BACKSPEGELN

Historisk helg

Åre Foto: Bengt Lyrén

Härjedalen Foto: Jocke Lagercrantz

Ragunda Foto: Göte Högbom

Bräcke Foto: Håkan Stölan

Berg Foto: Sture Kindberg

Strömsund Foto: Barbro Eriksson

Kroken Foto: Björn Englund

Östersund Foto: Kåre Torfjäll

Vårmönstring i frisk vind

Se sid 16-17

Mitt fordon: Bengts samling

Se sid 29-31

Kom ihåg höstrallyt

Se sista sidan

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
Box 29, 831 21 Östersund

SOMMAR 2005
ÅRGÅNG 19

Redaktionskommittén

Göte Högbom redaktör
Ansvarig utgivare
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se
Sven Asp
Box 67, 830 47 Trångsviken
Tfn: 0640-260 50, 070-647 49 28
hjarnspan@telia.com
Gunnar Isaksson
Hökbäck 355
830 30 Lit
Tfn: 0642-101 46, 070-634 71 73
Tfn arb: 063-12 50 00 Fax: 063-18 10 75
ostersund@arkitektkopia.se
Kerstin Isaksson
Hökbäck 355
830 30 Lit
Tfn: 0642-101 46, 070-660 67 42
Tfn arb: 063-12 50 00
Lena Löfhaugen
Sägstigen 5
832 53 Frösön
Tfn: 063-10 42 43, 070-394 89 29
lofhaugen@swipnet.se

Material till Backspegeln

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om. Det behövs för planering av tidningens innehåll. Manus skickas till Arkitektkopia helst via mail men per post eller genom ett personligt besök går också bra.
Text via mail klistrar du för säkerhets skull in direkt i mailet. Om bilder ska vara med i det du skriver skicka dessa via mail i jpg- eller tif-format. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten. Naturligvis går det bra att skicka in vanliga foton per post. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte att skriva ditt namn på dina inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Om du inte vill skriva själv, ring till någon i redaktionskommittén.
Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och korta inskickade manus samt avgöra i vilket nummer inskickat material publiceras.
Bilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till JVKB´s fotoalbum i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna. Annat material skickas normalt inte tillbaka.
Skicka material till följande adress:
Arkitektkopia, Kerstin/Gunnar, Box 620,
831 27 Östersund.
Besöksadress: Köpmangatan 40.
Mailadress: ostersund@arkitektkopia.se

Tidningen utkommer med fyra nummer per år; i mars, juni, september och december. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsmånad. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.
Upplaga: 825 exemplar.

Redaktören har ordet

En intensiv veteranfordonssommar har nu tagit sin början. Sommarrallyt har redan genomförts i anslutning till Motorhistoriska dagen med aktiviteter i alla länets åtta kommuner. Som du kan se i rapporten från denna aktivitet så blev det ett mycket högt deltagande totalt sett, omkring 220 fordon var i farten. Detta skall jämföras med att vi de senaste åren haft ungefär 40 - 60 deltagare på sommarrallyna. Det här måste vi försöka upprepa i någon form i framtiden eftersom det är ett bra exempel på hur vi skall få flera att delta i de olika arrangemang som klubben ordnar. Rallyt ger också en bra indikation på att vi behöver ha aktiviteter utanför centralorten Östersund. Själv deltog jag i rallyt som gick i Kälarne. Rallyt var avklarat på en timme och sen hade vi gott om tid för fika och umgänge och sist men inte minst att granska varandras fordon.

På vår hemsida har jag noterat ett antal förfrågningar på körningar i samband med studentexamen. Hur många som hörsammat dessa kallelser har jag ingen uppfattning om men jag kunde notera att det var många gammelfordon ute på gatorna på examensdagen. Själv kunde jag inte på grund av tidsbrist ställa upp just den dagen i Östersund men sedan lång tid tillbaka hade jag lovat att köra min brorsdotter Lisen i Sollefteå på hennes examensdag och löftet infriades förstås. Jag tror inte hon tänkte så mycket på vad hon åkte i, en sådan här dag upptas säkert tankarna av en massa annat, man jag kunde enkelt konstatera att hon var den enda som hade förmånen att få åka veteranbil i studentkortegen. Hennes kamrater åkte på lastbilsflak, fast det såg ut som att även de trivdes gott.

Apropå förfrågan om körningar. Häromdagen fick jag en förfrågan om en bröllopskörning i augusti - nästa år. Vissa har lång framförhållning! Frågan är bara om man vågar ta på sig detta ansvarsfulla uppdrag, tänk om bilen just då får för sig att inte vilja fungera och därmed riskerar att skapa disharmoni i bröllopslyckan.

Av någon anledning har jag tidigare aldrig haft något intresse av motorcyklar med undantag av en gammal militärmotorcykel jag köpte 1967 för 35 kronor och sålde efter någon vecka för 75 kr. Bra förtjänst men den skulle ha varit mycket bättre om jag behållit den till idag, den var i mycket bra skick såvitt jag nu kan minnas. Nu har emellertid motorcykelintresset vaknat till liv lite försiktigt och jag har påbörjat spaningen efter något lämpligt objekt. Den kalla inledningen på sommaren har väl bidragit till att letandet hittills gått på sparlåga men det blir nog bättre fart när solen och värmen tar fart. Med tanke på den svåra beslutsprocessen jag hade förra sommaren när jag så småningom inhandlade Dodgen så är det troligt att det här kommer att ta tid. Den ekonomiska ramen sattes från början till tiotusen men har redan börjat trissas upp. Sen kan det hela sluta också med att bara blir en moppeaffär - jag har en sådan på gång nämligen.

Göte Högbom

Aktuellt i klubben

● Klubbens ekonomi är god

Från senaste styrelsemötet i juni kan vi notera att klubbens ekonomi är god. Intäkten från marknaden blev nära 28 000 kr, från det skall då omkostnader avräknas men det kommer ändå att bli ett rejält överskott. Bussarna har hittills i år dragit in 90 000 kr, välbehövliga pengar eftersom fordonsunderhållet är omfattande bland annat talas det om en kostsam motorrenovering som måste göras.

● Frivilliga till fordonskommittén

Apropå bussarna så efterlyser Fordonskommittén fler frivilliga krafter för körningar samt service och reparationer. Intresserade kan kontakta Sune Sandberg, telefonnummer hittar du på sidan 35.

● Ändrade regler från posten

Posten har ändrat reglerna för föreningsbrev och därför är tidningen inplastad den här gången eftersom kravet är att försändelsen måste vara försluten. Alternativet med kuvert skulle ha blivit billigare men då blir vikten över 100 gram och då blir portot mycket högre.

● Nya medlemsmatrikeln

Tillsammans med förra numret av Backspegeln fick alla ett registerutdrag från medlemsregistret, samt en uppmaning att komma in med aktuella uppgifter (senast den 15 maj 2005) inför framtagandet av den nya matrikeln.
Ett stort tack till de 250 medlemmar som skickat in uppgifter till den nya medlemsmatrikeln.
Men jag saknar fortfarande aktuella uppgifter från 500 medlemmar. Om det är så att du inte skickat in aktuella uppgifter, utan i stället vill ha gamla felaktiga uppgifter kvar i den nya matrikeln, kan du sluta läsa här.
Om inte, så har du fortfarande möjlighet att skicka in uppgifterna. Jag förlänger senaste datum för inskick av uppgifter till 15 juli 2005. Därefter är det ett totalt stopp.
Mona Ericsson

● Försäkringsinfo

Jag vill återigen påminna om att om du inte skickat in nytagna foton på ditt fordon som har samlarfordonsförsäkring, så är det mest ditt eget problem om en skada skulle inträffa!!!
Försäkringsbolagen kräver nytagna färgfoton på det skick som fordonet har vid försäkringstillfället. Fattas foton eller att du renoverat mera, men inte uppdaterat med nya foton är det en chansning som inte jag skulle ta! Alltså rannsaka dig själv och sänd hellre några fler foton än färre.
JG Jonsson

● Hemsidestips

www.bensinbolaget.se - hitta billigaste bensinen.

Innehåll

2 Redaktionen
Redaktören har ordet

3 Aktuellt i klubben

4 Hur blev det så här?

5-13 Motorhistorisk dag

14-16 Resan till Hede och Rätansbyn

16-17 Vårmönstring i frisk vind

18-22 Karossbyggarn i Tottänge

23-24 Arvemuséet

25-28 Scania genom tiderna, del 2

28 Mopedutflykten 5 juni

27-28 Vi hade nog tur med vädret i alla fall

29-31 Garagebesök hos Bengt Lyrén

32-33 Medlemsinfo

33-34 Mittnordenmarknad, annonser

35 Klubbinformation

Hur blev det så här?

Maria Bogren och jag har känt varandra i rätt många år, då och då träffar vi varandra. För några år sedan frågade hon om jag kunde tänka mig att göra illustrationer i Backspegeln, speciellt till Bergvalls betraktelser.

Efter kontakt med Lars Bergvall lovade jag att ta på mig uppdraget, Lars uppskattade tydligen mina teckningar och vi hade många trevliga telefonsamtal. Vi gjorde även en spännande räddningsoperation till Vallbo, för att rädda utrotningshotade vesselband.

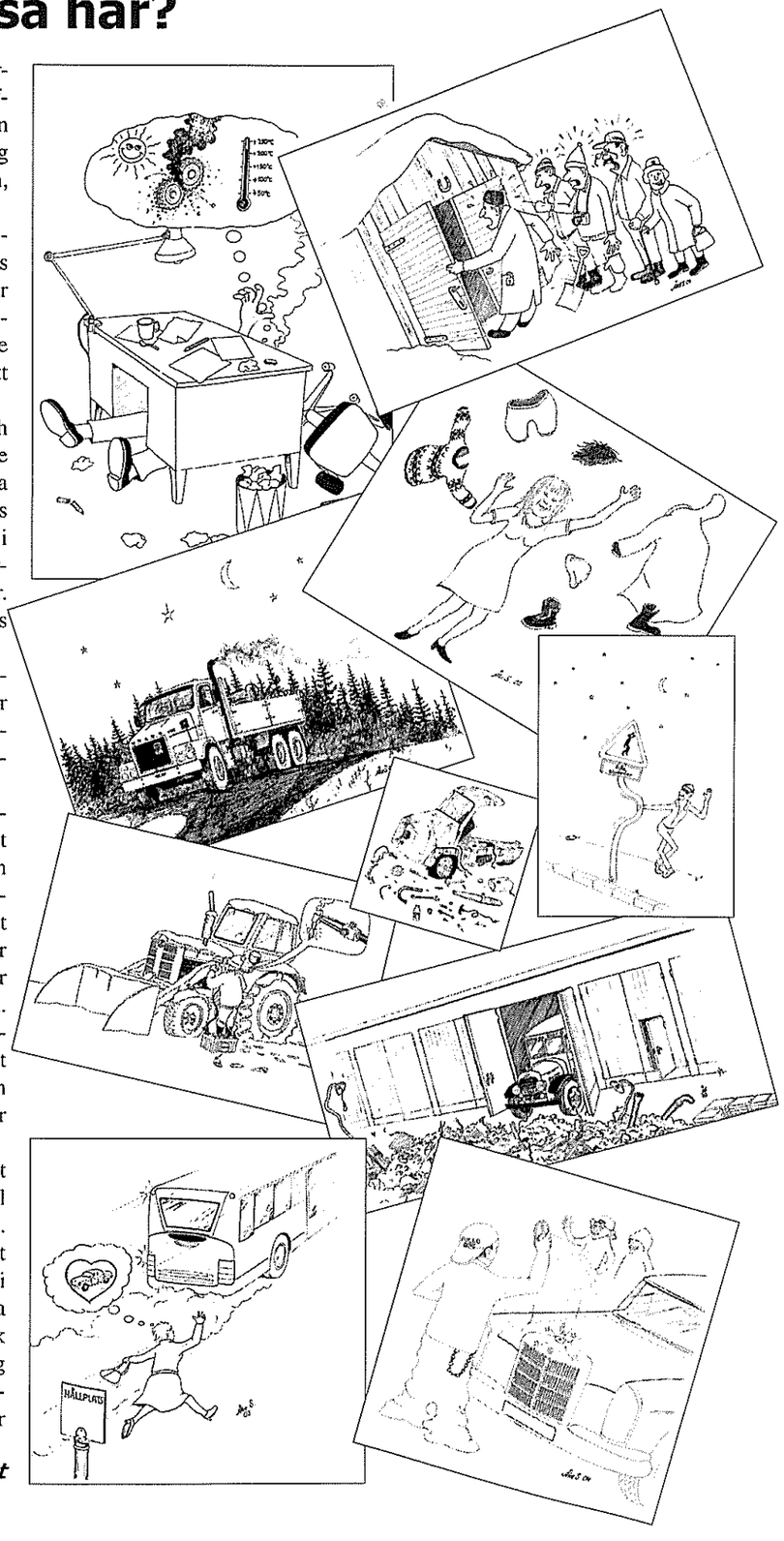
Men nu åter till Backspegeln och teckningarna i tidningen. Under de gångna åren har jag försökt delta då och då i redaktionskommitténs möten, och därmed fått god insyn i det ständiga förändrings- och förbättringsarbetet som skett och sker. Tidningen har verkligen utvecklats under denna tid!

Efter att Lars drog sig ur skriverierna i tidningen och klubben, har många andra i klubben getts möjlighet att skriva krönikor i Backspegeln.

Ibland har jag genast sett hur illustrationen skulle se ut, när jag läst texten. Ibland har jag fått läsa texten flera gånger, och grunnat på hur bilden skulle se ut. Vissa gånger har det gått lekande lätt att teckna, ibland har jag nästan gett upp. Ur alla texter har det dock gått att få fram någon bild. Många gånger har jag förtvivlat försökt komma fram till hur ett speciellt fordon ska se ut, helst ska ju läsaren kunna se om det är en Opel 65:a eller en A-Ford.

För en tid sedan fick jag ett kuvert med gamla teckningar jag gjort till tidningen. Oj, vad många det blivit. En annan sak som illustrerandet fört med sig är att jag blivit medlem i JVBK, många har försökt att värva mig till klubben. Maria gjorde dock klart för mig direkt, att skulle jag teckna i tidningen så skulle jag givetvis vara medlem i klubben. Tack för det Maria.

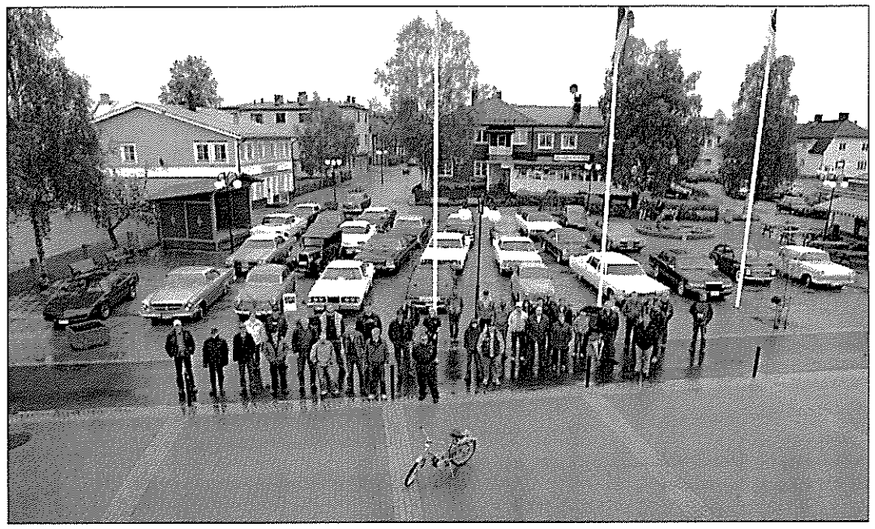
Åke Söderqvist



Motorhistorisk dag

Söndagen den 11 juni arrangerades Motorhistorisks dagen över hela Sverige. Här kommer några rapporter från vårt område.

Härjedalen



Trots att vädret inte var det bästa var uppslutningen bra i Sveg.

Foto: Jocke Lagercrantz

Motorvänner av diverse fordon var samlade på Torget i Svegs centrum för påseende och trevlig samtalsämne, nämligen samlat intresse för fina fordon.

Trots vädergudarnas negativa inställning var det cirka 30-talet fordon som blev föremål för inspektion. Samling vid Torget 10-12. Därefter i kortege runt Sveg för att sedan åka en sväng runt byarna Överberg, Duvberg för att åtnjuta höjden och utsikten över Svegsmagasinets vatten. Just runt dessa byar har ovanligt mycket björn varit synliga i år men när mullrande V8:or kom glidande höll sig nog nallarna borta från vägen.

Tipsrunda i Byvallen

Färden gick sedan mot Svegs centrum igen för några varvs crusing och därefter gick färden mot Byvallens golfresturang där fika var beställt. Här avgjordes även den tipsrunda med väldigt svåra frågor som deltagarna fick brottas med. Vi valde att ha dessa frågor lite samlat på grund av vädrets makter.

Middagsfest i Sveg

Mot eftermiddagen hade, efter överenskommelse, en krog/resturang i Sveg mottagning med en meny till lite reducerat pris för deltagare i rallyt som ville äta gott.

Regnet gjorde att många två-hjulingar nog inte kom, men en eloge till föraren av en remdriven moped samt mc FN 450sv-52.

Jonny Mattsson

Strömsund

Det var jag, Lasse i granngår´n och sonen Fredric som startade med min Dodge WC 52 av 1943 årsmodell för att ta oss till starten i Strömsund. Vi for hemifrån vid halvniotiden allt medan regnet strilade ner och kallblåsten ven i öronen. Ner mot Flata var det helmulet och vi kände oss som vikingar eftersom vi åkte öppet.

När vi kom fram var vi lagom kulna så det kändes bra att få sträcka på benen. Några ekipage hade redan kommit och vi gick runt och hälsade och tittade som sig bör. Allt eftersom tiden för första start närmade sig droppade övriga fordon in och det var stor bredd på ekipagen, Kul! Det blev totalt ett 20-tal ekipage som dök upp. Det var motorcyklar, bland annat Matchless, AJS, Panther och Husqvarna samt en Ågren Special, ett hembygge, men det är en egen historia. Det kom även två mopeder varav en med tillhörande mjölkkärra, lastad med tidsenlig mjölkkruka.

Uppställda extra blanka i försommarregnet. *Foto: Barbro Eriksson*

Hårda grabbar startklara, från vänster Karl-Erik Wedin Panter 350 1953, Örjan Wassvall BSA B33 1955, Bo Hoff BSA B33 1953, Rolf Engström AJS 185 1953 och Kalle Roos Matchless G80 S 1952.

Blandat deltagande

Från USA kom De Soto, Oldsmobile, Ford Mustang och från Hisingen Volvo P1800, Amazon och en PV. Som representant av det andra svenska bilmärket kom det en Saab V4 av Monte Carlo modellen. Givetvis kom det Volkswagen, representerade av Bubblan, Variant och en Cab. En ljusblå Austin Köttbulle och en Metropolitan (eller om det var en Kaiser) samt en 1959 Opel Kapitän anmälde sig för start. Strax innan starten tuffade en BM 230 Victor in bland bilarna, tänk att få höra V8, brittiska enstånkor och BM Victor-ljud på en och samma gång. Fantastiskt!

Start i regnet

Första starten var satt till klockan 10 och vi släpptes iväg med några minuters mellanrum. Banan var lagom lång, men tyvärr regnade det hela den första hälften. Frågorna var kluriga och satte allas vårt kunnande på prov. Det var inlagt ett stopp hos Tobias och Lena som är stora samlare av bland annat bensinmacksgrejor. Dom guidade oss bland bensinpumpar och fordon av alla slag, från väghyvlar och grävmaskiner till mopeder och snöskotrar. Det är kul att få hälsa på hos sanna entusiaster. Sista kontrollen var belägen i Tullingsås där byn hade ordnat en "bydag". Där fanns det även en del hantverk att titta på och så kunde man köpa kolbulle. Jag köpte ingen men enligt utsago från en annan deltagare var dom goda. Nu hade även regnet gett sig och MC-killarna drog av sig regnställen.

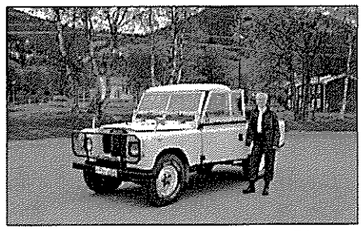
Målgång och vinnare

Målgången var även den förlagd till Hembygdsgården. Där blev det uppställning till allmänhetens beskådande samt det sedvanliga tittandet och surrandet oss tävlande emellan innan tävlingsresultatet kungjordes. Vinnare blev Kalle Roos från Tullingsås. Han vann även MC-klassen. Andra platsen delades av Helge Stener och mej. I damklassen fanns det tyvärr ingen startande. Erik Nilsson från Tåsjö vann priset för finaste fordon, en helt original 1959 Opel Kapitän.När alla fått sina priser fortsatte en del att surra och några, däribland vi, vevade upp gummisnodden för att åka hemåt. Det blev en skön tur i solsken. Avslutningsvis ett stort tack till Jöns Eriksson och alla hans medhjälpare för ett mycket bra arrangemang.

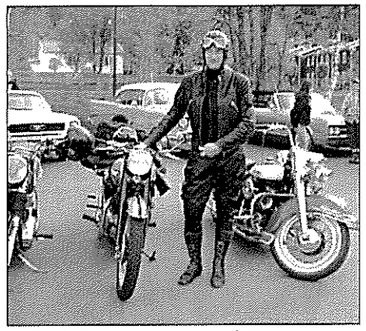
Lars Bergwall

Åre

Ford Mustang -66 tillhörande segrare i damklassen Eva Tjärnström, bakom denna syns Göran Lalanders Chevrolet -57. *Foto: Bengt Lyrén*



Concoure de charmesegrare Pia Andersson med Land Rover.



Delad första pristagare i Concoure de charme Rickard Fredriksson Thriumph T110-55.

Till starten som gick från Holiday Club i Åre hade 26 ekipage samlats. En härlig blandning av bilar och deltagare, allt från T-Ford till DeTomaso Pantera samt några motorcyklar.

Vid starten sken solen och en hel del publik hade samlats och den härliga blandningen på fordon gjorde det hela intressant för både deltagare och publik. Första kontrollen fanns i Undersåker, där Kent Johnsen hade ordnat det lite trevligt genom att ställa ut sin fint renoverade Grålle. Sen kom tyvärr regnet men det var ju inga problem för dem som åkte bil. Kontroller fanns sedan i Järpen, Mörsil, Mattmar och vid målgången i Arvesund.

Fika och pris inomhus

Vädrets makter var tyvärr ej nådiga men vi hade tur som valt Arvesund som slutmål då deltagarna kunde fika i Caféet. Därefter fick vi låna samlingslokalen i "såghuset" för premiering av rallydeltagarna. Några företag i kommunen hade ombesörjt att skänka lite priser till rallyt, vilket var uppskattat. Undertecknad med medhjälpare tog beslut att endast dela ut första priset i tävlingen, för att sedan lotta ut resten av priserna för att även låta dem som inte är fullständigt pålästa i Motorfordonshistoria få lika stor chans till ett pris. Prisutdelaren ber om ursäkt för att två av priserna kom fram först i slutet av lottningen. 11 åriga Lisa Fredriksson som var "spätta" bak på pappas Triumph T110-55 fick också ett pris för att ha genomfört loppet trots det ihållande regnet.

Mål i Arvesund

När undertecknad startade från Åre i Ford-56 med V8 trodde han sig hinna ifatt Peter Nilsson med T-Ford ganska snart, men Peter såg man inte röken av på hela rallysträckan. Men däremot stod T-forden parkerad i Arvesund vid målet, så det gick med bra fart trots T-Fordens aktningsvärda ålder. När prisutdelningen var klar fick rallydeltagarna chansen att beskåda Arvemuseet som är helt unikt och på ett härligt sätt speglar 1900-talets teknikutveckling som helhet.

Ett stort tack till följande företag som skänkt priser:
OK/Q8 Åre
Rickardsson snickeri och byggvaror Undersåker
Örjans Bil och Motor Järpen
Vianor Järpen
Cramo Järpen
Järpens El&Bygg material Järpen
Motorcity Järpen
PeGe: s Bilverkstad Järpen

Resultat i rallyt
1 Mikael Sundberg, Kall,
Cadillac Fleetwood 1961, 17p
2 Örjan Lundberg, Ocke,
De Tomaso Pantera 1971, 16p
Björn Nilsson, Halabacken,
Plymouth 1948, 16p
3 Börje Nordqvist, Mattmar ,
Ford Zephyr 1963, 14p
Stefan Stefansson, Huså,
Chevrolet Nova 1963, 14p

Övriga pristagare:
Mc: Arild Skoknes, BSA Rocket 3 1969
Damklassen: Eva Tjärnström, Ford Mustang 1966
Concour De Charme delades mellan Pia Andersson med Land Rover 1973 och Rickard Fredriksson med Triumph Tiger 110 1955.

Ett stort tack till Pia Andersson, Emil Danielsson, Birgitta Eriksson, Kent Johnsen, Erik Lidén, Anders Mattson, Björn Nilsson och Ivar Nilsson som hjälpte till att anordna detta rally. Och tack till alla er som deltog och trivdes trots regnet.

Bengt Lyrén

Krokom

Under en klargrå himmel samlades 120 % av de föranmälda 29 fordonen för att i Krokoms kommun jubilera den 100-åriga T-Fordsfärden mellan Haparanda och Ystad, i likhet med hela landets veteranfordonsentusiaster.

Rallyt startades utanför Krokoms gamla lanthandel, som också var målet för dagens körning. Starter för dagen var kommunens nye kommunalråd Rolf Lilja, som med jämtlandsflaggan skickade iväg fordonen med en halv minuts mellanrum. Deltagare med udda och jämna startnummer körde i var sin riktning runt slingan som var cirka 8 mil lång, i huvudsak på asfalterade vägar. Äldsta ekipage var en T-Ford framförd av familjen Rudolfsson från Kännåsen, och yngsta var en Citroen 2 CV från 80-talet.

Ummis Jönses, JG Jonsson och Gunilla Egonsdotter dubbelsegrare i dam- och herrklassen. *Foto: Björn Englund*

Härliga rallyvägar

Rallyvägarna upplevdes som trevliga trots det något fuktiga väglaget men frågorna ansågs som väldigt svåra. JG Johnsson som, av för de flesta känd anledning inte körde i sin hemkommun, skrapade ihop till 19 poäng. Tvåa blev Torbjörn Andersson med 18 poäng. På en mycket hedrande tredje plats, med 17 poäng slog sig Henrik Lund med familj in, mitt bland alla del grå nyanser som var före och efter honom. Charmpriset och bästa damekipage togs hem av Ummis Jönsson, för dagen iförd Citroen 2 CV och för tiden rätt kjollängd.

Sammanfattningsvis får man se det som ett mycket lyckat rally med all tappra som trotsade regnet och ställde upp. Härmed framföres ett tack till rallydeltagarna, arrangörsansvariga, Rolf Lilja och Carina på Gamla lanthandeln.

Svwen Jernberg

Bräcke

Rallyt genomfördes i vindrutetorkarnas tecken. Start i Bräcke över Nyhem mot Rissna med 5x5 frågor, mål i Gällö. Sträckan blev cirka 7,5 mil.

Cirka 30 personer fördelat i tolv fordon deltog varav en Mc, en lastbil med trailer, en buss och nio personbilar

Håkan Stölan

Några av bilarna i Bräcke. *Foto: Håkan Stölan*

Amerikansk dominans i Ragunda

Rallyt i Ragunda kommun gick av stapeln i Kälarne med omnejd. Vän av ordning noterar förstås att Kälarne ligger i Bräcke kommun men här hade man denna dag suddat ut kommungränsen.

Göran Brännström stod för arrangemanget på plats assisterad av hustrun May som också deltog i rallyt med en vackert röd Morris Minor från 1958. Femton bilar och en motorcykel samlades vid starten på den vackert belägna Ånäsets camping. Av bilarna hade hela elva stycken USA som ursprungsland. Äldsta fordonet var Bertil Olssons fina T-Ford Touring från 1924. T-Forden syntes trivas gott ute på vägarna efter att ha trilskats lite när den skulle startas upp för säsongen. Äldsta deltagaren var 81-årige Johan Andersson och han såg ut att stortrivas på rallyt i sin Volvo 142 av 1969 års modell. Det tvåhjuliga representerades av Stig Nilsson med en MotoGuzzi från 1975.

Samling vid Ånäsets camping. *Foto: Göte Högbom*

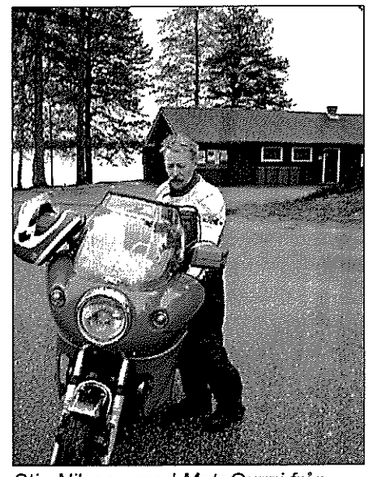
Värmande pratstunder

Efter en relativt kort bana återsamlades deltagarna på campingen för intagande av värmande fika och sedvanligt konverserande om fordon och därmed tillhörande ämnen. Bertil Olsson som varit med i JVBK länge berättade om rallyn han varit med om tidigare och vid flera tillfällen har det ordnats tvådagarsarrangemang där deltagarna startat från olika platser och sedan sammanströmmat för kvällsumgänge och övernattning. Kanske något att ta upp igen. Lars Hennissen berättade med stor inlevelse om hur det gick till när han köpte sin MB 180 från 1958 till det facila priset av 200 kr. Detta var för trettiotalet år sedan visserligen men priset var nog bra även på den tiden. Mercedesen fungerar än idag och såg ut att vara i relativt gott skick.

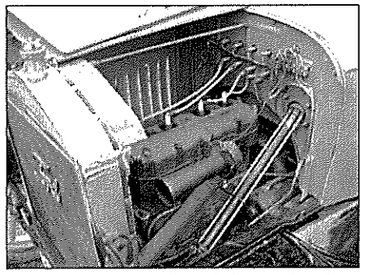
Sammanfattningsvis var detta ett trivsamt rally i lugnets tecken och i en vacker trakt. Eller, som Göran uttryckte det - ett rally i all enkelhet.

Göte Högbom

Mycket funderande på de kluriga frågorna.



Stig Nilsson med MotoGuzzi från 1975.



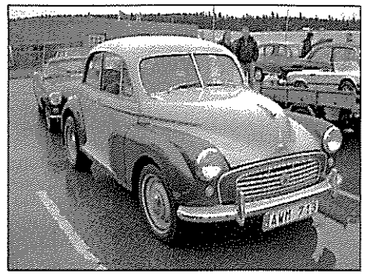
Enkelt, funktionellt och lättmekat i motorutrymmet på Bertil Olssons T-Ford från 1924.

Östersund

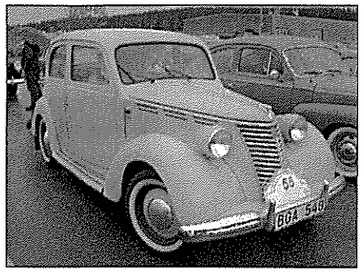
MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, har i samarbete med sina klubbar genomfört en riksomfattande kampanj för att manifestera och visa upp vilken stor teknikhistorisk insatts fordonshobbyns alla utövare runt om i landet gör.

Jemtlands Veteranbilklubb hade anordnat ett rally i varje kommun i länet. I Östersunds kommun var starten på Bilprovningens stora parkeringsplats och det må sägas att det var tur. För trots regn, rusk och temperaturer som knappast platsar i en sommarmånad så var uppslutningen närmast enorm. Hela 65 fordon av de mest skilda slag kunde skådas strax innan starten vid tiotiden på lördagsmorgonen. Jag, som för dagen åkte Morris minor –57, kunde glädja mig åt två andra Morrisar. Micke Eriksons svarta Traveller. Som Jaguarägare noterade jag Maria Bogrens S-type –66a och Henry Johanssons E-type V12.

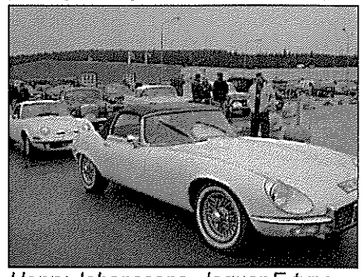
Det jag lyfte på ögonen mest för var ändå en Fiat som såg ut att vara en 30-talare men den var av 1950 års modell. Det måste vara en mycket ovanlig syn på de svenska vägarna idag. Själv har jag aldrig sett den ens på bild.



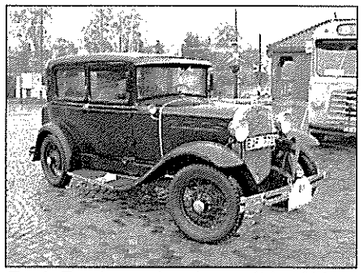
Den tvåfärgade bruna som Göran Ambell renoverade för ett sådär kvarts sekel sedan. Kul att se den ute på vägarna igen! Foto: Kåre Torfjäll



En sällsynt Fiat från 1950.



Henry Johanssons Jaguar E-type vid starten, tillsammans med en Opel GT som har en slående likhet med Jaggan.



En A-Ford som har kommit i mål i Badhusparken

Starten går

Med hjälp av en vänlig deltagare i en gammal Scanialastbil kunde jag komma upp på taket till bilprovningens lastbilshall för att få en samlad bild av alla deltagande fordon strax innan start. Nere på backen igen så kunde jag konstatera att starten satt igång och med erfarenhet av tidigare rallyn så klev jag snabbt in i bilen, ganska så blöt. Endast några minuter senare var jag och mina två grabbar Viktor 10 år och Carl 8 år, i "poolposition". Vid start fick vi veta att den första kontrollen var vid Shell i Brunflo. Det var upplagt så att vid varje kontroll stod det var den nästa låg. Det blev ett körande mellan kommunens bensinstationer alltså, den första kontrollen på Shell i Brunflo den andra på OKQ8 i Lugnvik den tredje på Preem på Bangårdsgatan den fjärde på Statoil i Lit och den femte och sista på Statoil i Mjälle. Det var fem frågor vid varje kontroll, alltså 25 frågor totalt, och alla 8 kommuner hade samma frågor så det ska utses en totalsegrare för Jämtland.

Gissningsleken igång

I Östersunds kommun var det fyra deltagare som hade 16 rätt vilket var det mesta som någon lyckats gissa ihop! JA, för det var en gissningstävling för väldigt många av deltagarna. Detta gällde även mig, som trots detta var en av de fyra som lyckats få 16 rätt, vilket jag aldrig hade förväntat mig. De övriga med 16 rätt var: Kenneth Danielsson i en Ford Taunus –63, Sune Persson i en Citroen 2CV –82 och Hans-Erik Sundin i en Merca 180 –62.

Problemen få

Det var endast två deltagare som inte fullföljde rallyt varav den ena åkte motorcykel vilket gjorde honom så blöt så han gav upp på sista sträckan. Sedan hade vi en MGB som fick motorproblem, men inte mer än att han kunde åka hem och byta till en Morris Minor, som efter stopp på Macken i Lugnvik vägrade starta själv. Men efter lite råd från mig på telefon kunde de fortsätta efter lite starthjälp. Eftersom det hela dragit ut på tiden så åkte man direkt till målgången i Badhusparken. Jag och mina grabbar hade varit där en stund och kollat in lite intressanta fordon som en trevlig A Ford. Det regnade fortfarande ihållande, men vi försökte ändå att hitta ett bra ställe att inta allt gott som jag tagit med att fika. Vi hade inte suttit lång stund förrän Viktor sa att det var för kallt för att sitta ute och fika, så vi packade ihop och åkte hem och åt upp resten av matsäcken hemma i köket.

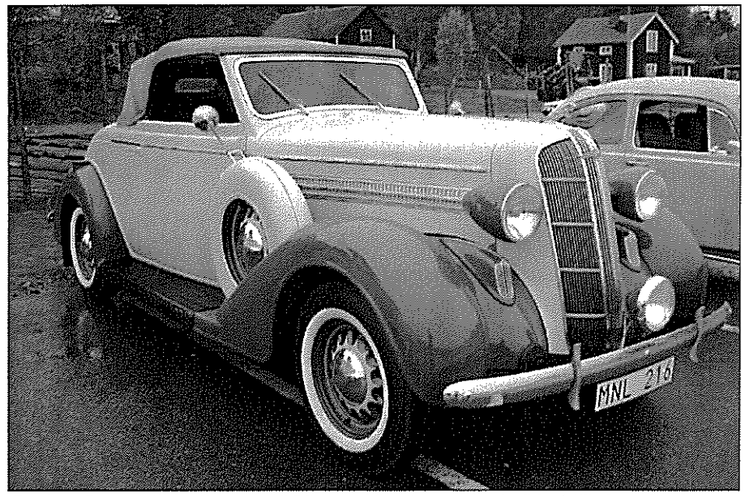
Kåre Torfjäll

Berg

Södra Storsjöbygden tycktes hålla andan denna tidiga lördagmorgon. Skulle vädergudarna ännu en gång komma överens om att locka med sol och blå himmel och skulle alla hugade veteranentusiaster vakna i tid trots Fyrfasen energis påannonserade nattliga strömavbrott.

Vid startplatsen på Skicenter i Åsarna låg regnmolnen trotsigt sprängfyllda och snart strilade regnet tungt. Något enstaka fordon stod ändå redan blött suckande på parkeringen. Men så började parkeringen fyllas med glittrande karosser och även tre motorcyklar med frejdig besättning. Vid förarsammanträdet beskrev Gösta Lindström färdvägen längs delar av "Snilleriket" och kontrollplatser med bilhistoriska frågor fram till målet vid Gårdsmuseet i Hovermo. Våta och lite huttrande smakade det förträffligt med en kopp och macka, medan poängen mejslades ut och segrare hyllades. Intresserade tog chansen att få en guidad tur runt i museets olika teknikmiljöer.

Sture Kindberg



Dodge Convertible Coupé 1936, med "svärmorslucka" baktill, framförd av Eva Ragnarsson med mannen Mats som codriver, från Hackås. Bilen blev klar till Mittnordenrallyt 1986. Ett rally med samtidig start i Trondheim respektive Sundsvall och gemensam målgång i Östersund.

Foto: Sture Kindberg

Erik och Margit Eliasson, Svenstavik, färdades i sin välrenoverade Volvo PV 444, 1947 års modell. Lägg märke till huvkråkan.

Delresultat Storsjörallyt 2005

Berg
1. Ingvar Johansson 17 p
2. Tage Eriksson 16 p
3. Sören Sundström 14 p

Bräcke
1. Åke Svensson 19 p
2. Lars Isaksson 16 p
3. Bertil Norbäck 15 p

Härjedalen
1. Olle Westman 18 p
2. Eugen Mattson 15 p
   Johnny Mattson 15 p
3. Leif Pålsson 14 p
   Krister Eriksson 14 p

Krokom
1. JG Jonsson 19 p
2. Torbjörn Andersson 18 p
3. Henrik Lund 17 p

Ragunda
1. Stig Allan Bergman 17 p
2. Stig Nilsson 14 p
3. May Backman Brännström 12 p
   Lennart Ellingsson 12 p
   Sture Jonsson 12 p

Strömsund
1. Kalle Roos 19 p
2. Lars Bergvall 18 p
   Helge Stener 18 p
3. Hans Holmqvist 16 p
   Sven-Erik Sjölin 16 p

Åre
1. Mikael Sundberg 17 p
2. Björn Nilsson 16 p
   Örjan Lundberg 16 p
3. Börje Nordqvist 14 p
   Stefan Stefansson 14 p

Östersund
1. Sune Persson 16 p
   Kenneth Danielsson 16 p
   Kåre Torfjäll 16 p
   Hans-Erik Sundin 16 p
2. Tommy Åberg 15 p
3. Teresa och Henry Johansson 14 p
   Nisse Holmberg 14 p
   Maths Pålsson 14 p
   Bengt-Olof Andersson 14 p
   Gunnar Isaksson 14 p
   Ingmar Isaksson 14 p
   Wolf Paulus 14 p

Rätta svaren från rallyt 11 juni

Rätt svar anges med **fet stil**

Kontroll 1

1. Den nu så använda MacPherson-fjädringen (fjäderbens-fjädring) är en ganska sen uppfinning. När fanns den för första gången på en serietillverkad bil, och vilken bil var det?
A) Lea-francis 14-hp sports 1948
B) Ford Consul/Zephyr 1950
C) Peugeot 404 1960

2. År 1930 köpte Erik Åkerlund sig en Duesenberg J. Då kostade i Sverige en A-Ford Tudor Sedan 3.400:- (men en Roadster bara 3000:-). En Cadillac fick man för 23.800:-, en Lincoln för 25.600:- och en Mercedes-Benz SS för 47.000:-. En Rolls-Royce med limousinekaross kostade hela 50.000:-. Vad fick Åkerlund betala för sin "Dusie"?
A) 45.000:-
B) 70.000:-
C) 95.000:-

3. Den första motorvägen i Sverige öppnades den 8 september 1953. Var?
A) Vid Malmö i Skåne
B) Stockholm mot Åkersberga
C) Mellan Jönköping och Husqvarna

4. Vad hette konstruktören av den första Cadillac-bilen?
A) Henry Leland
B) Charles Kettering
C) Antoine d´Cadillac

5. Den nya "looken" på Studebakervagnarna efter andra världskriget hade ritats av
A) Frank N. Stein
B) Gordon Buerhrig
C) Raymond Loewy

Kontroll 2

1. Under vilka år serietillverkade Mercedes Benz sin berömda sportvagn 300SL i de båda utförandena?
A) 1952-1962
B) 1954-1963
C) 1954-1966

2. Ett av Englands mest välkända motorcykelmärken var A.J.S. som startades av ett antal bröder. Hur många var de?
A) Tre
B) Fem
C) Nio

3. Ringarna på Auto Union-märket symboliserade
A) Horch, Wanderer, DKW, Audi, Auto Union
B) Horch, Hansa, Wanderer, Audi, DKW, Auto Union
C) Horch, Wanderer, DKW, Audi

4. År 1932 kom Scania-Vabis med en viktig nyhet när det gällde bussar. Vad var det?
A) En buss med Hesselman-motor
B) En frambyggd buss, dvs "utan motorhuv"
C) En buss med dubbla bakaxlar och drivning på bägge

5. När andra världskriget var slut började "Fredsjeepen" att tillverkas och säljas över hela världen. I Sverige var det Scania-Vabis som marknadsförde den. Ett av saälargumenten var: "En Jeep kan göra allting utom att ....."
Vad var det den inte kunde?
A) .. allting utom att bädda sängar
B) ...allting utom att byta blöjor
C) ...allting utom att väcka tuppen

Kontroll 3

1. Den välkända Michelin "ballong-gubben" hade ett namn. Vilket var det?
A) Michel d'Elaine
B) Bibendum
C) Michelob

2. När Austin Seven presenterades 1922 hade den ett i vårt tycke ganska säreget fyhjulsbromssystem. Hur fungerade det?
A) Handbromsen tog på bakhjulen, fotbromsen på framhjulen.
B) Både hand- och fotbroms tog på kardanaxeln, fotbromsen dessutom på bakhjulen.
C) Bromspedalen påverkade alla fyra hjulen, men samtidigt frikopplades motorn.

3. Chrysler kom 1934 med en ny revolutionerande bilmodell som hette
A) Airspeed
B) Airflow
C) Airflight

4. Vilken av dessa engelska motorcykeltillverkare har gjort motorcyklar med tvärliggande cylindrar (boxermotor)?
A) Ariel
B) Coventry Eagle
C) Douglas

5. Den svenska armémotorcykeln modell/42 hette
A) Jawa M120
B) Albin-Monark
C) Mc 42 TV

Kontroll 4

1. Den förste svensk som blev världsmästare i speedway var Ove Fundin. Vilket år var det?
A) 1953
B) 1955
C) 1956

2. På vilken årsmodell kom Buick med sina "portholes" (tre eller fyra runda hål på motorhuvens eller flyglarnas sidor)?
A) 1947
B) 1949
C) 1953

3. En känd amerikansk relklamslogan löd: "When better automobiles are built ..... will build them". Vilket är det saknade ordet?
A) Buick
B) Ford
C) Kaiser

4. Vilket av dessa bilmärken var det som på hösten 1928 fick synkroniserad växellåda?
A) Cadillac
B) Vauxhall
C) Hispano-Suiza

5. På 50-talet kunde man ibland möta bilar som hade ett svagt lysande kylarmärke. Vilken bil?
A) Hudson
B) Wolseley
C) Lancia

Kontroll 5

1. En ofta använd reklamfras i USA var "Ask the man who owns one". Vem var annonsören?
A) Packard
B) Cadillac
C) Jordan

2. Cadillac Eldorado var produktionsvarianten av några av GM:s "drömvagnar". Modellen tillverkades första året i 532 exemplar (med ekerhjul och panoramaruta, en typ av ruta som tidigare inte funnits i produktionsvagn). Vilket år var detta?
A) 1950
B) 1953
C) 1956

3. En bil som i alla avseenden var "fel" var Volkswagen K70. För vem hade 10 år tidigare kunnat tänka sig en "Folkvagn" som hade framhjulsdrift, rak motor och vattenkjylning. Och dessutom var det egentligen en NSU-modell som kom som en VW! Vilket år?
A) 1966
B) 1970
C) 1974

4. Ordet "bensinmack" använder vi ännu flitigt fast få bilister sett någon slags äkta "mack". Vad var det?
A) Ett slags föregångare till jeepdunken, fast rund och korrugerad.
B) En svenskkonstruerad mätapparat för vätskor t.ex bensin
C) Ett amerikanskt varumärke för prefabricerade bensinstationer

5. Motell kommer från motor hotel och det första byggdes 1926. Var?
A) I Kalifornien
B) Utanför Frankfurt
C) I Oxford

Klubbens hemsida

Det har väl knappast undgått någon som någorlunda frekvent tittar på vår hemsida att tittarfrekvensen på inlägg knutet till forum och debatt har ökat lavinartat! Jag vill faktiskt ta på mig en del av äran, men webbmaster Rolf Fridh bad mig att skicka in några inlägg för att skapa debatt. Jag är ju som bekant inte så noga utan jag kan sticka fram hakan både på gott och ont!

Hur som haver så är väl det mesta som skrivits under rubrikerna: Nu får ni passa er, Crusing, JVBK eller PRO och Offerdalsstorscha med sanningen överenstämmande men inte allt!!! Du som hittills bara tittat och eventuellt garvat eller snörpt ihop munnen över vad du läst är mer än välkommen att skicka in något bidrag. I vår matrikel och på fler ställen står det faktiskt "att klubben blir vad vi tillsammans gör den till!". Så är det även med hemsidan, kommer det inte in något bidrag så självdör den. Det går ypperligt att bidra anonymt för den som vill.

JG Jonsson

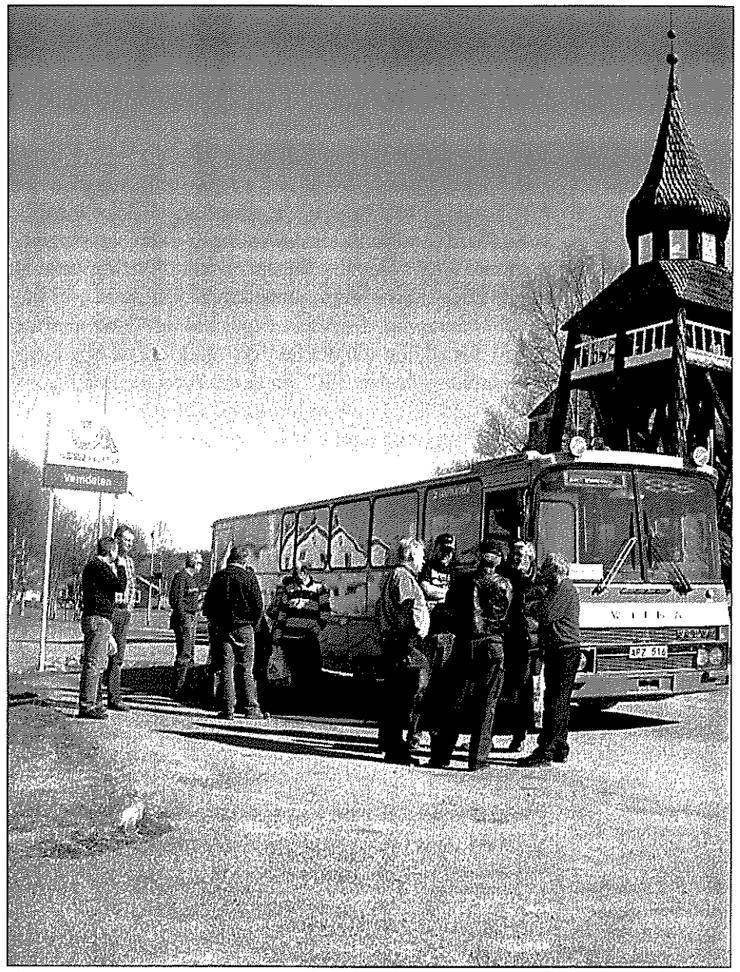
MHRF:s PåGång finns på nätet, mhrf.se

Nattens barn

Finns det någon som kan förklara säj,
varför Lucas jävlas i min bil med mej?
Ett bra mörkerseende är att rekommendera,
när inte instrumentbelysningen vill fungera.
Men lyse i panelen ville jag ju ha,
det vara bara att riva och försöka vara gla'.
I bilens bakre lyktor mörkret rådde,
fick flytta jordpunkter allt vad jag förmådde.
Automatiska halvljuset lämnar aldrig några spår,
talar aldrig om vart det försvinner när det går.
En välriktad smäll i elcentralens centrala regioner,
kan i bästa fall tillfälligt aktivera vissa funktioner.
Generatorn är ny, fungerar än så länge i min bil,
den gamla tröttnade, sa upp sig efter 11 000 mil.
Nu tror ni förstås att jag står där i mörkret och
ryser, men icke, ty mina BOSCH extraljus - De lyser!

Fältprovaren

Resan till Hede och Rätansbyn



Paus vid den vackra klockstapeln i Vemdalen. Foto: Göte Högbom

En solig lördagmorgon i april gav sig ett drygt tjugotal fordonsintresserade iväg på en resa till Härliga Härjedalen för att få sig till livs kulturella upplevelser av oanade mått. Färden skedde i en av föreningens bussar, Wiiman allmänt kallad, med eminente chauffören Harry Nilsson vid ratten. Henrik Tungström från evenemangskommittén välkomnade gruppen. Efterhand som resan framskred så tog Ove Lundblad från rallykommittén över arrangemanget och styrde och ställde med järnhand.

Lördagens huvudattraktion var Haldo Håkanssons verkstad i Vemhån som ligger cirka en mil från Vemdalen. Haldo startade verkstaden 1946 och har sedan dessa varit aktiv i verkstaden, än idag vistas han så gott som dagligen i verkstaden, sysselsatt med mindre reparationer. En verklig krutgubbe trots fyllda 85!

Det han började med var reparation av cyklar och motorcyklar. Därefter kom motorsågar in i bilden, bland annat sålde han norska Jobu. Röjsågar från Tandsbyn fanns också med ett tag. Skotrarnas intåg gick inte heller spårlöst förbi Haldos verkstad. En och annan stannade till för att få något fixat. Under 20 år gavs, på uppdrag av Bilbolaget, service till Volvokunder. Som mest hade han tre anställda och några praktikanter i verkstaden.

Turismens intåg

När skidturismen tog fart på 60-talet fick verkstaden en hel del jobb åt anläggningarna i närheten bland annat med reparation av pistmaskiner och skidliftar. Åtskilliga turister har Haldo också hjälpt när dom låst sig ute eller inne och dessutom med starthjälp till bilar som vägrar starta när kvicksilvret kryper under minus 30. Just kontakten med turisterna är något som Haldo verkligen uppskattar och många vänner har han fått genom detta. Man kan på goda grunder anta att hans hjälpsamhet också har varit uppskattad av dem han hjälpt. Haldo utstrålar ett lugn och en trygghet som kan få en stressad storstadsmänniska att slappna av och med förtroende lämna problemen i hans händer. Hans dotter Lisa fanns också med vid klubbens besök och båda visade att de är mycket goda historieberättare.

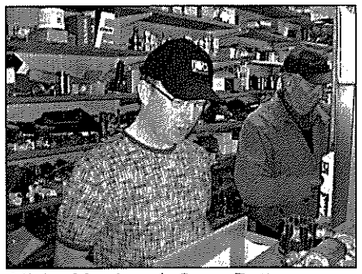
Livlig kommers

Inne i verkstaden verkar det som tiden stått stilla sedan starten för snart 60 år sedan, bortsett från alla nya och begagnade reservdelar till bilar med mera. Många maskiner och verktyg har varit med länge. Det här är dock inte ett museum utan här kan man få köpa de delar man finner intressanta. Allt från en trecylindrig SAAB-motor för 500 kronor köpt av Daniel Goden till motorvärmarkontakter av den gamla blå sorten kursades den här dagen. Kommersen var livlig och omsättningen hamnade på rekordhöga dryga 5 000 kronor. I detta sammanhang är det angeläget att påpeka att priserna var mycket humana. Haldo har god kontroll på vad han har i

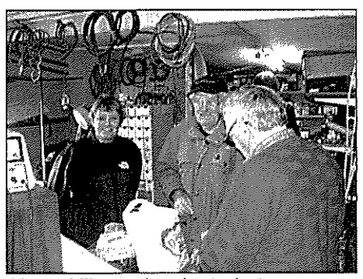
lager trots en till synes ostrukturerad förvaring. En del prylar som dagens besökare hittade väckte dock förvåning hos honom, sånt som han inte visste att han hade på lager dök upp hos hugade spekulanter. Intresset var så stort att klubben nu funderar på ett nytt besök till hösten.

Lång dags färd mot natt

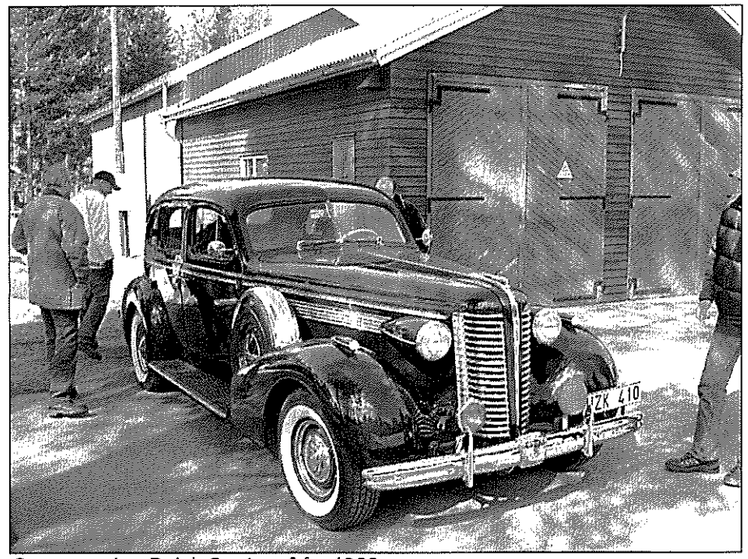
Efter besöket hos Haldo drog-sig besökarna tillbaka mot sovgemaken i Björnrike. Eftersom "arbetsdagen" hade varit ansträngande så vidtog ganska omgående diverse Afterwork-arrangemang innan det var dags att ta bussen och åka till Vemdalen för intagande av en stärkande och närande middag. Dock skall inte förglömmas att innan middagen avhölls ett inofficiellt klubbmästerskap i bowling – någon segrare hann inte koras innan den bokade tiden var slut men däremot utsågs fyra finalister som väl så småningom får göra upp om segern. Efter återkomsten till Björnrike så vidtog en mycket seriös och i vissa



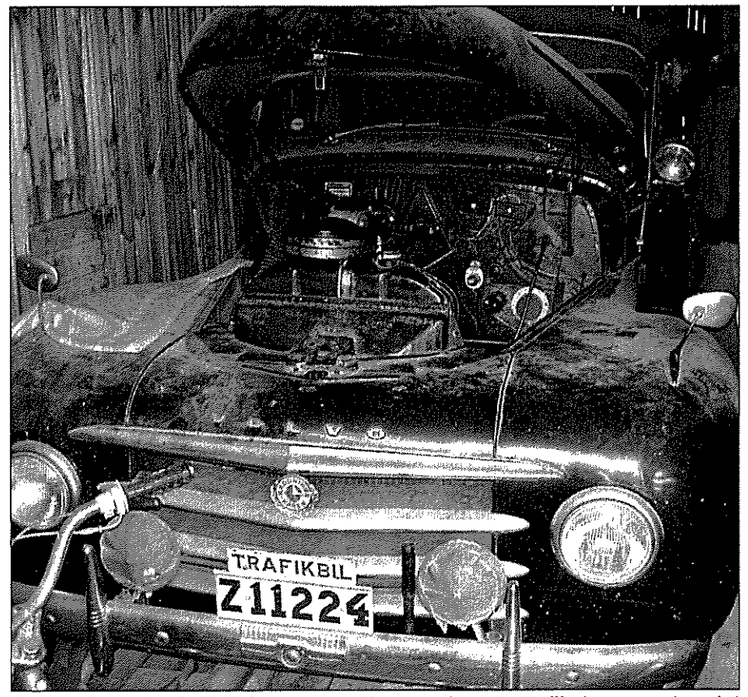
Micke Morris och Sven Pettersson ivrigt letande i Haralds lådor.



Harry Nilsson har just gjort upp om priset och Lisa och Haldo ser nöjda ut.



Svens vackra Buick Century från 1938.

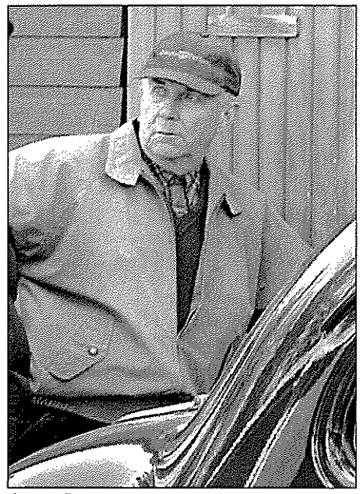


Svens första droskbil, Volvosuggan. Nog ser den ut att vilja komma ut ur det trånga garaget och nöta asfalt och grus igen.

fall långvarig utvärdering av dagens upplevelser.

Frukost i Rätansbyn

I arla morgonstund – nå ja klockan var nog närmare 9 – väcktes gruppen av den ständigt alerte Ove. Dags att vakna till för nästa etapp – resan mot Rätansbyn och livgivande frukost



Sven Pettersson ser med förfärad blick på alla besökare som väller in.

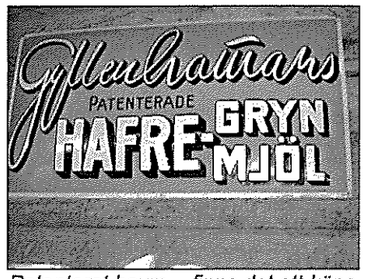
Väst i Sve där det finns museum, fik, konstutställning och loppis. Mycket intressant fanns här att beskåda, bland annat oerhört vackra emaljskyltar från anno dazumal.

En man och hans taxibilar

Som avslutning på resan besökte gruppen droskägaren Sven Petterson. I blickfånget på hans gård fanns en obeskrivligt vacker Buick Century med rak 8:a från 1938. Sven har bilar kvar från det han började med droskтrafik och den äldsta är en Volvosugga från tidigt 50-tal. Bland kommande bilar i hans taxisamling finns Chevrolet och Rambler. Någon bland deltagarna erinrade sig att Jockmocks-Jocke körde omkring i en Rambler någon gång i forntiden. Många av besökarna avundades säkert Svens stora utrymmen – förutom en med mänskliga mått mätt stor verkstad har han stora utrymmen för sina gamla bilar. Förhoppningsvis kommer några av de gamla taxibilarna ut på vägarna igen – den gamla Volvosuggan såg ut att formligen längta efter att komma ut på nya uppdrag!

Ett mycket trevligt arrangemang och ett särskilt tack till Ove för hans insatser.

Göte Högbom



Patenterat havre – finns det att köpa idag? Låter sunt, närande och gott!

Frukoststället i Rätansbyn.

Vårmönstring i frisk vind

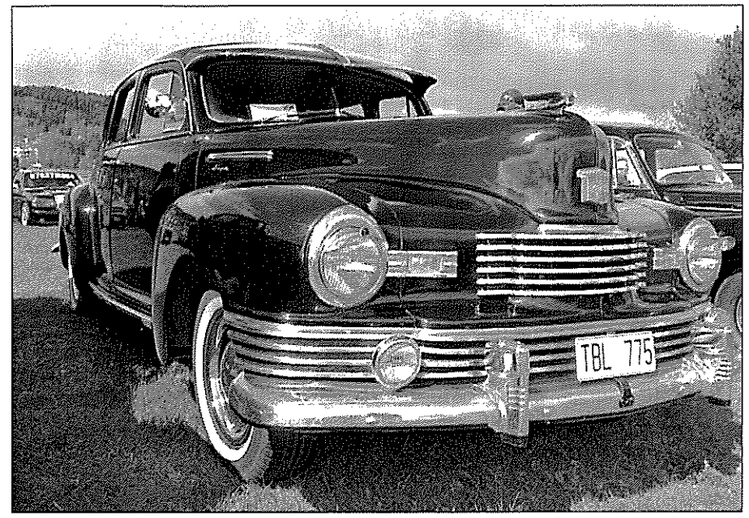
Kallt men värmande trivsamt – så kan årets Mittnordenmarknad den 29 maj sammanfattas. Det var som vanligt en lyckad tillställning med många besökare.

Så har då den årliga vårmarknaden gått av stapeln. Dagen till ära, liksom de flesta år den här dagen, så blåste det riktigt ruskigt kallt. Men solens strålar mellan molnen gav hopp om att bättre tider ska komma, eller? Och vi entusiaster är av ett härdat släkte, som inte gärna missar en chans att träffa andra av samma art och att beundra varandras farkoster. När det dessutom finns en marknad där det eventuellt går att göra fynd, så är succén given.

Här är kommersen i full gång med blandade prylar.
Foto: Lena Löfhaugen

Härligt att se sommarbilar igen

På sedvanligt manér gick folk omkring och mönstrade bilarna. Hade någon ny dykt upp? Hade han fixat rosten sen i fjol? Är den här omlackad nu? Och åhh, så snygg den där var!!! Det är en synnerligen härlig känsla att se alla dessa tjusiga åk samlade med alla dessa trevliga ägare runt omkring. Själv blev jag extra glad åt att se inte mindre än tre "nya" Cadillacar och två omlackerade – och då är det inte alls omöjligt att jag missat någon! För många bilar var det…



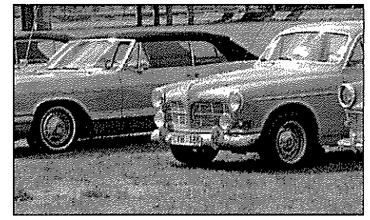
Bland 40-talsbilarna var den här Nashen en riktig pärla. Svart och sober med en präktig grill! *Foto: Arne Nilsson*

Utställarna med grejorna

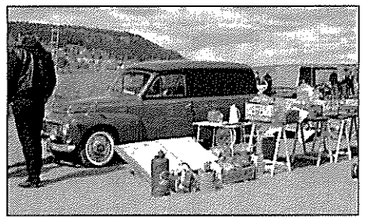
Det var 30 personer som ställde ut och sålde pinaler och pryttlar på marknaden, som såg ut ungefär som den brukar. Nämnas kan Irene Fregelin som hade ett antal original BP t-shirts och collegetröjor sedan 1960-talet till försäljning.

Vinn en Skoda!

Nytt för i år var att det gick att köpa lotter och vinna en bil. Det var Motorsportlotteriet som till ett lottpris av 100 kronor gav chansen att vinna en Skoda Fabia värd 115 000 kronor. Dessutom fanns det en hel hop andra priser att vinna. Vi vet nog vid det här laget vem som vann Skodan, för dragningen var 12 juni.



En kul blandning av bilar uppställda med den isande Storsjön som bakgrund. *Foto: Lena Löfhaugen*



En härlig gammal Volvo skapar kuliss till de gamla grejorna.
Foto: Lena Löfhaugen

Bra jobbat!

Vår klubb tillsammans med SHRA kunde kamma in runt 28 000 kronor för fikaförsäljningen och marknadsavgifterna, samt lika mycket i inträdesavgifter. En lyckad tillställning som ger ett välkommet klirr i klubbkassorna. Arrangörerna och deras medarbetare ska ha en eloge för en väl genomförd marknad.

Lena Löfhaugen

Prislista:

New generation: Robban med en Nissan 200 -98
Hot rod: Ryde Brundin med sin Ford Coupé -34
Custom: Anders "Persa" Persson med en Cadillac -58
Europa före 1960: Rolf Fridh med en Lloyd LP 400 -55
Europa efter 1960: Robert Jonsson med en Jensen Interceptor FF
USA före 1960: Helge Sterner med de Soto -58
USA efter 1960: Christer Signal med en Camaro -69
MC: En Norton där vi inte har ägarnamnet
MC custom: Gunnar Lindberg med en BSA
Moped: Robin Ögren med en Puch
Epa: Victor Bogg med en Amazon
Peoples choise: Pär Boogh med sin snygga Ford Coupé -34

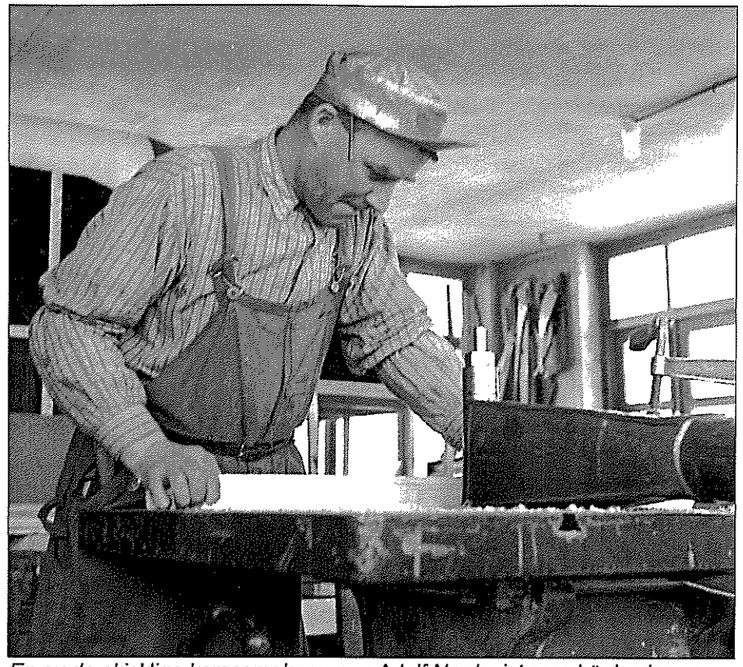
Tack!

Ett stort tack till Milko, Statoil oljedepå i Lugnvik och H2M Racing bildelsaffär som skänkte priser till oss!

Karossbyggarn i Tottänge

”Östersund var på sätt och vis en idyll vid den här tiden, alltså i början av 1950-talet. I staden och dess omgivningar fanns många småindustrier som tillverkade sina produkter på nästan hantverksmässiga grunder. Kvalitén var hög. Så var det också hos AB Englund & Kjelsson. Karosseritillverkare och Kunglig Hovleverantör”.

En av de anställda i företaget, Evert Petterson, karosseribyggare och fotograf från Brunflo, berättar från tiden då man byggde fordonskarosser i Tottänge.



En av de skickliga karossmakarna var Adolf Nordqvist som här hyvlar en trädetalj. När det var OS eller VM brukade han släpa med sig en radio modell större hemifrån. *Foto: Evert Pettersson*

Nästan mitt inne i Östersund fanns i början av 1920-talet en liten fabrik som främst tillverkade skidor, men en och annan fordonskaross snickrades också ihop. Några år senare köptes hela snickerifabriken upp med gubbar och allt, och flyttades till Tottänge, en bondgård i stadens utkant. I den rymliga ladugården, där lukten av kossorna knappt gått ur väggarna, fanns redan en mindre karosseri- och skid- och seldonsfabrik. Av de två små blev nu en för tiden rätt stor karosserifabrik. Fast för säkerhets skull fortsatte man ändå med skidtillverkningen och seldonen…

Busskarosser beställda

Nästan samtidigt såg ett annat företag också dagens ljus i Östersund. Det var Bohmans Omnibustrafik. Sina första busskarosser snickrade Bussägare K.E. Bohman själv ihop. Men när trafiken ökade måste större bussar till. Och då Bohman insåg att han var bättre på att bedriva busstrafik än att spika karosser, gick en beställning till provinsens eget karosseriföretag. Så 1924 fick AB. Englund & Kjelsson, som firman hette, sin första beställning på busskarosser. De färdiga resultaten blev över all förväntan. På en kraftig stomme av björk hade man byggt tjusiga plåtkarosser lackerade i mörkblått, ljusblått och vitt. Karossernas eleganta former förstärktes av smala mörkröda linjer. Chassierna som karosserna monterades på var till en början Ford TT, alltså 2-tons lastbilar. Senare karosser, som sattes på amerikanska lastbilschassier, hade till och med såna finesser som elektrisk kupébelysning och värmeanläggning. Fast värmeanläggningen var nog litet tveksam. Det var helt enkelt en extra del av avgasröret som försetts med flänsar och dragits in under bänkarna i kupen.

Det här är 1953. Birger Jonsson i karossverkstan. I bakgrunden skymtar ett av helbussbyggena, avsedda som ambulerande matvarubutiker. Påkostade bussar, som rätt snart blev ”ute”.

–Designern, för att använda ett modernt ord, var Anders Jonsson, en av de uppköpta. Han var ett geni både på att formge och skapa kvalitetsprodukter. Tack vare honom fick företaget en stor marknadsandel i karosseritillverkningen främst på lastbilssidan. Under 1930-talet blev den linjestrama och robusta Englund & Kjelsson-karossen ett begrepp. Tillverkningen fick sådana proportioner att en ny stor fabrik byggdes intill den gamla under åren 1939-1940. Efter andra världskriget blev det ett enormt sug efter nya fordon som skulle karosseras. Det fanns hur mycket jobb som helst. Därför blev det en katastrof när Anders Jonsson beslöt sig för att hoppa av och öppna eget 1945. Men hans avhopp var inte nog. Han tog också med sig en god del av personalstyrkan som var hans söner! Det nystartade företaget fick naturligtvis namnet Jonsson & Söners Karosserifabrik, berättar Evert.

Företaget satsar vidare

Men Englund & Kjelsson anställde ny personal och satsade vidare. Bilbolaget, med omfattande Volvoåterförsäljning, blev snart en stor kund, liksom AB Berner &. Co med agentur för Scania Vabis och Willys Jeep. Men även återförsäljarna för Ford och Chevrolet i de nordligare länen, beställde karosser och hytter.

–Det här kan verka lite märkligt idag, när man köper sin lastbil eller buss i stort sett färdig, säger Evert. Men faktum är att många av de lastbilar som lämnade fabrikerna så sent som i slutet 1950-talet var så kallade leveranschassier. Det vill säga de levererades till kunden utan hytt och flak eller annan påbyggnad. Sådant fick kunden, ofta genom återförsäljarens försorg, beställa hos enskilda karosserifirmor, som till exempel Englund & Kjelsson, förklarar Evert.

Evert Backlund var svetsare och flakmakare, så säkert håller han på att tillverka något beslag till en flakkonstruktion. Baskern? Ja, den ingick liksom i ”standardutrustningen” på den här tiden, alltså 1953.

På den här tiden bytte man inte delar, man reparerade istället precis som Georg Johansson gör med dörrlåset. George titulerades till och med reparatör.

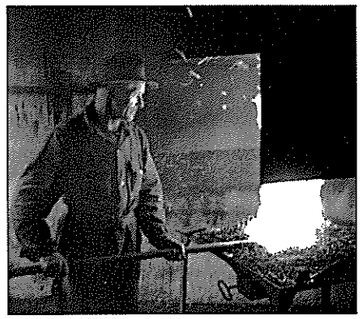
Gunnar Frisk står bredvid det som var hans specialtet, nämligen lastbilsflak.

– Chevrolets lastbilar importerades förresten även med egna hytter av stål. Fast dom ville åkarna inte ha. Stålet sprack på de dåliga svenska grusvägarna! Dessutom var hytterna så dragiga, kalla och gnissliga att de flesta föredrog att karossera lastbilarna med varmare, tystare och bekvämare hytter från Englund & Kjelsson.

Lastbilar repareras oftare

Fast det var när de stora kraftverksanläggena i Norrland drog igång i början av 1950-talet som jobben verkligen ökade. Lastbilarna som användes där slets hårt. Flaken, ja hela karosserna, tog mycket stryk. Och då lastbilsåterförsäljarna ofta hade små eller inga plåtverkstäder alls, så fick man lägga ut praktiskt taget allt karosseriarbete på fristående firmor. Englund & Kjelsson kom därför att göra i stort sett alla ombyggnads- och reparationsjobb på bilarnas överbyggnader på uppdrag av bland andra Scania Vabis återförsäljare.

–Och det här innebar minsann inte lite jobb! Ibland kunde vi ha flera än tio lastbilar i behov av vård stående på fabriksgården. Ofta var dom inte ens körbara. Då fick 10 till 12 man hjälpas åt att knuffa lastbilen in i fabriken. Jag minns att Scania Vabis började originalmontera BeGe-hytten från Oskarshamn. Skador på dessa var nästan hopplösa att rikta och reparera. Ett annan inte alltför ovanlig skada var sneda tippramar. Till sådana stålarbeten behövde vi kraftiga verktyg, så jag byggde en stor hydraulisk press. Stål som material i karosserna kom förresten mer och mer på 50-talet. Fast de flesta lastbilskarosser bestod faktiskt av mer trä än stål, även om man kallade



Smeden Johan Johansson var ett bygdegeni för vilket inget var främmande. Han blev känd för sin kniv av Krantz-stål med vilken han bl.a. gradade borrskägget på flaksmidet!

Så här drev man plåt. Det är Sten Nordin som gör ett hörn till en kaross.

Här tillverkas karossdetaljer. Det är Olle Karlsson som gör så kallade ämnen vid bandsågen.
I bakgrunden syns en busskaross.

Pelle Nordell var först byggnadssnickare. Sen "omskolades" han till karosserimakare. Här sysslar just med hytten till en riktigt specialbygge. Det är en av de charkuterilastbilar vi byggde under 1954. Man kan säga att de var "ambulatoriska nasarfordon för utprångling av korv, fläsk och lösviktskött…"

dom "stålkarosseri". Så därför var det under hela 1950-talet stor efterfrågan på både tillverkning och reparationer av träkarosser, berättar Evert. Och på tal om detaljer. På den här tiden utrustades lastbilskarosserna ofta med läckra beslag, kromlister och annat. Det gällde ju att leverera en tilltalande produkt också, beskriver Evert.

Allround karosseri

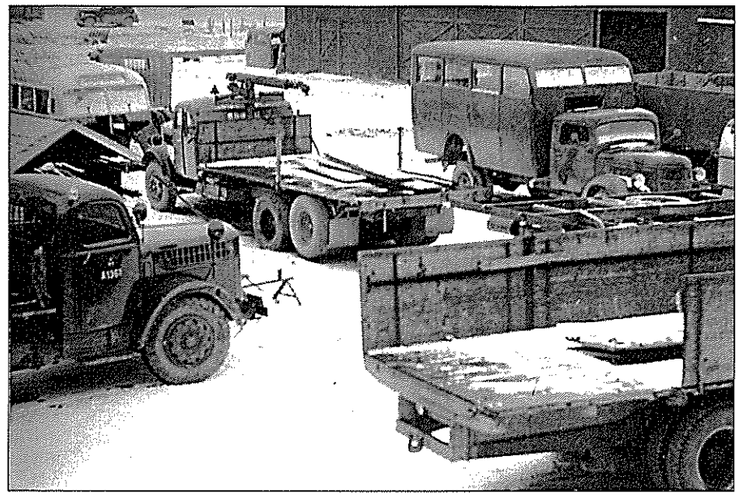
Slutligen hissades den färdiga karossen genom stora luckor i golvet ner i källaren. Där fanns en depå med bl.a. hytter för Volvos lastbilar klara att monteras på leveranschassier. Men det var inte bara hytter utan också flak som tillverkades i en kombination av trä, plåt och stål som var mycket vanlig vid den här tiden.

- Och det var med stål och plåt jag så småningom kom att arbeta, trots ett stort snickarintresse. Det var ont om utbildade svetsare, men jag var utbildad med gasarbeten och hårdlödning som specialité. Hos Englund & Kjelsaon lärde jag mig mycket, tycker jag. Det berodde nog på mitt eget intresse och att det fanns goda möjligheter att "plocka på" sig kunskap och kompetens. Man blev något av allround inom karosseribranschen. Men det var bara en fördel vid den här tiden och uppskattades av direktören Gunnar Englund.

–Vi arbetade inte bara med hytter och utrustningar för flakbilar. Näe, vi tillverkade också andra lastbilsbaserade produkter och påbyggnader samt busskarosser. Bland annat byggde vi charkuteribilar med inredning i rostfritt. Butiksbussarna som var "ambulerande affärer" hade mycket påkostade karosser som vi också gjorde.

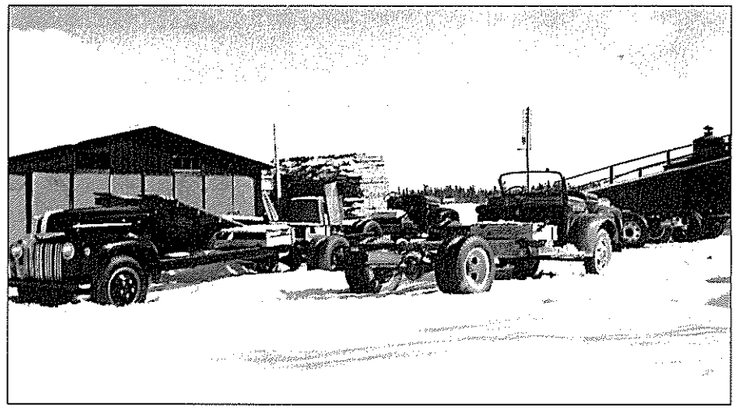
Även Brandkårerna beställde anpassade karosser som byggdes på både svenska och amerikanska lastbilschassier. Dessutom byggde vi skåpvagnskarosser på mindre Volvo och Chevroletchassier. Och bårbilar, riktiga specialbyggen på främst Volvo 830-chassier där karossen "dela-

Vårvintern 1954. Objekt i väntan verkstadsplats. I det här fallet ett tiotal Scania Vabis L60 och i bakgrunden en buss.



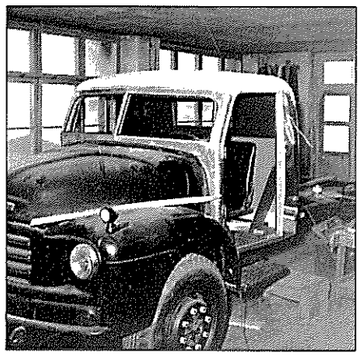
Trångt på fabriksgården i mars 1953. Fordon från bland andra Väg &.Vatten (Vägverket), Postens Diligenstrafik (Swebus) och militären väntar på reparationer respektive nya karosser.Vid magasinsgaveln står en leveransklar större lastbilshytt.

Åssså blev det den stora solförmörkelsen sommaren 1954. Gubbarna på verkstan lånade svetsglas. Stöd mot ett stadigt Volvochassie underlättade observationen.

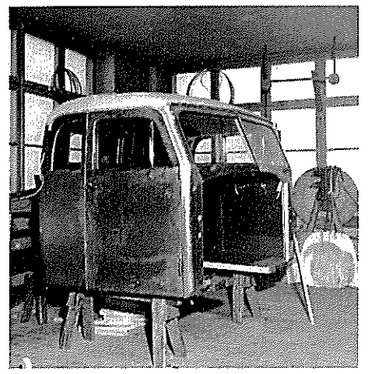


Fabriksgården vintern 1946-47. Ford- och Chevroletchassier som skall utrustas med både hytt och flak. Notera chassiernas olika dimensionering. Fordchassiet till vänster är långt och smalt. Chevans är kort och kraftigt. I bakgrunden blivande karosser, det vill säga en av björkplankstabbarna.

Atmosfärbild i dubbel bemärkelse. Svetsning av ett par elektroder i lastvagnsverkstaden gav den här "förtätade stämningen".



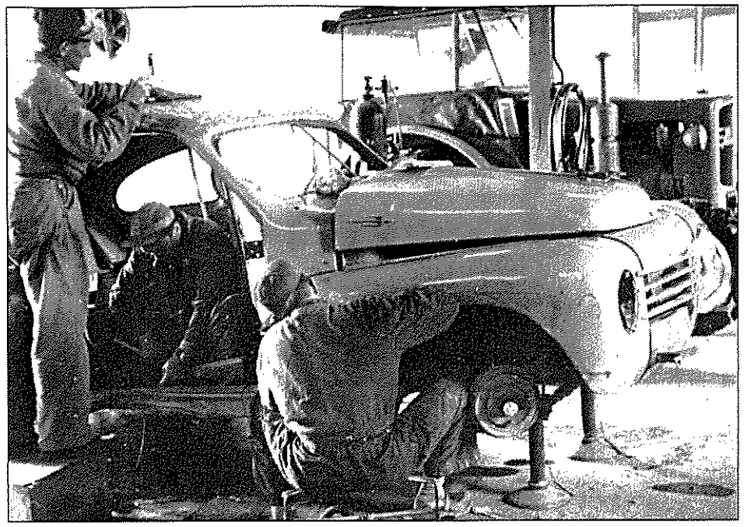
Montering av E&K kaross på Bedford i december 1954. Karosserna på Bedford, Chevrolet och Ford byggdes oftast direkt på chassiet. När chassierna kom till oss var de försedda med torped och vindruta från tillverkaren. Det fick vi skära bort för att anpassa torpeden efter E&K karossen.
Originalkarosserna ville ingen ha. Dom var helt enkelt för dåliga.



Tillverkning av Volvo "vilhytt" i december 1954. Så här såg dom ut, dom första "långtradarhytterna". De byggdes längre än standardhytterna. Man fick då plats med en "helsoffa" bakom framsätena. På golvet till höger om hytten står mallarna till förarstolen.

des" på mitten i längdriktningen. Också Skvadrarna förstås. En hybrid som var till hälften buss och hälften lastbil, beskriver Evert och berättar vidare att han med tiden upptäckte att konkurrenterna tillverkade modernare hytter och karosser än vad Englund & Kjelsson förmådde.

–Ja, jag minns att konkurrenternas karosser invändigt var lackerade i ljusa färger och kändes på det hela taget fräschare. Våra produkter höll fast vid det lite äldre "stuket". Vi lackade ofta våra inredningar i aningen mörkare färger med så kallad Mikado-lack. Det var en fernissaliknande oljelack från Beckers, som var hopplös att få nån bra finish på. Kanske var det här en av orsakerna till att det blev mindre jobb. Fast en större orsak var nog att lastbilarna och bussarna i slutet av 50-talet allt oftare levererades till kund med egentillverkade originalkarosser i stål från större fabriker.

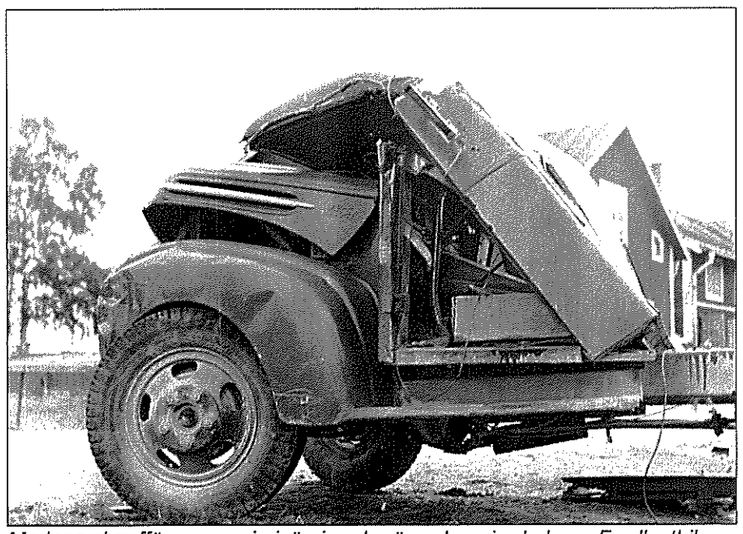


E&K hade också en omfattande bilplåtslageriverksamhet i en tid då man ännu riktade och reparerade plåtskador på personbilar. Här är en välkvaddad Volvo PV i plåtverkstan, juni 1954. På den här tiden riktade man bilplåt. Det skulle mycket till innan vi bytte detaljer. I bakgrunden skymtar något som på den tiden var en stor nyhet. Det är en fyrhjulsdriven MAN-traktor som vi utrustar med hytt.

Mussproduktion och krockprov

Säkert var han inte ensam om att under senare delen av 1950-talet upptäcka att utvecklingen, trots ett bra rykte och fina produkter, höll på att gå ifrån mindre och medelstora karosseritillverkare som Englund & Kjelsson. Masstillverkade produkter konkurrerade ut skickligheten hos dom gamla karossbyggarna. Andra tillverkningsmetoder, samt att fordonstillverkarna i allt större utsträckning krävde att återförsäljarna själva skulle göra alla förekommande arbeten, ledde till att många fristående karosserifirmor fick färre beställningar och reparationsjobb.

–Fast det som definitivt blev sista spiken, om man säger så, för många karosserifabriker, var kraven på krockprov. Statens Provningsanstalt beslöt att karosser och hytter måste genomgå hållfasthets- och kollisions- prov. Tillverkarna fick lov att bygga och skicka "typkarosser" för provning. Det här blev en hantering som den mindre karossören inte hade ekonomisk möjlighet att genomföra.



Medans chauffören gav sig iväg i andra ärenden gjorde hans Fordlastbil likaledes. Bilen stannade mot en björk. Stenlasset på flaket fortsatte färden… Slutdestinationen blev ett jobb för karosserifabriken.

Englund & Kjelsson byggde sin sista kaross alldeles i slutet av 1950-talet. Men då hade jag slutat sen ett år tillbaka och börjat som bilskadereparatör och svetsare av kvalificerade arbeten i den nybyggda karosseriverkstan hos Scania Vabis återförsäljar.

Per Ericsson

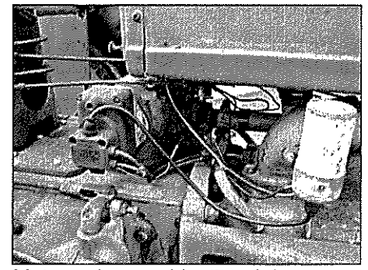
Arvemuséet

Det här ser man inte så ofta på traktorer i Sverige. Men det är desto vanligare på traktorer i USA. *Foto: Sven Asp*

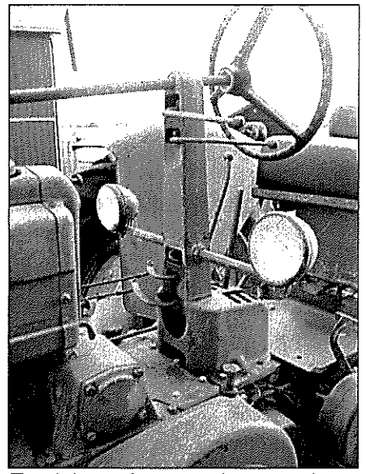
Muséet i Arvesund kan sägas vara en fortsättning på det stora projektet att rädda ångbåten Östersund. Det är en båt som lyckligtvis inte skrotades efter att den tagits ur tjänst. Den bar under en period namnet Las Vegas.

Så småningom köptes den av en militärflygare som arbetade på F 4. Men eftersom han senare fick en placering i södra Sverige, blev båten stående i sjön. Och det var här eldsjälen Örjan Bergqvist och några andra entusiaster kom in i bilden.

Man kontaktade båtägaren, som var beredd att sälja båten för 7000 kronor. Nu bildades den idéella föreningen Bevara Ångaren Östersund, och 1983 lånade man pengarna för att genomföra köpet. Det första viktiga steget var att få upp båten ur vattnet. Sen lyckades man få AMS-bidrag för arbetskraft som skulle arbeta med renoveringen. Det var inte särskilt enkelt, eftersom AMS krävde motprestationer från föreningens sida. Så man fick lägga ner mycken energi på att få fram pengar, samtidigt som man själva också jobbade idéellt med renoveringen.



Motorns högra sida. Tändningen drivs från vevhusets översida. Där sitter också en vinkelväxel, som via en lång axel driver kylfläkt och generator. Här har man batteritändning, men visst ser det ut som om det skulle varit magnet från början. Har magneten kanske blivit trött så att man bara utnyttjar fördelarfunktionen hos den.



Tändning och gas regleras med snyggt formade spakar.

Såghus blev vandrarhem

1986 var båten så pass klar att den kunde vara med på Ångbåtens Dag, och 1989 var den godkänd för passagerartrafik. Och då kunde man ju tro att alla entusiasterna borde vara så slutkörda att man bara ville ta det lugnt. Men så var det inte i den här föreningen. Eftersom det fanns ett gammalt såghus på föreningens fastighet, beslöt man sej för att renovera det för att använda det som vandrarhem. Därefter fortsatte man med att planera för ett muséum.

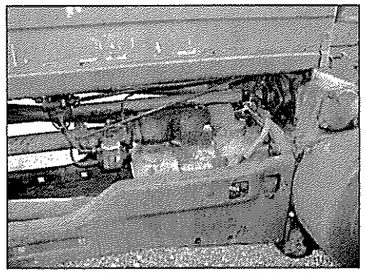
Örjan Bergqvist berättar att ett av de viktiga målen med muséet är att kunna visa yngre människor hur snabbt samhället och levnadsförhållandena ändrats. Ångbåtarna och järnvägen gjorde det möjligt att frakta saker på ett effektivare sätt, vilket skyndade på utvecklingen. Man har byggt upp avdelningar med olika miljöer där man visar hur det kan ha sett ut förr. Det är naturligtvis extra intressant för äldre människor som känner igen föremål från sin egen uppväxt.

Örjan berättar att i fjol fanns bland besökarna en äldre man som plötsligt kände igen sin egen hyvelmaskin. Det är en mycket finurlig hyvel, som både hyvlar översidan samtidigt som den kanthyvlar och spåntar brädorna. Den besökande mannen hade lånat ut hyveln, men aldrig fått tillbaka den. Nu blev han glad över att se att den fanns kvar.

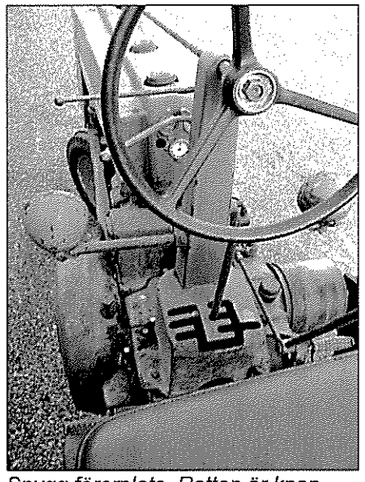
Kan det ha varit i Kalle Anka som man ritade traktorerna så här förr. Någonstans i bakhuvudet sitter en bild av att det är så här en amerikansk traktor ska se ut. Tätt sittande framhjul, lång rak motorhuv och en rattstång som är nästan horisontell.

Traktorerna på muséet

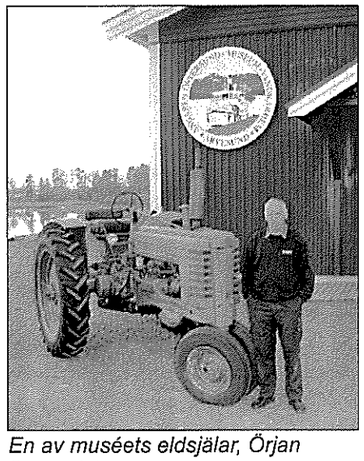
Som fordonsintresserad är det omöjligt att besöka muséet utan att fastna vid traktorerna. De flesta är bevarade i sitt gamla bruksskick, vilket är roligare att se än helrenoverade maskiner. Många av dem är förvånansvärt ovanliga traktorer. Min personliga favorit blir utan tvekan en John Deere. Den lär ska ha använts på F 4 för att dra gräsklippningsaggregat. I Sverige är det här en ovanlig traktor, men i USA är det en mycket populär modell bland dem som håller på med veterantraktorer. Där har de här modellerna fått smeknamnet "Johnny Popper", troligen på grund av avgasljudet från den endast tvåcylindriga motorn. Det här är en modell B, vilken tillverkades mellan 1935 och 1952.



Vänster sida av motorn. Två cylindrar och tvärställd vevaxel.



Snygg förarplats. Ratten är knappast original. Man behöver inte tveka över lägena i den sexväxlade lådan.



En av muséets eldsjälar, Örjan Bergqvist.

Öppethållande

Museet är öppet juni - augusti. Om man vill veta mer, eller ha en guidad tur, ring 0640-441 68.

Sven Asp

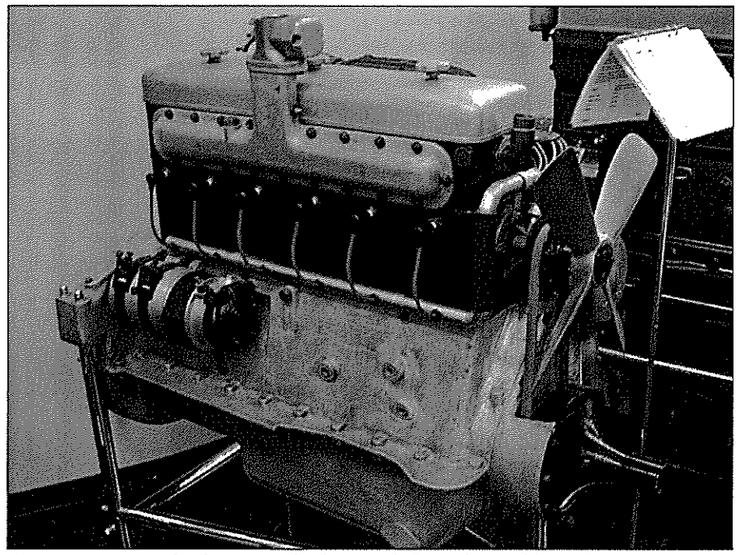
Scania genom tiderna

Nu fortsätter vi berätta om Scanias fordon. Vi slutade i förra tidningen med de brandbilar som tillverkades år 1912-1919 och går nu vidare fram till tiderna efter första världskriget och till vad Scania är i dag.

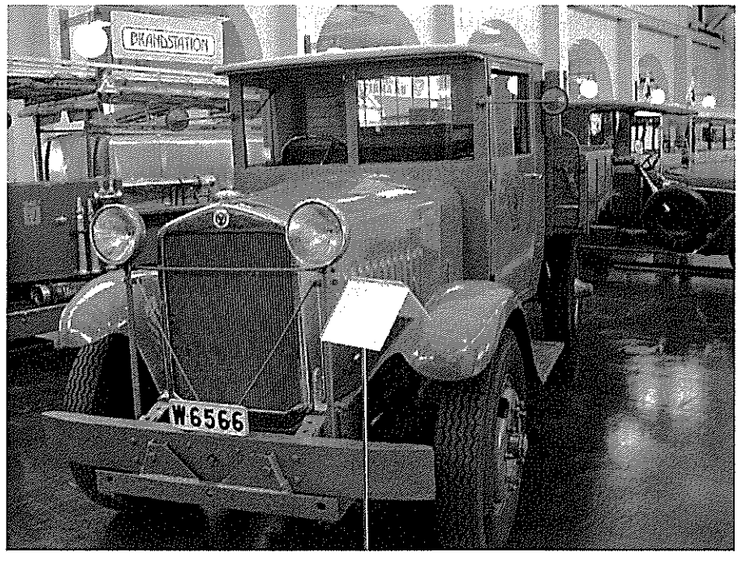
Efter första världskriget var marknaden inte stor för Scania-Vabis. 1921 hade bolaget skulder på över 21 miljoner kronor, en hisnande summa på den tiden, och bolaget ombildades och ändrade inriktning. Beslut togs att personbilstillverkningen skulle upphöra och produktionen skulle begränsas till tyngre lastbilar och bussar. Sammanlagt tillverkades 830 personbilar, varav 122 vid Malmöfabriken, fram till 1929 då den sista bilen levererades till VD:n Gunnar Lindmark för personligt bruk.

Industri- och marinmotorer

Redan 1902 levererade Vagnfabriken sin första motor för marint bruk. Mobila motorer för drivning av oljeborrverk såldes 1913 till S: t Petersburg. Scania-Vabis lanserade under första världskriget en 8-cylindrig V-motor som kunde köras på alkohol. 1924 kom den 4-cylindriga toppventilmotorn, typ 1444, som vann framgång hos till exempel Svenska Diamantbergborrning. Den modifierade modellen 1544 kom att vara kvar i produktion ända fram till 1942, på grund av efterfrågan hos industrikunderna.



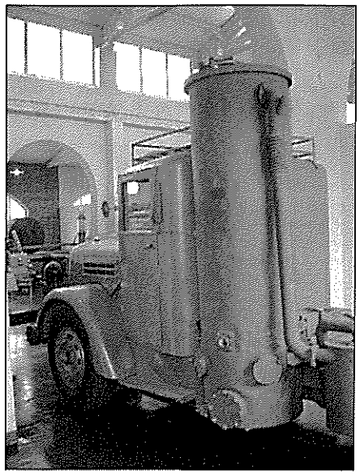
1926 presenterade den svenske konstruktören Jonas Hesselman en hybrid mellan förgasar- och dieselmotorn. Den drevs med motorbrännolja men hade betydligt lägre kompression än en diesel. Bränslet matas in i varje cylinder med en insprutningspump och tändningen sker genom magnet och vanliga tändstift. Hesselman-motorerna hade lägre bränsleförbrukning än motsvarande förgasarmotorer och brännoljan kostade hälften så mycket som bensinen. 1927-1938 monterades Scania-Vabis motorer med Hesselmans princip. Motor på bild från 1934:
Motortyp: 15622, Scania-Vabis Hesselman-motor
Effekt: 80 hk
Cylindervolym: 7,1 liter
Cylinderdiameter: 105 mm
Slaglängd: 136 mm



Bilen användes för timmertransporter med tillkopplad släpvagn, därefter som grus- och plogbil fram till 1955 då den gått cirka 1 450 000 km.
Motortyp: 16621, 6-cylindrig Hesselmanmotor (halvdiesel), 90 hk, 7,75 liter
Chassityp: 3352
Axelavstånd: 3.8 meter
Totalvikt: 6 580 kilo
Maxlast: 2 360 kilo

Världskrigens påverkan

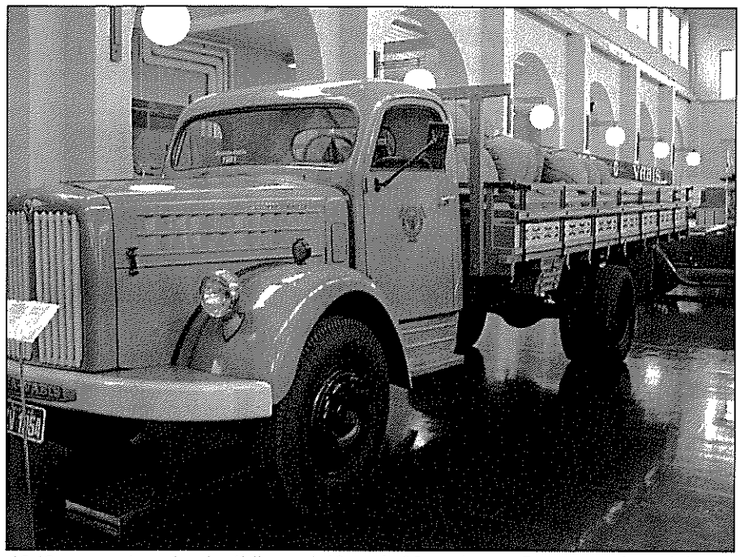
1916 levererade Scania-Vabis några lastbilar till armén som testades för ”fältmässiga förhållanden” genom att köras mellan Stockholm och Boden. Det blev 130 mil på vägar som inte förbättrats sedan 1800-talets början. Färden tog 14 dagar och alla bilar tog sig fram i leran. En beställning på 10 bilar gjordes. 1941 fick Scania-Vabis en order på 116 stridsvagnar och 1942 ytterligare 140 vagnar. Företaget levererade dessutom över 300 stridsvagnsmotorer till Volvo och Landverk och var under krigsåren nästan enbart inriktad på försvarsindustri. Även efter kriget har företaget tillverkat diverse olika specialfordon för försvarets räkning. Åren 1916-1919 tillverkade Scania-Vabis en sexcylindrig Mercedes flygplansmotor på 120 hk för ett arméflygplan. Cylindervolymen var på 9,5 liter och den vägde endast 195 kilo.



Den här dragbilen är levererad till Hellefors Bruks AB i Fredriksberg. Eftersom gengasmotorerna blev besvärande svaga försökte man kompensera med ökad cylindervolym. Det här är en av tolv lastbilar som fick 8-cylindrig motor.
Motortyp: B801/1, 8-cylindrig bensinmotor i gengasutförande, 125 hk, (180 hk bensin), 10.34 liter
Gengasaggregat: Imbert
Chassityp: 355/1 - 5,5 ton
Last: Påhängsvagn för max last 11 000 kilo

Exportmarknaden vidgas

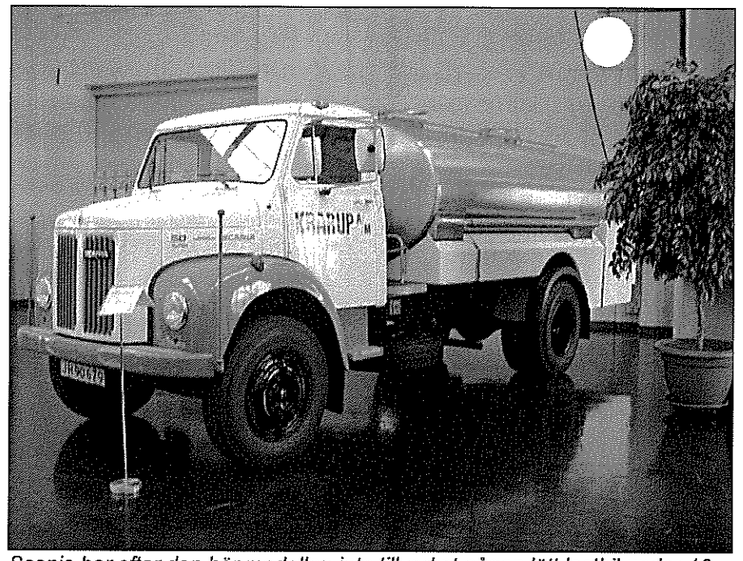
Scania-Vabis riktade tidigt blickarna mot utlandet och export. Agenturer och filialer bildades runt om i Europa, men även från länder som Siam och Australien togs exportordrar. 1913 bildades Dansk Aktieselskab Scania-Vabis som var ett helägt dotterbolag, 1914 en filial i S:t Petersburg och 1917 Norsk Automobilfabrik A/S. På slutet av 1940-talet satsades målmedvetet på utlandsförsäljningen och i mitten av 50-talet låg företagets export på runt 50 procent.



1949 presenterades lastbilarna i 40- och 60-serierna. De var ett betydelsefullt tekniskt steg framåt med direktinsprutad dieselmotor som gav 20-25 % lägre bränsleförbrukning än motsvarande av förkammartyp. Den här L65: an levererades till Brasilien 1951 och den rullade fram till 1974.
Motortyp: D622, direktinsprutad diesel, 6-cylindrig, 135 hk, 8,47 liter
Chassityp: L65 (1949-!954)
Axelavstånd: 5,0 meter
Totalvikt: 11 000 kilo

Scania-Vabis dieselmotorer

1936 introducerades en ny motorfamilj som kunde fås som förgasar-, Hesselman- eller förkammardieselmotor och som lätt kunde byggas om mellan de tre systemen. Speciellt med förkammardieseln är att bränslet sprutas in i en förkammare till cylindern där den antänds av kompressionsvärmen. Bränslet förbränns dock inte helt utan förgasas och trycks in i cylindern för slutlig förbränning. Förbränningen sker alltså i två etapper. Vid kallstart måste bränsletändningen ske med hjälp av elektrisk glödtråd. Den här motorn kallas motortyp 16641 förkammardiesel och tillverkades från 1936 till 1950. Den har en cylindervolym på 7,8 liter och ger 120 hk. Eftersom utvecklingen gick framåt kom nya motorer. 1949 introduceras den nya ”heldieseln” Scania-Vabis Direct Injection Diesel som hade högre kompression än tidigare och värmen av kompressionen räckte till för att antända bränslet även vid kallstart. Bränslet sprutas nu in direkt i cylindern utan att det finns någon förkammare. Direct Injection motorn D610 gav 1949 135 hk ur sina 8,5 liter. Det medförde att dieselmotorerna blev både driftsäkrare och sparade 20 procent bränsle. De fordonsägare som utan motorrenovering körde 400 000 km med den nya motorn utlovades ett diplom och en kylarprydnad. Detta mått av tillförlitlighet väckte stor uppståndelse vid lanseringen av 1950 års lastbilar, men var redan i mitten av 50-talet att betrakta som vardagsmat.



Scania har efter den här modellen inte tillverkat någon lätt lastbil under 16 ton. Den här mjölkbilen har tillhört det dansk mejeri på Fyn. Under 15 år hämtade den mjölk fyra turer per dag, 7 000 liter per gång. Den har gått 469 000 km.
Motortyp: DS5, 4-cylindrig direktinsprutad diesel med överladdning, 120 hk, 5,2 liter
Chassityp: L50 (1968-!975)
Totalvikt: 12 000 kilo

Andra generationens lastbil

1963 presenterade Scania-Vabis 76-serien med LB-76 som var den första frambyggda lastbilen som de byggt sedan ”Bulldogen” för 30 år sen. Den raka sexan hade blivit både större och starkare och var nu uppe i 11 liter och 220 hästar. Det var Europamarknadens längdbegränsningar på fordonståg som drev fram byggandet av korta hytter och 1966 införde även Sverige längdbegränsningen 24 meter.

King of the road

Scanias rykte som King of the road grundar sig till stor del på den V8-motor på 14 liter som de har byggt upp genom åren. Motorn lanserades 1969 och med 350 hk vid 2 300 varv och ett vridmoment på 1 245 Nm vid 1 500 r/min, blev den Europas starkaste dieselmotor för lastbilar. Den skulle ha bra dragkraft på låga varv, vilket kräver färre växlingar, och dessutom vara slitstark. 1977 togs ett viktigt steg mot lågvarvs- och körbarhetsteorin, när motorns maximala effekt ökades till 375 hk vid ett lägre varvtal. Vridmomentet höjdes samtidigt till 1 480 Nm vid 1 300 r/min. 1995 kom slutversionen av 14 liters V8-motorn med en effekt på 530 hk vid 2 300 varv och ett vridmoment på 2 300 Nm vid 1 100-1 500 varv. I marinutförande kunde den ge upp till 650 hk. Den har numer ersatts av en V8-motor på 16 liter som ger 580 hk och 2 700 Nm i sitt lastbilsutförande, och ger upp mot 900 hk i industi- och marinutförande.

Det här var den Scaniamodell som öppnade den italienska marknaden. Just den här bilen har gått på Sicilien i cirka en miljon kilometer innan den togs ut drift och renoverades av Italscandia för att ingå i museumsamlingen.
Motortyp: DS14, direktinsprutad turboladdad diesel, 375 hk, 14,2 liter V8
Chassityp: LB 141 (1976-1981)
Totalvikt: 18 000 kilo, tågvikt 43 200 kilo

Scania turbocompound

Turbocompoundmotorn från 1991 baseras på den vanliga 11-liters motorn men är utrustad men en andra avgasturbin. Turbocompound betyder att när motorn arbetar hårdast och avgaserna är som varmast utnyttjas överskottsenergin till att driva den andra avgasturbinen. Kraften som tillvaratas i den andra turbinen förs tillbaka till motorns svänghjul via en mekanisk transmission och ökar på så sätt motorns effekt med cirka 40 hk till 401 hk och verkningsgraden ökar till ca 46 procent. Turbocompoundmotorn finns även idag men nu i ett 12-litersutförande på 470 hk.

Scania i dag

Scania är en av de fem största tillverkarna av tunga fordon i världen och säljer i cirka 80 länder. Cirka 30 000 personer är anställda varav 14 000 i Sverige. Den överlägset största marknaden för lastbilar är Storbritanien. För bussar är Brasilien den största marknaden. Den sammanlagda försäljningen har det senaste decenniet legat på cirka 50 000 fordon per år.

Text: Lena Löfhaugen och Bertil Lindberg
Foto: Bertil Lindberg och Per Karlstedt

Källor: Scaniamuseet i Södertälje där bilderna är tagna
Boken "Scania 100 år 1891-1991"

Mopedutflykten 5 juni

Som det har framgått i bland annat ÖP och på vår hemsida på nätet så var vi cirka 25 stycken tappra mopedåkare som trotsade vädret och rastade mopparna. Vi har ju varit straxt över 100 deltagare som mest men nu skildes agnarna från vetet! Endast de tuffaste av de tuffa åkte denna dag!

Och jag kan lova att då vi åkte över Vallsundsbron på tillbakavägen mot stan, och det blåste riktig västan med tillhörande regn då kände man sig nästan som en riktig Hells Angels istället för en Fjälls Angels. När regnet slog in i vänstersidan av ansiktet kändes det som om tusen nålar stacks i samtidigt. Av naturliga skäl så hoppade vi över fikastället vid bryggan i Slandrom och intog kaffet och mackor i verkstaden hos Kent Blomkvist i Namn istället. Tack för att du skaffade oss tak över huvudet!

Vi hade planerat att åka en längre sträcka men vädret gjorde att vi kortade av det hela och vände tillbaka till stan och målet på Jamtli för att intaga korv med bröd.

Det här var första gången vi har haft ett tufft väder på våra mopedutflykter men vi kommer igen!!!

JG Jonsson

MOPEDUTFLYKT

SÖNDAG 28 AUGUSTI

Stadsloppet för moder
Start 10.00, travparkeringen i Östersund

Tag med eget fika
Startavgift 30:-

VÄLKOMMEN!

Lopp 30 och 46-59-svängen i Funäsdalen 10 juli

Rallyt kommer att starta 9,00 från Hamrafjällets Wärdshus i Tänndalen där vi också bjuder på lätt frukost från 8,00.
Vi kommer att åka en runda på cirka 14 mil i gränstrakterna mellan Funäsdalen och Röros i Norge.
I Röros bjuds alla rallydeltagare på lunch.
Rallyfest med prisutdelning på Hamrafjällets Wärdshus.
Rallyt omfattar fordon mellan 1925-1945 (Lopp 30) och 1946-1959 (Lopp 46-59)
Ingen startavgift – MHS bjuder på frukost-lunch till alla rallydeltagare, även de som ej är medlemmar.
Begränsat antal deltagare – först till kvarn.....

Anmälan och info till Hans Ola "Luppen" eller Kicki Törnberg på 0684 29234, 070 2175256 FÖRE 24 juni.

På lördagen 9 juli har vi fri entré och egen parkering på BRUKSDAGARNA i Ljusnedal, ett av fjällvärldens större arrangemang, om vi kommer i fordon före 1960. Kolla bruksdagarna på http://ljusnedal.sida.nu

För de som behöver finns rabatterat boende i lägenheter eller camping för rallydeltagare. Info/bokning samma tel nr som ovan.

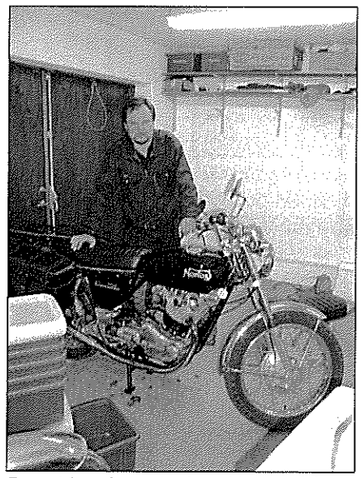
Garagebesök hos Bengt Lyrén

BSA Lightning 650 cc från 1970. Den enda av Bengts cyklar jag sett som varit smutsig. Smörjsystemet är ombyggt för säkrare smörjning av vevaxeln. *Foto: Sven Asp*

Bengt började sin mc-karriär i Åre. Där fascinerades han tidigt av alla motorcyklar som han fick syn på.
Han var inte särskilt gammal när han började leta upp de motorcyklister som fanns i byn, för att se på när de mekade med sina maskiner. Om det nu var för att de blev trötta på hans närvaro, eller om det var av omtanke, men hursomhelst fick han ett mopedvrak av dem för att meka med. Och med stor entusiasm, en skiftnyckel och en skruvmejsel gav han sej på moppen, som han så småningom kunde köra lite med. Men ett budgetbygge var det. Han hade till exempel bara en riktig vajer till den, och den gick naturligtvis till gasen.

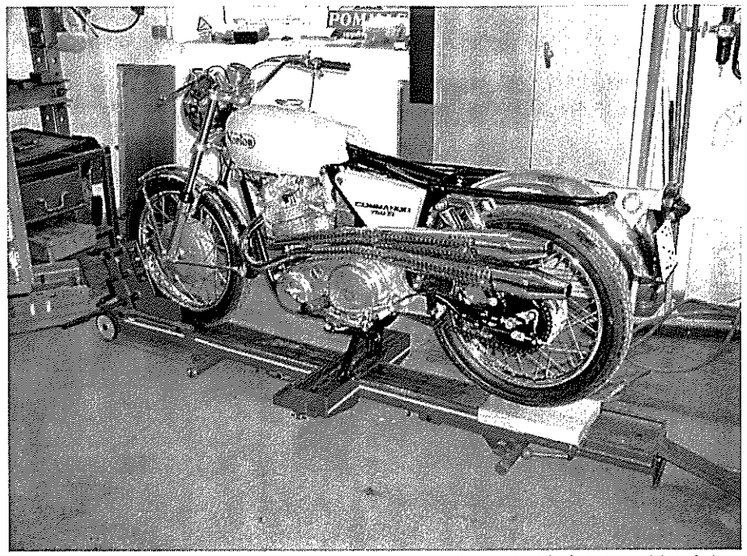
Kraven växte

Så småningom växte kraven, och Bengt började leta rätt på en del äldre små motorcyklar, som han gjorde vägar och grusgropar osäkra med. Men



Bengt har fyra stycken Norton från 1970. Det här är den Commando R, som han har kört mycket med, cirka 8000 mil har det blivit. Fantastiskt driftsäker maskin som dessutom är helt fri från oljeläckage.

Commando Fastback också av -70 års modell förstås. Den här hade sprängt vevhuset, varför den begåvats med en 850-motor. Bengt tänker övergå till att använda den här cykeln som bruksmaskin, eftersom han säger att den känns lite bättre eftersom man sitter lägre och längre bak än på R-modellen.



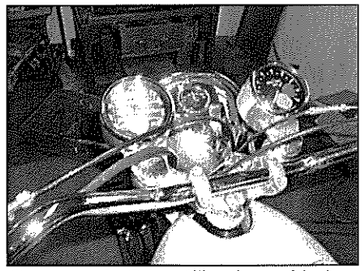
Commando S. Norton hade en mycket expansiv period i slutet av 60-talet och början av 70-talet. Commando har motor och baksving gummiupphängda, vilket gör att man slipper de flesta vibrationerna från motorn. Sen hade man olika utseendemässiga varianter. S-modellen var nog verkligen tänkt att charma amerikanerna, med sitt opraktiska men snygga avgassystem. Den här maskinen är ganska unik, eftersom den till stor del är uppbyggd av original reservdelar. Det hela började med att Bengt letade upp sånt som blivit över när Norton-ägare byggt om sina cyklar. Så småningom insåg han att han hade nästan en motorcykel. Ram med papper fanns hos Laggan i Lerum, och sen var det bara till att börja bygga. I takt med att Bengt fick tag på nya reservdelar hamnade dessa på cykeln. Idag är det troligen omöjligt att göra något liknande, eftersom original reservdelar är mycket sällsynta. Bengt funderar på att sälja den här cykeln, och i så fall får den nye ägaren i princip en ny Norton.

en vacker dag hade det blivit dags för en helt laglig och registrerad maskin. Valet föll på en Moto Guzzi Stornello, en fyrtakts 125:a. När det sen blev dags för en tung mc, blev det först en japanare, nämligen en Yamaha 650 av -72 års modell, men den kändes aldrig helt rätt även om den var ganska "Triumphlik", usel väghållning hade den dessutom.

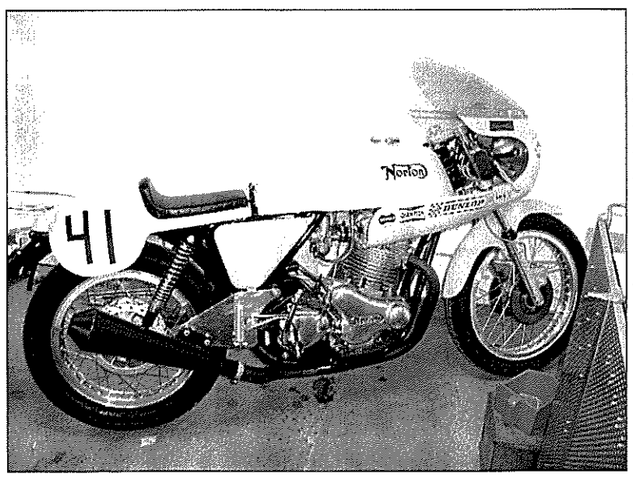
Norton favoriten

Men sen är det huvudsakligen Norton som gällt för Bengt. Trots det är det en BSA som står parkerad framför huset vid det här garagebesöket. Bengts kickben mådde inte bra av skidåkning i vintras, så därför är det den lättkickade BSA:n som gäller ett tag.

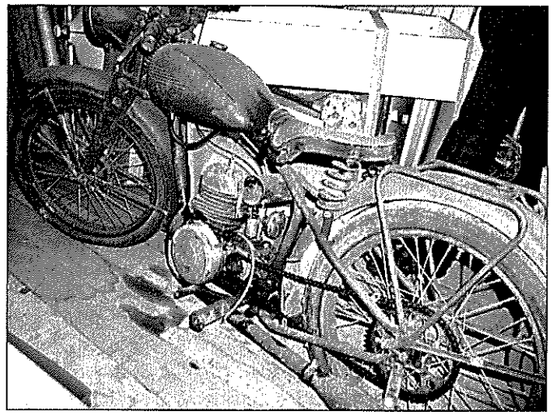
Sven Asp



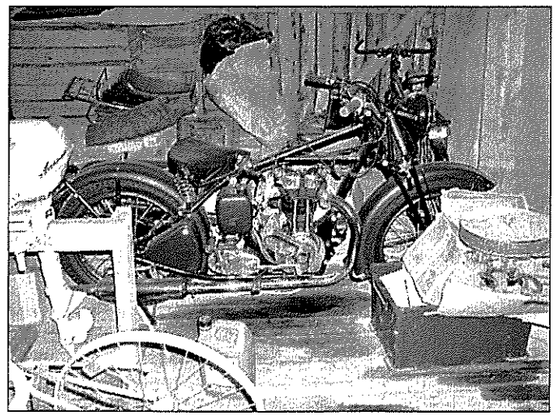
Commando S har till och med helt nya mätare med plasten kvar på varvräknaren.



Sen återstår värstingen. En Dunstall Norton som Bengt fick köpa som vrak. Den var kraschad och hade även brunnit, och var i ganska tråkigt skick. Att den heter Dunstall innebär att Paul Dunstall köpte cyklar från fabriken som han sedan trimmade och utrustade med sina egna tankar, sadlar, kåpor, skivbromsar mm. Efter Bengts renovering är den inte helt i Dunstall-utförande. Plastdetaljerna kommer nu från Norvil (Produktionsracerprylar) och en del ytterligare modifieringar är gjorda på motor (balanserat, blueprintat, modifierat smörjsystem, förstärkt vevaxel, Carrillostakar, högkompskolvar, större ventiler och smothboreförgasare) även växellådan är modifierad av Bengt med bl.a ett extra lager på kedjesidan för att den ska klara den extra effekten. Fästöronen i växellådan har brotschade hål med inpassade fästbultar och dubbla sträckare för att den inte ska kunna vrida sej.

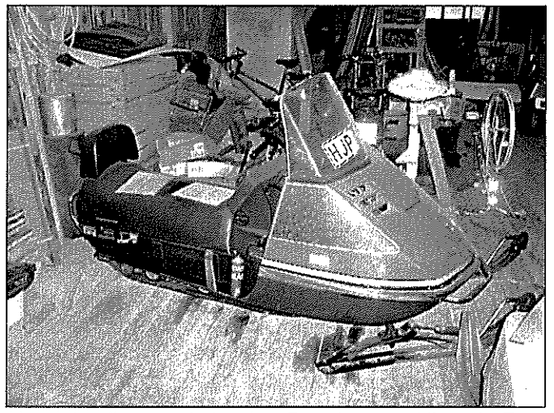


En Husqvarna 120 i nött bruksskick finns också.



Men det finns lite annat än Norton här också. Här ser vi en Ariel 350 från 1943, det vill säga en civiliserad krigsmaskin. Lite kul i sammanhanget är att denna cykel köpte Bengt exakt 50 år efter att hans svärfar sålt den varpå den vandrat omkring i Ångermanland.

Bengts pärla på fyra hjul: Ford Fairlane Crown Victoria från -56. Bengt har lagt ner ett otroligt jobb på den här bilen. Den var tidigare "renoverad" i USA, men det var en renovering som var mycket dålig. Bengt har fått byta mycken plåt och han har även beskrivit renoveringsarbetet i ett tidigare nummer av backspegeln. Men nu är han mycket nöjd med den.



När det gäller snöskotrar har Bengt en märklig sak. En Ski-Doo Nordic från 1973. Motor på 640 cc, och med en uppseendeväckande utsmyckning. Träimitation på huven bland annat. Det ser ut ungefär som om man inspirerats av hur vissa amerikanska bilar såg ut invändigt på 70-talet.

Macken på Jamtli – gör ett besök i sommar

Liksom de föregående två somrarna kommer macken och miljön 1956 vara öppen med rollspel under säsongen från midsommarafton till sista helgen i augusti. Jamtli ser även i år att det vore roligt med besök av bilar, motorcyklar etc etc av passande årsmodell.

Om du vill förgylla jamtlimiljön så åk och hälsa på Nyströms på Shell.

Du som kommer med fordon kommer naturligvis in gratis.

Extra trevligt med besök ser man från Jamtlis sida det vara vecka 32 då hela miljön 1956 kommer att "lyftas" lite extra. Dock, den 9-10/8 kommer vägen in till macken vara ockuperad av yngre trafikanter så då kan det vara svårt att komma in.

Hör gärna av er innan ni dyker upp så går allt smidigare hälsar Jamtli Historieland genom Anette Nordin.
Adresser.
Anette Nordin 063-140193. E-post anette.nordin@jamtli .com

Henrik Tungström

Nya medlemmar. Vi blir fler och fler...

David Abrahamsson
Söderåsen 2300
830 51 Offerdal

Mats Almström
Strandgatan 18 A
831 33 Strömsund

Edvard Bergstrand
Slandrom 375
832 93 Frösön

Björn Englund
Krondikesvägen 18 C
831 47 Östersund

Anders Eriksson
Parkgatan 3
832 41 Frösön

Angelica Glas
Rådhusgatan 105
831 46 Östersund

Robin Grönstedt
Hanna Nilsson väg 3
176 68 Järfälla

Mikael Handmark
Haga 105
834 97 Brunflo

Melvin Hiller
Lund 515
831 92 Östersund
Tfn: 063-207 25, 222 39
Fordon:
Ford Torrino 2d HT, 1970

Magny Isberg
Thunellsvägen 12
840 30 Rätan

Heikki Jansson
Nysved 115
832 94 Orrviken

Gunilla Jonsson
Allégatan 33
831 45 Östersund

Magnus Johansson
Odlarvägen 19
831 48 Östersund
Fordon:
Crescent 50 SS, 1972

Gustaf Jernberg
Studenvägen 22
752 34 Uppsala

Erik Jonsson
Fäste 651
830 23 Hackås
Tfn: 063-77 02 80, 070-623 91 13
Fordon:
K0750 M, 1969
Mercedes Benz 180, 1958
Mercedes Benz 180, 1960
Mercedes Benz 200 D, 1966
Mercedes Benz 350 SLC, 1974
Mercury Montclair, 1957
Mercury Montclair, 1957
Moskowitch 407, 1963
Opel Rekord Olympia, 1955
SMV 25 CL, 1973

Inger Jonsson
Älgstråket 4
831 43 Östersund

Lars-Erik Jonsson
Solvägen 2
840 90 Ytterhogdal

Sven-Inge Jonsson
Älgstråket 4
831 43 Östersund

Tomas Jonsson
Freskvägen 17 B
831 46 Östersund
Fordon:
Opel Kadett, 1975

Ulf Jonsson
Älgstråket 4
831 43 Östersund

William Jonsson
Överhogdal 500
840 90 Ytterhogdal
Tfn: 0680-820 25
Fordon:
Citroen CV 2, 1968
Opel Rekord, 1956

Håkan Keller
Landvågen 105
835 92 Krokom
Tfn: 0640-150 01, 070-548 83 27
Fordon:
Cadillac Sixty-Two Coupé, 1958

Gimmy Krantz
Havrevägen 120
831 74 Östersund
Tfn: 063-871 68, 14 94 28
Fordon:
Husqvarna Novolett, 1955
Opel Kadett, 1968
Volvo LV 76, 1934

Åke Kristoffersson
Gränsgatan 26 B
840 60 Bräcke

Gunnar Lindqvist
Marmorvägen 7
834 33 Brunflo
Tfn: 063-223 05, 070-632 48 94
Fordon:
Puch Florida, 1964
Puch Florida, 1978
Tomos Lyx, 1961
Tomos Superior, 1962

Bengt Lund
Täng 1438
830 43 Ås
Tfn: 063-380 26, 070-693 80 26
Fordon:
Chevrolet Impala, 1966
Volvo 142, 1968

Anders Mattsson
Pelle Lindes väg 6
830 10 Undersåker

Sven Modin
Häggvägen 12
832 54 Frösön
Tfn: 063-432 64, 070-586 74 21
Fordon:
Opel Kadett Coupé, 1965
Volvo PV, 1960
Volvo PV, 1960

Linda Nilsson
Ullgårdvägen 1
840 50 Gällö
Tfn: 0693-200 26, 070-333 95 02
Fordon:
Standard Vanguard, 1950

Janne Nordin
Källkällvägen 6
831 43 Östersund
Tfn: 063-51 63 94, 070-344 80 08
Fordon:
BSA 500, 1947
Volvo PV 444, 1957

... och fler och fler...

Bengt Norén
Sem 1054
830 43 Ås
Fordon:
Gosa Golf, 1972
Volkswagen Golf, 1975
Volvo Duett, 1966
Volvo 142, 1973
Volvo 142, 1974

Sture Norlin
Östersemvägen 79
831 52 Östersund

Jens Norrlund
Norra Gröngatan 11 B
831 41 Östersund

Martin Olsson
Stackvägen 15
756 47 Uppsala

Sandra Ottosson
Rasten 115
832 93 Frösön

Anders Persson
Hornsgatan 8 A
832 42 Frösön

Jonas Rödén
Östervägen 40
169 55 Solna

Peter Salomonsson
Stationsvägen 8 A
840 64 Kälarne
Tfn: 073-828 02 24, 070-375 00 26
Fordon:
Cadillac Coupé, -1978
Opel Kapitän L, 1961

Maria Sundkvist
Svedjebacken 5 C
904 31 Umeå

Staffan Wahlman
Nyhemsvägen 3
830 43 Ås

Jörgen Ytterbom
Prästgatan 8
861 34 Timrå

Christer Ågren
Utsiktsvägen 5
832 96 Frösön

Bengt Öhlund
Rosenlundsvägen 1
831 34 Brunflo

MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till:
Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersundeller mailas till: ostersund@arkitektkopia.se
Annonsera även direkt på hemsidan: www.jvbk.nu

SÄLJES

Hillman Super Mark 4 1966. Avställd sedan 1979. Tel 063/ 515549

Indian Super Scout 750 cc -30, med sidovagn, besiktad och registrerad
BSA VM 20, 500 cc, -44. Påbörjat objekt i delar.
HVA 120 cc, -51, påbörjat obekt.
Larven snöskoter -74, under renovering.
Yamaha SR 250 cc. Avställd.
Diverse mc- och bildelar.
Per Andersson, Offerdal,
tel 0640-305 31

Austin A40 -53
Renoveringsobjekt/reservdelsbil.
Herbert tel 063-206 97, 0703-75 38 42

Reservdelsbil Austin A40 devon.
Lastbil Bedford K40 1954 renoveringsobjekt bra motor, dåligt trä i hytt ock flak. Ingemar tel 063-10 42 64

Mercedes-Benz 200, -75. Skattad och besiktad, prima skick. Samma familj sedan 1981. 31 000 mil, manuell, c-lås, röd och svart. Avställd under 6-7 år. Välskött, välservad, fint körd. Åretruntdäck + vinterdäck. Nyservad bakaxel mm. Även delar. Pris 25 000:-. Thure Johansson, tel 0695-500 94, 070-228 79 09

Rover 75 1957
Ny inredning i rött skinn, rostfri, nylackad i ljusgrå originalfärg. Veteranförsäkrad och i mycket bra skick.
Ring Lars, 070-550 28 43

Avlidna
Ann-Mari Persson
Gunnar Persson
Bengt-Erik Almgren

Vi lyster frid över deras minne

Rover 3500 1970
En mycket fin 1-ägarbil som rullat i Norrland, ca 500 mil per år. Originalskick och alltid servad. V8 på 113kw med automatlåda. Ett fynd för dej som uppskattar en bra och välskött originalbil.
Pris: 45.000:- (finns i Lycksele)
Säljes för dödsbos räkning.
Björn-Åke, tel 0950-200 06

Till MGA
ratt, växelspaksknopp o stötfångare samt Smiths oljetemperaturmätare graderad 30-110 grader.
Till VW cabriolet –73, fönsterlister.
Ove Persson, Lycksele, 0950-665 43

Till Chev –38, 4dr kaross
4st kompl.dörrar i bra skick men dålig klädsel.
Till Chev, sent 20-tal 2st hö fram och bakdörrar med lika pressning, 400:-,
1st vä framdörr m annan pressning, pris 200:-
Till Morris Minor (okänt årtal)
1st huv, 1st baklucka, 1st fram- och bakstötfångare, pris: 250:-
Till Eifel –37, -39 1st dålig kaross i 2 delar, med bakskärmar 1st vä framdörr, 1st baklucka 1st framaxel, 2stframskärmar, 1st golvplåt.
Till okänd 20-talsbil:
1st framsoffa m utsirad plädhållare och glidskenor, bottenmått 1040x600. Bredare upptill med urtag nertill/bakåt, för fötter? Hel och dålig klädsel i plysch. Pris 1.000:-
1st baksäte med komplett ryggdyna m utfällbart armstöd i mitten. Ryggdyna 1150x610, säte1100x590 dålig klädsel,pris 500:-
Birger Johansson, Hudiksvall
Tel 0650-232 09, 070-672 77 08

Mercedes Benz 220Sb 1963
Säljer nu min pärla som är i bra skick. Körklar. Pris: 50.000:-
Johnny Eneroth, Kramfors
Tel 0612-103 38 el 070-328 01 44

MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till:
Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersundeller mailas till: ostersund@arkitektkopia.se
Annonsera även direkt på hemsidan: www.jvbk.nu

SÄLJES

Harley Davidson WL 750 1946
Cykeln är totalrenoverad av HD proffs till toppskick. Svensk ägare sedan ny 1946. Säljes pga vikande intresse.
Johan Magnusson, Uddevalla
Tel 070-529 98 50

Ford T-Touring 1924
Mercedes Benz 170SV 1954
Mercedes Benz 250S 1967
Säljes för dödsbos räkning.
Bilarna finns i Vännäs.
Information genom:
Christine Sandberg 0935-201 15

BMC Austin 1100 1965
Körklar och nybesiktigad. Krom, lack, klädsel, motor mm är i bra skick. Körd 8725 mil sedan ny.
Pris: 21 500:-
Lars-Åke, Sundsvall
Tel 060-53 68 84, 070-231 66 67

Delar till TWN Boss
Bakskärm, verktygskassett, ramdelar, motor utan topplock, komplett Noris tändplatta inkl ankare, stålfälgar, kompl. nav, vevstakar, kåpor, motordelar, bakre stötdämpare, tekniska beskrivningar mm.
Till TWN 250: Kompl. tändplatta, vevstake mm.
Husqvarna flintamotor, 2st kompletta men med skadade kickfjädrar.
Husqvarna Drömbåge kompl.objekt.
Bertil Letho, Sundsvall
070-662 09 81

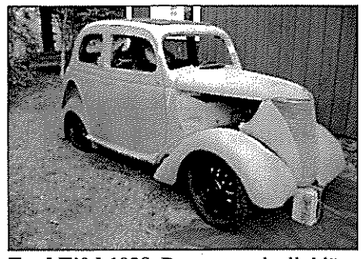
Delar till Heinkel Kabine
Rostig kaross, dörrar mm säljes
Jörgen Åström, Lycksele
Tel 0950-132 35

DKW AU-1000 1959
Originalskick, ren.motor o klädsel. Org.lack guldoliv/vitt tak. Ej reg.
Kjell Holmgren, Lycksele
Tel 0950-125 71

Matchless 500cc comp. –51
Renoverad och besiktigad.
Har även en Ducati 750 Paso 1990 körd 4000 mil till salu.
Sven-Erik Kolterud, Bonässund
Tel 0660-585 58, 070-525 48 09

Delar till T-Ford säljes
Ring Tore Oskarsson, Umeå
Tel 090-13 46 10, 070-232 91 10

Volvo Duett 1966. Påbörjad renovering, en del rostlagning kvar. Nyrenoverade bromsar mm, bra motor. 6 000:- eller högstbjudande. Gunnar 070-263 73 79



Ford Eifel 1938. Demonterad, allt bläst-rat, chassiet i stort sett körklart, ingen rost. 7 000:-. Gunnar 070-263 73 79

KÖPES

Volvosugga i militärutförande köpes.
Även tips är av intresse.
Bertil tel: 063-10 42 43

Husqvarna flinta 50cc cylinder, kolv och förgasare Stockholmare -65.
Tel 0695-500 94

Signalring eller hel ratt
till Volvo Amazon 1965 köpes.
Kurt Jonsson Tel 0910-72 41 66

Ratt till T-Ford
Typ "grosshandlarmodell", vikbar i höjdled vid in- & urstigning.
Ev byte i andra T-delar!
Tore Oskarsson, Umeå
Tel 090-13 46 10, 070-232 91 10
www.oskarsson@lonnen.se

KÖPES

Pallas förgasare P 8/1
Helst helt komplett.
Tel 0920-659 54

Talbot Samba cabriolet –84
Delar eller reservdelsbil sökes
Lars Berglund 070-790 84 00
Blinkersrelä 6v, köpes
Erik 070-204 73 25

Till International 1927
Väg- och hastighetsmätare, märke Stewart-Warner sökes, infästn. diameter 84mm
Bert Rönnlund, RåneåTel 0924/501 80

Till Chevrolet 1 ½ ton 29-31
Hytt eller delar av denna, har hö dörr, vindruteram, bakskärmar och 2 bakfälgar 6x20" med 10 bulthål.
Mats Brännström, Skellefteå
0910-182 93, 070-356 23 61

EFTERLYSNING

Du som har gamla billarm eller vetskap om SPARKRITE AT80 (troligen 70-80 talet). Saknar tekniska manualer, brochyr mm Vill inte skrota larmet som sitter i min bil för det verkar fungera men vet ej hur man stänger av det, avbitaren vill jag ej använda.
Hjälp! Jag söker någon som kan plåtrenovera min Citroën 1979 CX 2500 Prestige.
Ekonomiplåt till skadade delar finns, i stort nedre delen av bilen kall åtgär-das. Du som KAN plåt och har tid och utrymme hör av dej till mej ....
Bertil Letho, Timrå
Tel 070-662 09 81

---

www.fordonspoolen.se
söker fordon till sin databas för körning-ar av studenter, födelsedagsbarn osv.
För mer info kolla ovanstående adress.

UTHYRES

Biltrailer. Last 1 050 kg, totalvikt 1 600 kg, boggie, ramper, vinsch.
300:-/4 tim, 500:-/heldag.
JG Jonsson, tfn: 063-216 83, 070-335 80 80.

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

STYRELSE

Björn Staverfelt ordf
Vålbacken 140, 834 98 Brunflo
Tfn bost: 063-363 71
Mob: 070-397 00 15
Tfn arb: 063-360 26
Fax: 063-361 25
info@tegelbolaget.se

Göte Högbom v ordf
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se

Monica Andersson sekreterare
Blåhammarvägen 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-51 33 02
Mob: 0730-58 22 36
monicalouise@comhem.se

Tony Erlandsson kassör
Rotvägen 28, 831 73 Östersund
Tfn bost: 063-57 95 60
Tfn arb: 063-14 15 51
tony.erlandsson@telia.com

Sune Sandberg ledamot
Tolvmansvägen 44, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-220 77
Mob: 070-626 06 70
s.sune@telia.com

Rolf Fridh ledamot
Linvägen 12, 831 75 Östersund
Tfn bost: 063-57 93 60
Mob: 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com

Henric Tungström ledamot
Furutorpsgatan 23, 831 37 Östersund
Tfn: 063-51 49 96
Mob: 070-669 49 96
henric.tungstrom@telia.com

Lasse Carlsson ledamot
Brogårdsvägen 45, 830 30 Lit
Tfn: 0642-102 11
Mob: 070-294 66 29
litslasse@telia.com

Örjan Palmquist suppleant
Ångsta 1581, 830 21 Tandsbyn
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan@bahnhofbredband.se

Per Ericsson suppleant
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit
Tfn bost: 0642-920 43
jamtlands.nyby@mail.op.se

Ellinor Hemå suppleant
Rotvägen 43
831 73 Östersund
tel bost: 063-80830
ellinor.hema@telia.com

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

Jan-Gunnar Jonsson förs.ansv
Ängevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84

Gösta Lindström
Box 2007, 840 31 Åsarna
Tfn bost: 0687-300 24

Göran Lindberg
Strandgatan 21, 830 80 Hoting
Tfn bost: 0671-102 32

EVENEMANGSKOMMITTÉ

Henric Tungström sammankallande
Furutorpsgatan 23, 831 37 Östersund
Tfn: 063-51 49 96
Mob: 070-669 49 96
henric.tungstrom@telia.com

Sven Jernberg
Ösa 1287, 830 43 Ås
Tfn: 063-305 17
Mob: 073-067 71 41

Åke Jonsson
Nyängsvägen 16, 831 48 Östersund
Tfn bost: 063-12 41 52
Mob: 070-554 22 66

INFORMATIONSKOMMITTÉ

Rolf Fridh sammankallande
Linvägen 12, 831 75 Östersund
Tfn bost: 063-57 93 60
Mob: 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com

Göte Högbom
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se

ARKIVARIE

Folke Löfgren
Viltstråket 23, 832 54 Frösön
Tfn bost: 063-435 43

Arne Nilsson bitr.
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön
Tfn arb/bost: 063-18 11 30
063181130@telia.com

MATERIALFÖRVALTARE

Mikael Eriksson
Stuguvägen 38 A,
831 36 Östersund
Tfn bost: 063-10 41 67
Mob: 070-525 72 06
Fax: 063-13 11 88
micke.morris@telia.com

RALLYKOMMITTÉ

Lasse Carlsson sammankallande
Brogårdsvägen 45, 830 30 Lit
Tfn: 0642-102 11
Mob: 070-294 66 29
litslasse@telia.com

Ove Lundblad
Blåhammarv 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-51 33 02
Mob: 0730-565140
ove@ostersundsbilelektriska.se

Daniel Godén
Färgargränd 22, 831 51 Östersund
Tfn: 063-51 36 37

GARAGEFOGDE

Magnus Roos
Viltstråket 1 A, 831 54 Frösön
Mob: 073-180 30 33

Jan-Gunnar Jonsson bitr.
Ängevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84

FORDONSKOMMITTÉ

Sune Sandberg sammankall.
Tolvmansvägen 44, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-220 77
Mob: 070-626 06 70
s.sune@telia.com

Björn Staverfelt
Vålbacken 140, 834 98 Brunflo
Tfn bost: 063-363 71
Mob: 070-397 00 15
Tfn arb: 063-360 26
Fax: 063-361 25
info@tegelbolaget.se

Per Ericsson
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit
Tfn bost: 0642-920 43
jamtlands.nyby@mail.op.se

Örjan Palmquist
Ångstavägen 97, 830 21 Tandsbyn
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan.063779300@telia.com

MEDLEMSREGISTRATOR

Mona Ericsson
Rådhusgatan 97 B, 831 46 Östersund
Tfn bost: 063-13 46 87
Mob: 070-573 85 86
mona.ericsson@home.se

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 800 medlemmar med
ca 1 800 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt till-sammans med våra gamla fordon.
I klubblokalen på Skol-gatan 39 A är det öppet hus varje måndag kl 19.00-21.30. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du stu-derar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna.
Under juni t o m augusti är klubblokalen stängd.
I garagelokalen på Ban-gårdsgatan 53 får Du hyra mekarplats. Du kan också få låna klubbens dollie-vagn, motorlyft, bläster-skåp, plåtkantvik mm.
Som medlem får Du bl a Motorhistoriska Riksför-bundets evenemangskalen-der med årets alla evene-mang och stora annonsblad med annonser från hela Norden. Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring, som finns i Folksam och If.
Jemtlands Veteranbilklubb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksför-bundet. I klubbens tidning, som utkommer kontinuer-ligt, är annonsering kost-nadsfri för alla medlemmar i klubbar, som är ansluten till MHRF. Medlemsavgift fn 225 kr/år. Registrerings-avgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

Postadress:
Box 29, 831 21 Östersund

Besöksadress klubblokal:
Skolgatan 39 A
måndagar 19.00-21.30
Tfn: 063-10 05 61

Besöksadress garage:
Bangårdsgatan 53 (garage)
Tfn: 063-10 05 60

Telefax:
063-216 84 (JG Jonsson)

Postgiro:
88 52 11-3

FÖRENINGSBREV B

ÖSTERSUND
PORTO BETALT

Vid obeställbar adressat,
returneras tidningen till:
Jemtlands Veteranbilklubb
Box 29
831 21 Östersund

SOMMAR 2005

2 juli	**Backtävling i Hammarstrand.**
10 juli	**Lopp 30 och 46/59 Svängen i Funäsdalen.** Se sidan 28.
16 juli	**Ramsele Veteranfordonsdag.**
17 juli	**Utställning veteranfordon Paviljongen Utanede.** Info: Berra 070-688 92 82.
30 jul-7 aug	**Classic Car Week i Rättvik.**
6 aug	**Great Lake Run.**
12-13 aug	**Åre Classic Car, Mc & 4x4.** Tove Liliequist 0647-140 24, 070-495 50 95.
12-14 aug	**Svenska Jaguarklubbens sommarmöte.** Campus Östersund. Provkörning av nya Jaguarer på söndag. Info: Maria Bogren 063-10 73 38.
27 aug	**Surströmmingsrally.** Info Micke-Morris 063-10 41 67, 070-525 72 06.
28 aug	**Stadsloppet för mopeder.** Se sidan 28.
2 sep	**Buss till marknaden i Falun.** Start Travet 8.00, 200:-. Hemresa lördag em. Ordna eget boende! Anmälan till JG Jonsson, 070-335 80 80 eller Micke Morris, 070-525 72 06.
17 sep	**Höstrally.** Mer information kommer på hemsidan.

Fikautflykter på onsdagar. Vi träffas 18.00 för utfärd 19.00 till något trevligt ställe. Se på hemsidan för utflyktsmål. Klubblokalen är stängd under juni, juli och augusti.

Använd hemsidan för att få aktuell information!

Senaste nytt!!!
www.jvbk.nu