste ha för att kunna delta i av FIVA sanktionerade internationella rallyn.

De MHRF-anslutna klubbarna anordnar årligen ett stort antal träffar, rallyn och marknader. De flesta klubbarna ger också regelbundet ut tidskrifter och annan information (nyheter, renoveringstips, historiska artiklar, annonser) till sina medlemmar.

MHRF ger varje år (i november) ut ett annonsblad i kvällstidningsformat på ca 50 sidor. Alla medlemmar i de till riksförbundet anslutna klubbarna har här tillfälle att få ut sitt budskap i ca 25.000 exemplar.

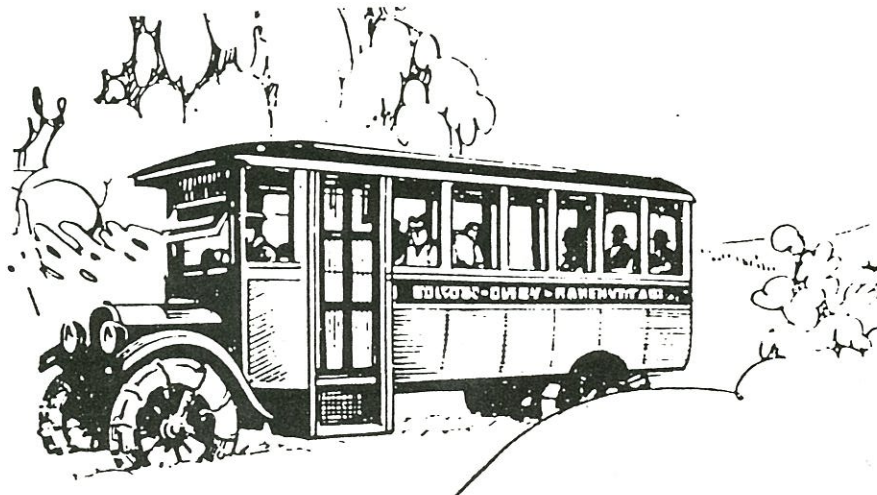
Varje år ger MHRF i början av våren ut en evenemangskalender som informerar om de arrangemang klubbarna har under året.

På uppdrag av Trafiksäkerhetsverket kan MHRF lämna dispens från bestämmelsen om halvljus under dagtid. Detta gäller fordon äldre än 25 år som har för låg laddningskapacitet.

MHRF administrerar den speciella fordonsförsäkring som sedan 20 år funnits i samarbete med Folksam. Det finns där möjlighet att teckna försäkring för såväl orenoverade som renoverade fordon, samt dessutom speciella försäkringar för lagrade fordon och fordon som står uppställda på t ex museer. Försäkringen - som har mycket stränga krav på skick och originalutförande - är en förutsättning för att de gamla fordonen skall kunna användas och visas upp för allmänheten. Normala försäkringar är ytterst kostsamma, och ger ändå inte det skydd som de äldre fordonen kräver.

MHRF:s viktigaste uppgift är att vara ett förhandlings- och samarbetsorgan med olika verk och myndigheter samt att vara remissinstans i frågor som rör hobbyn.

MHRF:s kansli på Tomtebogatan 25 i Stockholm är öppet måndag-torsdag 09.00-17.00, med uppehåll för lunch.





# Renovera?

# TIPS



**Ohlsson & Söderströms Mekaniska HB**

-Svarvning  
-Fräsning  
-Svetsning  
-Reparationer  
-Gjutning av babbisleger

Fixar ram och vevlager.

ROGER SÖDERSTRÖM

## Folkes reparations tips!

Tekniska tips av Folke Hemmingsson

POSTADRESS Vaplan 2156 830 84 Nälden TELEFON 0640/20577, 20692

### Tennspackling

Hur noggrann man än är vid plåtriktning, måste vissa skador spacklas igen. Det gäller då närmast svetsfogar och svåråtkomliga ställen.

Vid igenspackling av svetsfogar pressa först ned svetsen cirka 2 mm under ytan. Detta går bäst, om man använder ett skålformat mothåll eller liknande. Detta bör ha ungefär samma öppning som svetsbredden. Håll mothållet mot svetsen på plåtens undersida, så att baksidan på svetsfogen ligger i öppningen. Knacka in svetsfogen med hammaren.

Plastspackel har på senare år använts allt flitigare. Det har dock den nackdelen, att det har lätt för att spricka. Att plastspackla t.ex. takstolpar, går inte alls. Efter kort tid uppstår det sprickor i plasten. På släta ytor, t.ex. dörrsidor, kan nog plast användas, men fyll inte upp mer än högst 2 mm.

Karosseritennet är däremot att föredra. Det är elastiskt och spricker inte. Därtill behöver inte veteranbilsägaren ha känslan av att köra omkring med plastkaross.

Vid tennspackling, rengör plåten noga med slipskiva. På en tillbehörsfirma, kan man köpa tennpasta. Den pastan påstrykes med en pensel. Värm försiktigt med en svag svetslåga pastan tills den ändrar färg och får tendens att flyta ut. Stryk då snabbt ut pastan med en ren trasa, så att plåten får ett tunt tennlager. Förtenna alltid en större yta än den som skall spacklas. Värm upp tennstången cirka 3 cm. När tennet börjar bli mjukt pressa det mot ytan, som skall fyllas och lägg dit den mängd tenn som anses behövas. Gör en liten spackelspade av trä och doppa den i smörjolja. Värm upp tennet och dra ut det med spaden. För att inte tennet skall klibba fast i spaden, doppa den med jämna mellanrum i oljan.

Efter lite övning lär man sig snart se, när tennet har den lämpliga temperaturen för att vara lättarbetat. Med en pansarfil eller slipmaskin slipas sedan tennet av, så att den spacklade ytan får rätt form.

Viktigt: Värm inte plåten så hårt, att den tappar sin form.

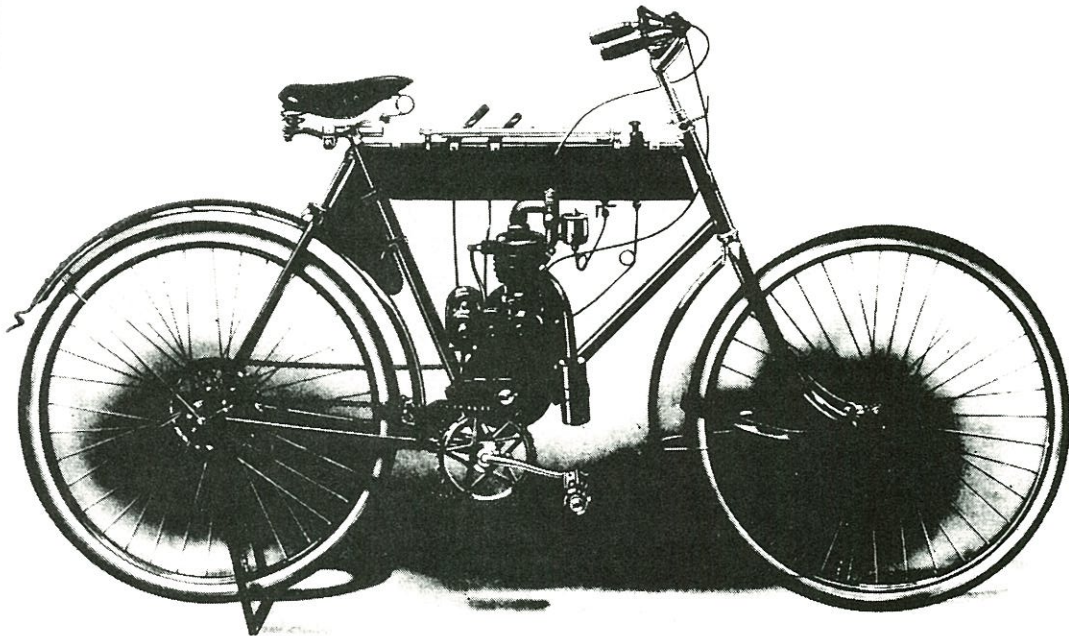
Lycka till!



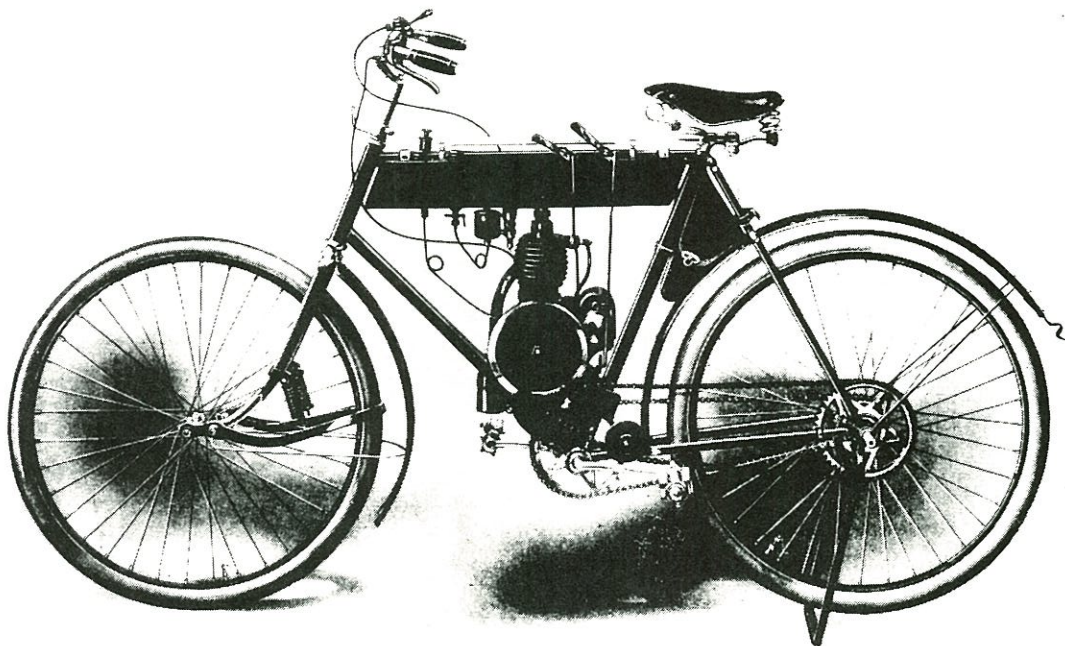


EBE-Verken i Åmål 1918—1929 var tillverkare av motorcyklar. Här nedan visas några av modellerna — som i dag är eftertraktade "samlarobjekt".

## MOTORN

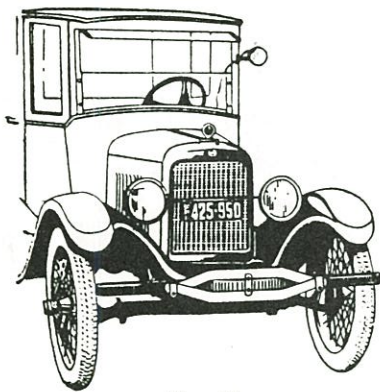


CYKEL MONTERAD MED EBE-MOTORN, MODELL 1919.



CYKEL MONTERAD MED EBE-MOTORN, MODELL 1919.





N:o 58.

## Kofångare "Maximus"

N:o 58.

2-delad med förnicklat  
mittparti.

N:o 87.

Rund Kofångare.  
Svarttackerad, förnicklade  
hållare och ändstycken.

# Plubb- tröjor o. Dekaler



## Fotsteg.

N:o 23.

Fotsteg med vit gummibe-  
läggning och aluminiumkant.

## Fotsteg.

N:o 44.

Fotsteg med aluminiumbe-  
läggning och aluminiumkant.

Från klubbarkivet kan Du beställa:

Bilöverdrag. Några finns fortfarande kvar.

T-Shirts. Finns i flera färger.

Kavajmärke för gåbortrocken.

Dekal i självhäftande plast.

Karburatorn, enstaka äldre nummer finns fortfarande kvar.

Stadgar för Jemtlands Veteranbil Klubb.

Halvljusdispens för fordon med dålig generatoreffekt.

Försäkringsfolder. MHRF:s specialförsäkring för våra fordon.

Gör ett besök i vår klubblokal!

eller

Skriv ned vad Du önskar. Skicka det till klubbens adress:

Jemtlands Veteranbil Klubb

Box 2045

831 02 ÖSTERSUND



## Nya FIAT-delar

Fiat 600 1950-60 års modeller

1100 " " "

1400 " " "

Framvagnsdetaljer,

Vev och ramlager

Ventildetaljer

Eldetaljer

Strålkastare, blinkers och baklampsglas.

Packningar, bussningar, specialbult.

Arvid Eriksson

Skarinvägen 20

792 00 MORA Tfn 0250/17231

Förlorat

**HITTELÖN:**

**1.000:-**

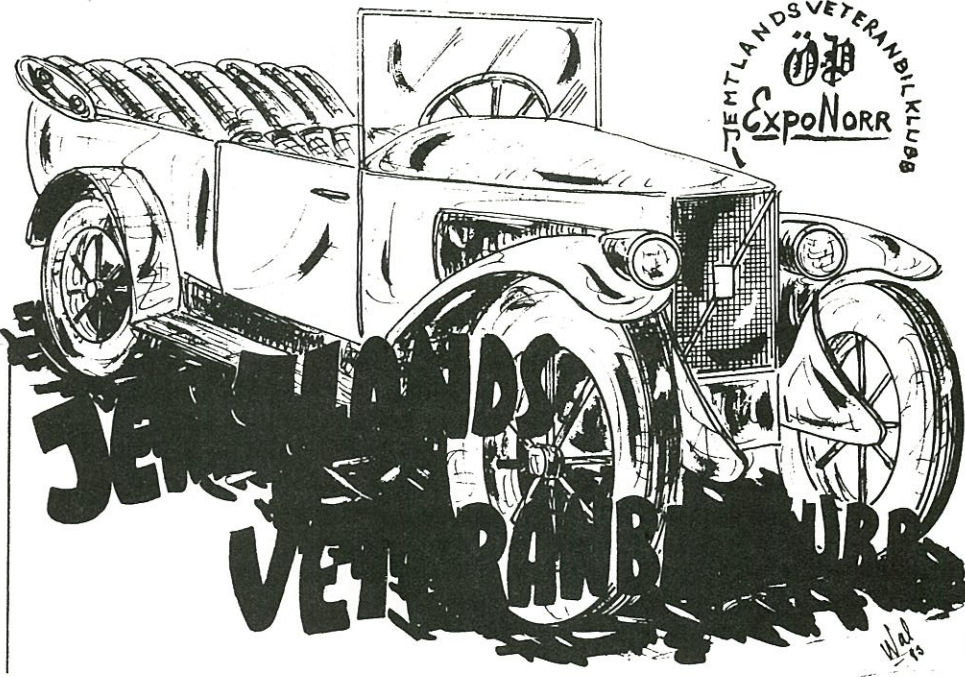
Taktlucka till Jagår veteranbil  
borttappad på vägen mellan  
Hoting och Östersund. Luc-  
kan är av röd plåt och klädd  
med tyg på ena sidan.

**IVARS BIL**

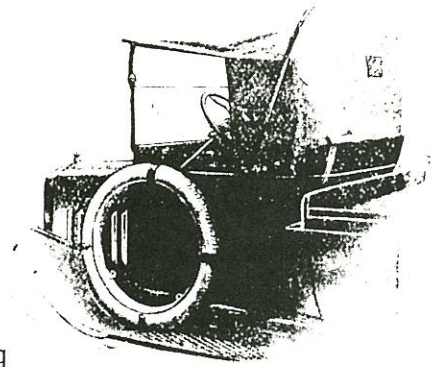
HOTING 0671/104 60





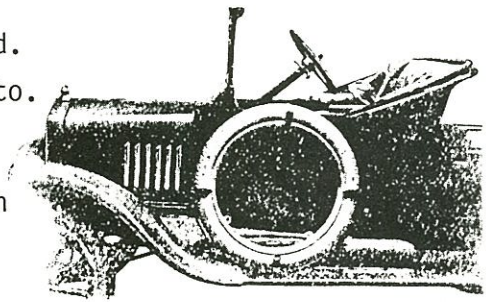


# Automobil UTSTÄLLNING



2 personers sufflett.

Användes till  
paketvagnar.



Nedslagen.

## Utställningskatalog

från Jemtlands Veteranbilklubbs Bil- och MC utställning  
i EXPO NORR-hallen i Östersund den 6-8 maj 1983.

3.600 personer besökte utställningen. Du som missade den  
eller har tappat bort ditt program, erbjuder vi nu katalo-  
gen igen. Den är på 56 sidor. Den innehåller 47 foton  
och intressanta data om utställningsföremålen, 47 bilar  
och 11 motorcyklar.

Intressant Mercedes historik av Stig Nilsson, Strömsund.

Lägg en femma i ett brev tillsammans med ett svarsporto.  
Skriv ditt namn och din adress eller sätt in 7 kronor  
på postgiro 88 52 11 - 3.

Skriv hur många kataloger Du vill ha. Glöm ej namn och  
adress.

Jemtlands Veteranbil Klubb  
Box 2045  
831 02 ÖSTERSUND

Affischer från utställningen erhålles gratis mot svarsporto  
eller avhämtas i klubblokalen någon måndagkväll, kl 19.00-22.00.

## BIL - MC litteratur

Bokhandlaren, som fanns på utställningen lämnar klubbens medlemmar  
10% även i fortsättningen!  
Skriv eller ring till honom, om det är någon bok Du önskar.

Anders Eriksson  
Edition E.  
Box 50  
696 00 ASKERSUND  
Tfn 0583 - 11730.

## Till salu

Pallbockar 35:-/st.  
Avhämtas i klubblokalen någon måndagkväll.  
Du, som köpt pallbockar förut kolla röret,  
så det ej når golvet i sitt nedersta läge.  
I så fall kapa röret.

Jemtlands Veteranbil Klubb

*EXPO NORR hallen*

Östersund

6-8 maj 1983



# SÄLJES

Till salu

Ford V 8 1938 lastbil till salu.  
Bilen har stått några år och  
bör renoveras. Komplet.  
Pris: 3.500:-  
Kan också skaffa en motor till  
Ford 1930 med växellåda och kylare.  
2.500:-

Chevroletdelar från 1920-talet.  
Jag kan också skaffa tyska krigsbilar  
och motorcyklar från andra världskriget.  
Ford A 1930 som ny. 65.000:-  
Olav Sollien  
7896 Brekkvasselv, Norge Tfn 077-54120.

## Årsmöte

Fredagen den 3 februari 1984 kl. 19.30  
i klubblokalen. Anmälan senast en vecka  
i förväg till klubbmästarna. Välkomna!

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

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

## Renovera?



# TIPS

A/S VELO



# Köpes

Till

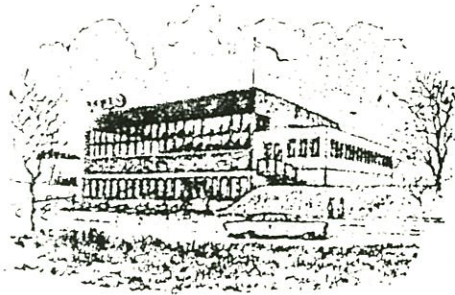
Ford T 1925: Mellanaxel, kardan  
och bakfjädrar. Allt  
av intresse.

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

Till

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

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

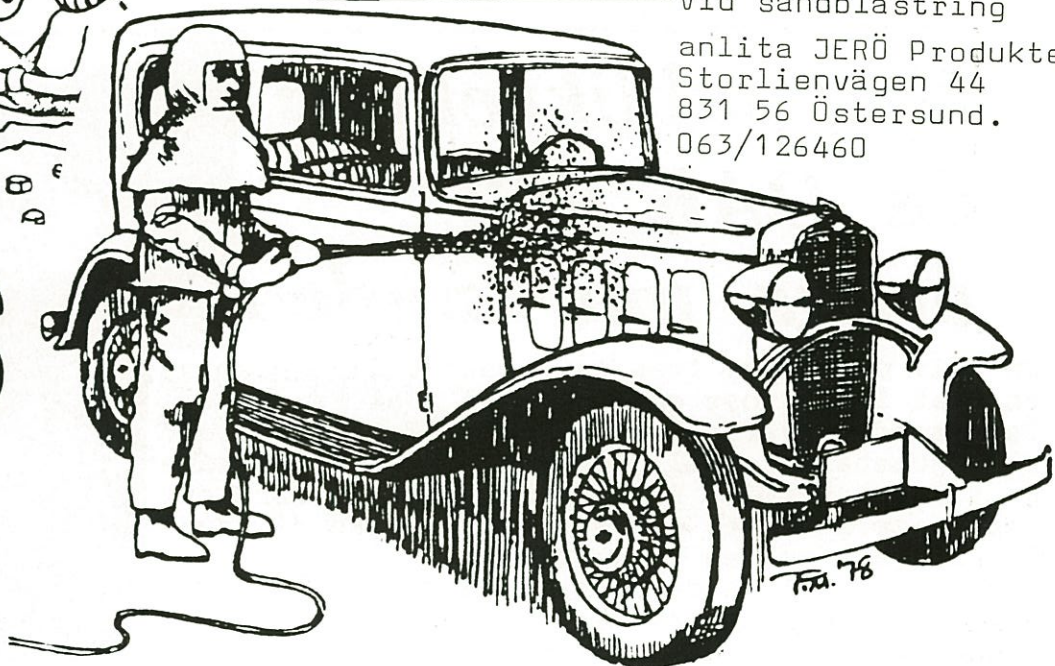


## A S VELO

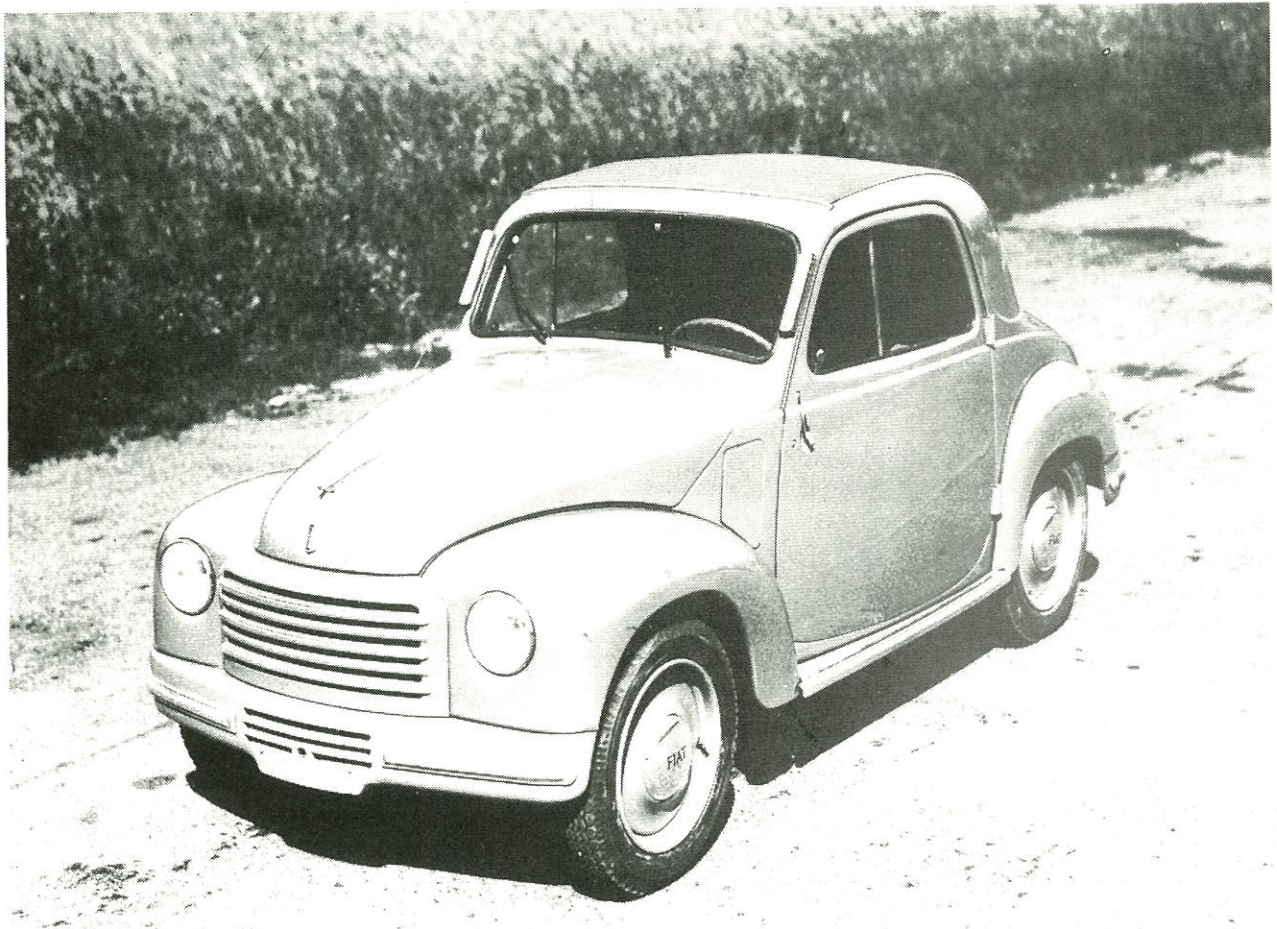
galvanisk anlegg

Sluppenveien 1 — Telefon \*35 530  
7000 TRONDHEIM

Vid sandblåstring  
anlita JERÖ Produkte  
Storlienvägen 44  
831 56 Östersund.  
063/126460







## FIAT

### FIAT 500 C

Är Du ägare till en Fiat? Detta ovanliga fordonsinnehav ger Dig möjlighet att bli medlem i Fiatregistret. Det upptar flertalet av landets ägare till gamla Fiatbilar. Medlemstidningen heter "Fiatelisten". Den utkommer med två nummer per år. I den annonseras bilar och reservdelar. Där finns tips om renoveringar och service, reportage från träffar m.m. I registret finns experter på de olika Fiatmodellerna, som man kan vända sig till med frågor och problem. Allt i syfte att hålla de gamla bilarna rullande och helst öka deras antal i trafiken. Under sommaren ordnas en gemensam träff. Medlemsavgiften är för 1983 endast 25 kronor. Hoppas att Du vill bli medlem i registret? Det är bara att fylla i några uppgifter. Skicka in dessa till undertecknad, så hör vi av oss igen.

Jan Bertilsson  
Johannas väg 5  
222 48 Lund

## ***Nytt publikrekord då DAK höll årliga marknaden***

En halv Gray 1922 från Östersund till Linköping, en Fiat 500 kaross och fem hjul från Falun till Östersund. Fälgar och styrstag till Umeå. En reservhjulshållare till Oslotrakten, en snabbkamera till en samlare i Falun. Det här är bara ett litet axplock över det som bytte ägare, då drygt 300 säljare och en uppskattningsvis 10.000 hövudad publik möttes då Dalarnas Automobil Klubb höll marknad i höstas vid Lugnet. Är det inte dags för oss i JVBK att ordna marknad igen?



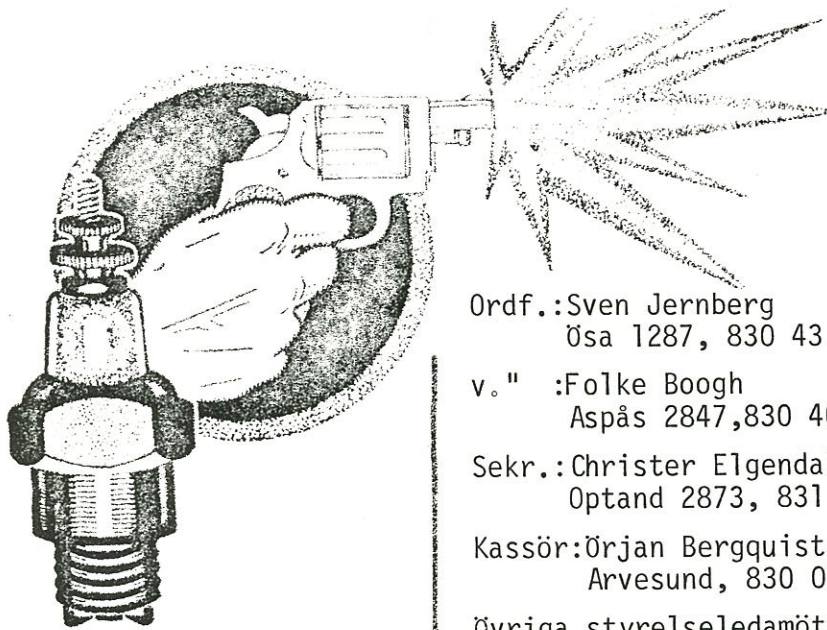


# MEDLEMS-NYTT

Nyttillkomna medlemmar 31/3 - 1/10 1983.

Gunneriusson, Leif	Hoting	Daimler-51, Fiat-55, 4 st VW Volvo-57-60, Monark-54, Vespa-56. Plymouth-33.
Larsson, Bengt	Östersund	
Assarsson, Yngve	Överturingen	
Bergman, Karl-Ove	Östersund	Volvo-67
Blomquist, Thore	Östersund	Borgward-56
Jonsson, Sven	Kälarne	
Magnusson, Holger	Åre	Opel-58
Lindberg, Göran	Hoting	Star-22, DKW-39, IFA-54, Aero-50 Mercedes-50, BMW-54, Austin-54-56, Indian-26.
Edlund, Sune	Östersund	Opel-50, Austin-62
Löfgren, Folke	Frösön	Nash-29, Adler-38.
Sjödin, Jan-Olov	Lit	Mercedes-61-62-72.
Törnberg, Hans-Ola	Tännaldalen	Mercedes-54, Amphicar-62.
Westlin, Lars-Erik	Östersund	
Johnsson, Bertil	Hackås	Austin-53, Fram-54.
Olofsson, Håkan	Krokomb	Chevrolet-39.
Persson, Per-Holger	Frösön	Ford-36, Volvo-47.
Göranzon, Håkan	Brunflo	
Olofsson, Gunnar	Östersund	Ford-55.
Sandström, Åke	Östersund	Volvo-54.
Karlsson, Michael	Östersund	Indian-30.
Lindberg, Karl-Fredrik	Sveg	Mercedes-52.
Nilsson, Sören	Brunflo	Willys-36.
Söderström, Elisabeth	Ormsjö	Imperial-60.
Mattsson, Jonny	Sveg	Royal Enfield-53.
Rundin, Ulf	Gällö	Harley Davidsson-26.
Persson, Bernth	Brunflo	Buick-27, Centrum-54, NV-51, Monark-56, Svalan-53. Studebaker-50.
Isaksson, Gunnar	Lit	
Karlsson, Krister	Ormsjö	
Eliasson, Stig-Åke	Östersund	
Johansson, Arvid	Järpen	
Backman, May	Järpen	
Ahlquist, Sven	Brunflo	
Carlsson, Sune	Tandsbyn	
Edström, Hans	Östersund	
Persson, Yvonne	Frösön	
Ericsson, Ingvar	Pilgrimstad	Jaguar E-70.
Arhusiander, Oskar	Lit	St Vanguard-48, DKW-38.
Åkermo, Mats	Hackås	Mercedes-58.
Eriksson, Lars	Brunflo	
Sundvik, Tore	Nälden	Chevrolet-31.
Lundh, Arne	Offerdal	
Roos, Kalle	Strömsund	Royal Enfield-29, New Imperial-38, BSA-63 Velocette-50, Matchless-52, Ariel-54.
Aspenberg, Kent	Hoting	
Sundin, Folke	Brunflo	
Berg, Sören	Östersund	
Wärdell, Janne	Östersund	
Åström, Helge	Lit	Austin-59-61-63.
Nord, Oddbjörn	Åre	Norton-54
Nystrand, Per-Olof	Marieby	Harley Davidsson-27, Husqvarna-46.
Bixo, Jan-Erik	Östersund	BMW-47, Monark-52.
Nilsson, Ragnar	Hammerdal	Ford A-28.
Isaksson, Ingemar	Östersund	Austin-50.
Gradin, Sven-Erik	Västerhaninge	Ford-51-53-65.
Hamberg, Ivar	Hagfors	Volvo-51-53-65
Lundin, Hans-Erik	Oviken	Royal Enfield-51 Nya medlemmar 1983=59st.





# Karburatorn

ORGAN FÖR JEMTLANDS VETERAN  
BIL KLUBB

Ordf.:Sven Jernberg  
Ösa 1287, 830 43 AS

v." :Folke Boogh  
Aspås 2847,830 40 KROKOM

Sekr.:Christer Elgendahl  
Optand 2873, 831 92 ÖSTERSUND

Kassör:Örjan Bergquist  
Arvesund, 830 02 MATTMAR

Övriga styrelseledamöter

Mats Mattsson  
Norra Strandvägen 16E,832 00 Frösön

Rolf Nilsson  
Norra Strandvägen 17,832 00 FRÖSÖN

Stig Norén  
Stallvägen 7,831 48 ÖSTERSUND

Revisorer:Arne Wall  
Vråkvägen 28,831 62 ÖSTERSUND

Jan Gunnar Jonsson  
Ängvägen 6, 834 00 BRUNFLO

Suppleant:Pelle Norman  
P1 396,840 70 HAMMARSTRAND

Klubbmästare:Carl-Olov Kingstad  
Eriksbergsvägen 5,831 42 ÖSTERSUND

Lennart Dahlin  
Batterigränd 5,831 38 ÖSTERSUND

Mats Mattsson  
Norra Strandvägen 16 E,832 00 FRÖSÖN

Valberedning:Carl-Olof Kingstad  
Eriksbergsvägen 5, 831 42 ÖSTERSUND

Leif Fregelin  
Fröjavägen 12 B, 832 00 FRÖSÖN

Försäkringar:Folke Boogh  
Aspås 2847, 830 40 KROKOM

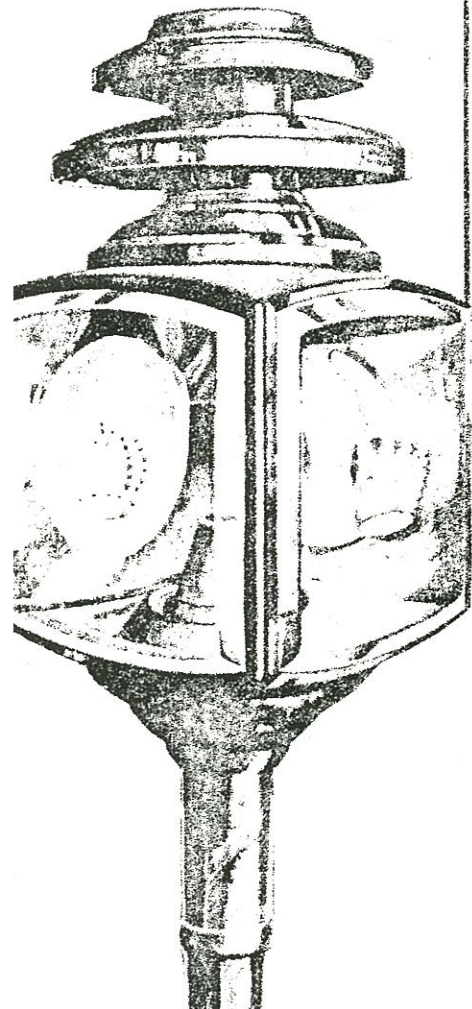
Folke Hemmingsson  
Storhögen 4434, 830 30 LIT

Redaktör:Sven Schylberg  
Grytan 2450, 834 00 BRUNFLO

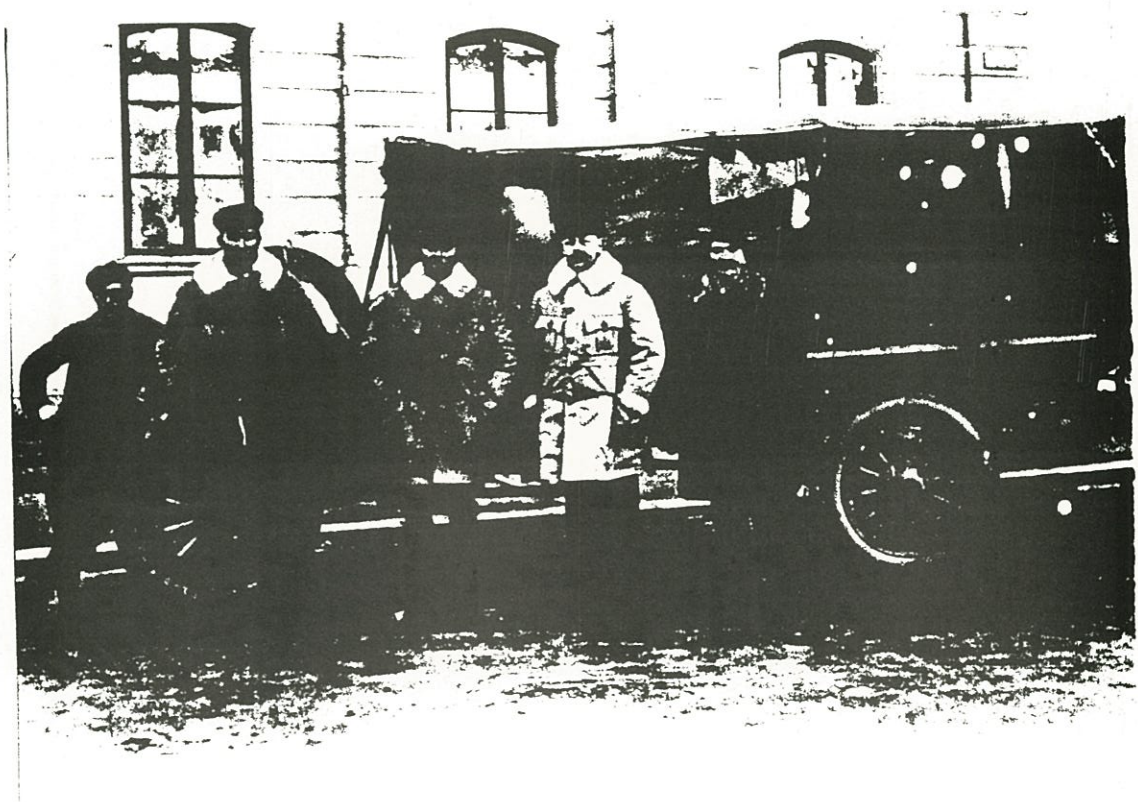
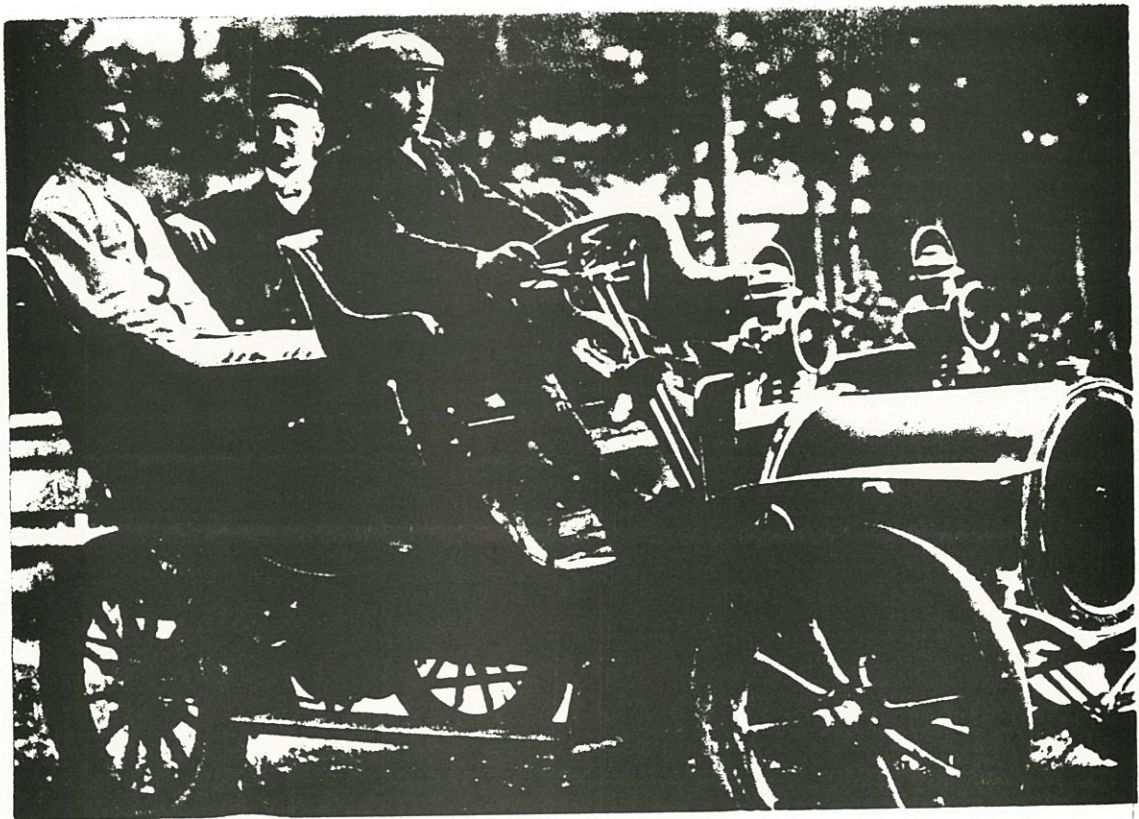
Lokalredaktörer:Edvin Backman  
Genvägen 60 B, 831 42 ÖSTERSUND

Folke Hemmingsson  
Storhögen 4434, 830 30 LIT  
Örjan Bergquist  
Arvesund, 830 02 MATTMAR

Register:Christer Elgendahl  
Optand 2873, 831 92 ÖSTERSUND







### *Vykort med Veteranbilar*

*I samband med att Kälarne firade sitt 100 års jubileum, lät man trycka upp en serie vykort med bil- och bussbilder. 4 st kort för 10:-. Smakprov ovan. Antalet vykortsserier är starkt begränsat, varför den intresserade bör beställa så snart som möjligt. Kan köpas genom kommundelskontoret i Kälarne, Box 60, 840 64 KÄLARNE. Tel. 063-40480.*



