BACKSPEGELN

Lennarts Porsche

Efter Lennart Ivanssons exceptionellt väl utförda renovering ståtar Porschen i ursprunglig glans.
Läs mer på sidorna 12-14. *Foto: Lennart Ivansson*

Kom ihåg Storsjörallyt
Se sidan 5

Garagebesök hos Peter
Se sidorna 24-25

Veteranskoterutflykt 18 mars
Se sidan 32

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
Tingsgatan 4 A, 831 37 Östersund

VÅR 2007
ÅRGÅNG 21

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
Ummis Jönses
Tulleråsen 3166
830 51 Offerdal
Tfn: 0640-341 88, 0730-34 67 61
ummis.jonses@miun.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.
Pappersbilder 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.
Skicka material till följande adress:
Arkitektkopia, Kerstin/Gunnar, Box 620,
831 27 Östersund.
Besöksadress: Köpmangatan 40.
Mailadress: ostersund@arkitektkopia.se
Telefon: 063-12 50 00.

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: 970 exemplar.

Redaktören har ordet

Feng Shui är en flertusenårig österländsk levnadskonst om hur vi ordnar och planerar vår omgivning så att vi kan leva i samspel och harmoni med allt omkring oss. Med enkla medel kan man förvandla sin omgivning till en plats att trivas och må bra i heter det i reklamen. Såvitt jag kunnat förstå detta ockulta fenomen så talar man ofta om att göra sig av med en massa prylar, stort som smått. Det här oroar mig storligen – tänk om den här irrläran sprider sig och folk i allmänhet börjar köra alla gamla bilar på skroten. Men sedan finns förstås det här med att skapa harmoni, vem kan ha något att invända mot det inslaget? Nej, ingen tror jag. Här kan vi istället ta fram vårt intresse som rör allt omkring fordon av äldre snitt och årgång. Vad kan ge mer harmoni än vår trevliga och intressanta hobby? Inom vårt intresseområde ryms många aktiviteter som kan skapa frid och ro. Mekandet i garaget är för många den bästa medicinen för att glömma stress på jobbet och annat som skapar oro och utbrändhet. Att åka ut med klenoden en härlig vinterdag och möta glatt vinkande människor utefter färdvägen, det tillhör också sådant som skänker värme i själen. Årets Tjälasväng tillhör den här kategorin. Ett utomordentligt trevligt rally med rekorddeltagande och en formidabel avslutning på Folkets hus med middag och prisutdelning.

Apropå det här med Feng Shui. Jag förlorade min kamera någonstans utefter rallyt och måhända är det någon övernaturlig makt som spelat in här. Kameran var i och för sig rätt bra för att vara en kompakt digitalvariant och som normalt gav bra bilder. En brist sådana här kameror har, är att det inte blir särskilt bra bilder inomhus, bland annat är blixten för klen. Nu får jag anledning att skaffa en ny kamera som klarar det kravet och det kände jag tidigare inte att jag kunde göra.

Snart kan vi utse vår tusende medlem och det tyder på att veteranfordonsintresset ökar och därmed kommer förhoppningsvis fler fordon att bevaras till eftervärlden. Det saknas dock inte attacker på vår hobby som kan medföra att redan nu höga kostnader kommer att öka. Försäkringsfrågan som ni kan läsa om i detta nummer väntar vi med spänning på hur den kommer att påverka våra omkostnader. En annan fråga är det här kravet på att barn under 135 cm måste sitta fastspända, det är förstås svårt att motarbeta ett sådant krav men svårare att förstå att i taxi är det tillåtet.

Något positivt kan vi notera och det är att det är nu åter är tillåtet med originalmonterade huvkråkor på bilar från 1972 och tidigare. Vilken tur att jag inte tog bort den från Dodgen!

Till sist vill jag återigen återvända till Feng Shui och det här med att skapa harmoni. Titta bara på sista sidan vilka trevligheter vi har att se fram emot. Det här är jag övertygad om kommer att göra oss till länets eller kanske till och med landets mest harmoniska invånare.

Göte Högbom

Aktuellt i klubben

● **Fikautflykter och nationaldagsfirande**
Fikautflykterna med samling i Badhusparken startar i år onsdag 30 maj. Onsdagen den 6 juni hänvisar Evenemangskommittén till nationaldagsfirandet i Kaxås, se särskild annons. Från onsdagen den 13 juni återställs ordningen och organiserade utflykter sker därefter som vanligt varje onsdag till och med 29 augusti. Samling från kl 18 och avfärd kl 19. Följande fikaställen är inplanerade, fler redovisas i Backspegelns sommarnummer, se även hemsidan.

30 maj	Stocke Titt
6 juni	Hänvisning till Nationaldagsfirandet i Kaxås
13 juni	Byhuset, Rödön
20 juni	Strömbacka kvarn, Hackås
27 juni	Nyby

● **Lotteriförsäljning i klubblokalen**
Rallykommittén kommer under tiden mars t o m maj att sälja lotter för 10 kronor per styck. Första pris är fritt deltagande vid sommar-, höst- och vinterrallyna. Andra pris är fritt deltagande i två rallyn. Lotterna säljs enbart i klubblokalen.

● **Förlängt bussavtal**
Klubben har fått förlängt nyttjandeavtal för de sex bussarna från Jämtlandsbuss till oktober 2009. Mer information om dessa bussar finns i förra numret av Backspegeln samt på JVBK´s hemsida. Bland bussarna finns den mycket unika Brockwayen från 1929.

● **Vill du hjälpa till på marknaden?**
I samarbete med SHRA anordnas även i år Springmeet/Mittnordenmarknad. Datumet är 19 maj och plats är Yrancampingen. Kan du tänka dig att ställa upp och hjälpa till med detta evenemang två timmar denna dag? JVBK behöver bl a säljare av korv, hamburgare, fika m m. Hör i så fall av dig till Mona, tel 063- 13 46 87 kvällstid eller via mail mona.ericsson@home.se

● **Håll dig uppdaterad!**
På klubbens hemsida www.jvbk.nu finns goda möjligheter att hålla koll på vad som händer i klubben.
I kalendern finns alla klubbens egna aktiviteter, samt många andra intressanta företeelser i närområdet registrerade. Kalendern uppdateras kontinuerligt.
Anmäl dig också till maillistan.
Denna lista används för att skicka ut information om klubbaktiviteter via mail. Listan är öppen för alla intresserade och du kan själv när som helst avregistrera dig från listan. Ingen som helst kommersiell reklam kommer att skickas via denna lista.
Både kalendern och maillistan hittar du i vänstermenyn på hemsidan.
Kolla också vad som avhandlas i forumet just nu.

Webmaster/Rolf

● **Hemsidestips**
Se sidan 29.

Innehåll

2 Redaktionen
Redaktören har ordet
3 Aktuellt i klubben
4 Vad kärleken kan ställa till med
5 Storsjörallyt
6-11 Tjälasvängen
12-14 Ivanssons fantastiska renoveringar
15-16 Studiebesök hos Sandström & Ljungqvist
17 Spring Meet
18-19 Bremen Classic Show
20-21 Range Rover-stadsjeeparnas urfader, del 2
22-23 Veteraner på Island
23 Från bil till älg på några sekunder
24-25 Garagebesök hos Peter
26-27 Skoterrace med Wyatt Earps Riders
28 Säfströms båtmotor
29 Mekartips, eller hur man räddar en Celica
30 Karta till klubblokalen
Motor på internet
31 Skotertävling i Nordannälden
32 Dags för bilmuseum!
33 Ur MHRF:s PåGång
34 Medlemsinfo
Mittnordenmarknad, annonser
35 Klubbinformation

Vad kärleken kan ställa till med eller
Hur jag blev intresserad av veteranbilar!

För tio år sedan, 1997, blev jag tillfrågad av en väninna om jag ville låna ut en personlig tillhörighet i några dagar. Min väninna hade i sin tur en annan bekant som tränade sin mediala förmåga och behövde nya utmaningar.

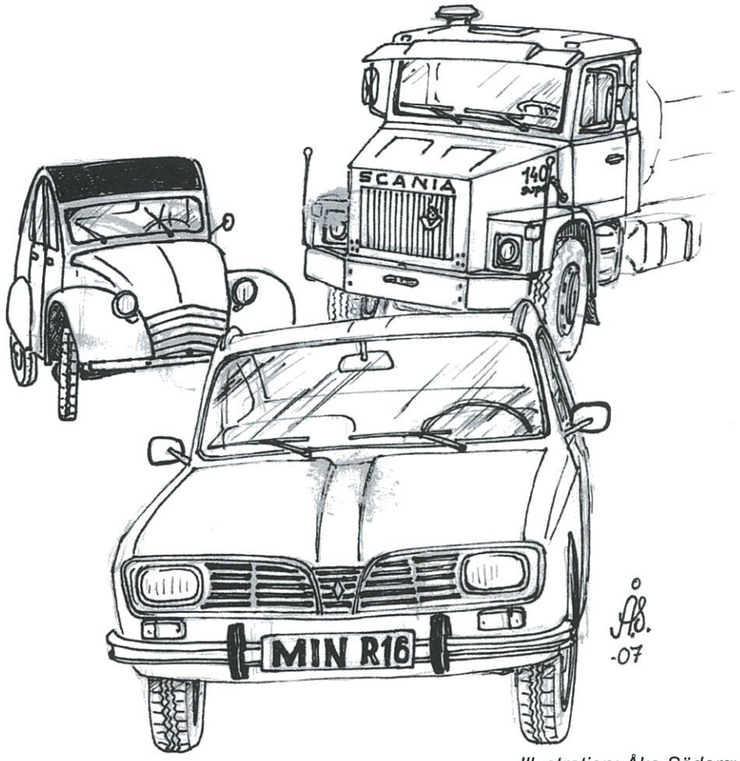


Illustration: Åke Söderqvist

Jag lånade ut en ring som lades i ett kuvert. Kuvertet förseglades och fick nr ”2” skrivet i övre högra hörnet. Efter någon vecka kom min väninna tillbaka med mitt kuvert; väl tummat men oöppnat och tillsammans med ett maskinskrivet A4-ark. På papperet stod en massa saker som stämde in till 100%, utom en rad ”Är förtjust i gamla bilar, gärna 60-tal”. Som sagt, allt stämde in men just denna rad var för mig obegriplig. Ett stort frågetecken helt enkelt!

Jag visste att det fanns många fina bilar förstås men att klubbar som JVBK fanns hade jag ingen aning om. Jag hade heller ingen aning om att det fanns marknader, Classic Car Week mm än mindre att JVBK hade en klubbtidning och att jag skulle skriva i den tio år senare!

Åren gick och så helt plötsligt våren 2005, åtta år senare, vad händer då? Jo, JG kliver rätt in i mitt liv och vad har han om inte en massa gamla bilar!!! Sen dess har jag varit med om cruising, marknader både i Sverige och Tyskland, rallyn och en hel del annat som bara har med gamla bilar att göra och det är bara så roligt!

Tänk när jag körde bil i Hamburg efter marknaden, då svävade jag på moln i flera dagar! Jag har åkt eller kört allt från Citroën 2 CV till Scania 140 V8 och nu har jag en egen fin gammal Renault R16 TL. Förutom alla gamla och vackra bilar har jag fått träffa och lära känna så många nya trevliga människor och fått ett nytt intresse på köpet.

Första gången JG var och hälsade på mig i Offerdal kom han åkande med Oldsmobilen. Gissa om Djungeltelegrafen gick varm?! ”A new kid in town” och dessutom var bilen parkerad hemma hos mig… Sen dess har både kärleken och intresset utvecklats till en kärleksfull ömsesidighet som kommer att vara livet ut!

Min väninna brukar påminna mig om det som hände 1997 (jag har kvar papperet än). Då ler vi båda två…

Tack du okända som förutsåg detta i min framtid!!!

Ummis Jönses
Offerdalsstårscha

STORSJÖRALLYT
9 juni 2007
Samling från kl 9.30 ➤ Start från kl 10.30

Jemtlands veteranbilklubb inbjuder till Storsjörallyt när försommaren är som fagrast och när vårt vackra landskap är som mest inbjudande och en tur i detta sommarparadis är som mest lockande. För att komma den vackraste naturen som närmast kommer rallyt delvis att dra fram på gamla, härliga grusvägar.

Start och mål vid Sandvikens camping. Rallysträckningen kommer att vara en väl förborgad hemlighet fram till startögonblicket.

Foto: Göte Högbom

Fikapaus
Under rallyt blir det en timmes uppehåll där möjlighet finns att köpa fika.

Grillning och prisutdelning på kvällen
Liksom förra året avslutas dagen med grillning på kvällen och i samband med detta sker prisutdelningen.
Bokning av tältplats, husvagnsplats eller stuga gör du hos Sandvikens camping, 063-370 06.

Anmälan
Rallykommittén vill helst få in anmälningar via hemsidan www.jvbk.nu
En anmälningslista finns i klubblokalen och du kan också ringa till klubblokalen måndagkvällar 19.00 - 21.30 fram till och med 28 maj, tel 063-10 05 61.
Efter sista maj kan man bara anmäla sig vid starten.

Deltagaravgiften är 100 kr vid anmälan t o m sista maj, därefter 150 kr.
Avgiften betalas vid starten.

Priser
Förutom totalpris utdelas dessutom priser i följande klasser:
- Motorcyklar
- Tunga/kommersiella fordon
- Ekipage med enbart damer
- Stilfullaste ekipage
- Kört-längst-till-rallyt
- Djävlats-mest
- Käll Sandbergs vandringspris, veteranfordon 1930 och äldre

Information
I första hand hänvisas till klubblokalen måndagkvällar eller hemsidan. På dagtid vardagar kan också Owe Lundblad, anvarig för rallykommittén, svara på frågor på tel 0730-56 51 40.

Hjärtligt välkommen!

Tjälasvängen 2007 – ur en debutants synvinkel

Årets upplaga av veteranbilklubbens vinterrally ägde rum lördagen den 17 februari med start och mål vid gamla F4-området på Frösön. Med en total sträckning på närmare 15 mil (om det nu går att lita på mätaren i vår bil) gick färden mestadels på småvägar genom byar som Alsen, Tossberg, Kvissle och Hallen. Deltagarrekord var det i år med totalt 71 startande fordon av allehanda slag.

Årets Tjälasväng hade samling på gamla F4. *Foto: Cecilia Falk*

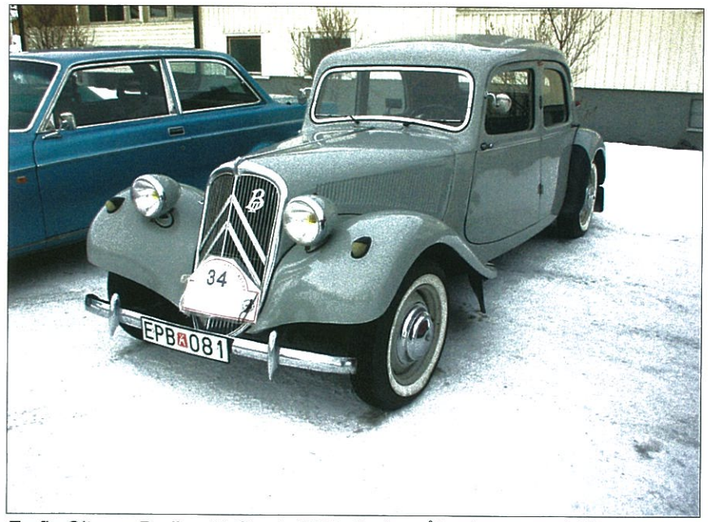
Det här var mitt och maken Nisses allra första Tjälasväng och det hela började redan vid 2006 års upplaga som gick av stapeln i Lit med omnejd. Vi har hittills inte haft någon gammelbil som varit i bruk på vintern, men nu har vi det. Som sagt, Tjälasvängen gick i trakterna kring Lit i fjol och tack vare att några deltagare körde lite vilse och passerade vårt hus blev vi nyfikna och fick upp ögonen för tjusningen med att åka veteranbil på vintern. När vi såg bilarna passera vårt hus formligen kastade vi på oss kläderna och nästan sprang efter bilarna till gamla Vägverkets lokaler där vi sedan ivrigt stod och hejade på ekipagen medan de körde en utstakad bana på tid. Vi behövde sedan bara titta på varandra för att förstå vad den andra tänkte: Vi måste också se till att vi kan köra veteran på vintern!

Bil för vinterrally

När vi gick hemåt sedan diskuterade vi ivrigt hur vi skulle göra – vinterdäck på Ford 38:an eller Bubblan? Nej, inget av detta var något alternativ. Vi var rörande överens om att Forden inte var någon vinterbil och att Bubblan, som aldrig tidigare använts på vintern och inte ens haft vintertofflor sedan den var ny 1967 inte heller nu skulle användas på vintern. Återstod då att köpa en annan bil som kunde användas året om. Sagt och gjort, vi annonserade efter en veteranbil i ÖP och fick två svar

Här vinkas Östen Nilsson i sin Ford Cortina 1968, av från starten.
Foto: Nisse Holmberg

Ola Ingemarsson beredd att köra iväg i sin Opel Kadett 1970.



En fin Citroen Berline 11 Sport 1953, ägd av Åke Jansson, vid fikauppehållet i Alsen.

– det ena var en VW Golf från 1980 och det andra en Ford Taunus från 1968. Ja, Golfen var ju inte ens veteran så valet var enkelt. Vi åkte till Sveg och tittade på Taunusen.

Ingen skönhet direkt, men med lite omsorg och småfix skulle det nog gå att få till en fungerande vinterveteran av den. Så blev det också, Taunusen var med vid 2007 års Tjälasväng, tänk hur det kan bli, bara för att det passerade några vilsna rallydeltagare utanför vårt hus i fjol vid den här tiden!

Åter till årets upplaga

Temperaturen höll sig runt nollstrecket men det blåste lite snålt vid startplatsen. Även undertecknad hade förmått sig att krypa i långkalsongerna vilket visade sig vara en god idé. Värmen i bilen gick dock inte att klaga på, vi åkte till slut utan jackor och värmen fick vi faktiskt sänka. Vi hade bestämt med Siv och Leif Nilsson att de skulle få den stora äran att vara med på premiärturen med vårt ljusblå underverk. Strax efter nio på lördagsmorgonen hämtade vi Nilssons och sedan bar det av mot Frösön. Vid startplatsen träffade vi många bekanta, både åskådare och rallydeltagare. Vi fick många glada utrop och kommentarer kring vår bil, som är rostskadad, matt i lacken och styggt bättrad i turkos. Att Nisse driver en billackering kan man inte tro, men ni vet väl vad man säger om bagarens barn…

En veteran av det sportigare slaget, Chevrolet Corvette.

Åke Jämtsäter körde sin Ford Consul Cortina 1963.

Fullt vid fikaborden.

Elin och Sven Jernberg åkte varsin WV på rallyt.

Nåväl, vi fick startnummer 54 och vid halvelvatiden bar det iväg. Färden gick mot Rödön och första kontrollen av totalt tolv återfanns vid Rödöns bygdegård. Leif knorrade lite om att sitta bak, men vi kom överens om att vi skulle byta ”co-driver” efter halva sträckan.

Höjdpunkt och katastrof

Efter att ha passerat den andra kontrollen vid Preem-macken i Nälden, bar det sedan av mot Alsenbygden. Det är en väldigt vacker utsikt mot Alsensjön efter denna väg som tål att beskådas såväl vinter som sommar. När tredje kontrollen hade klarats av var det dags att åka vidare mot rallyts höjdpunkt – fikat! I Alsens bygdegård hade det bland annat dukats upp kaffe, läsk, mackor och kakor. Mycket gott och trevligt att få slå sig ned vid ett långbord och fika en stund. Sedan fortsatte vi mot Trångsviken och Mattmar och den enda skogsbilvägssträckan under rallyt. Efter att vi hade åkt en bra bit fick vi ett litet kast på bilen och PANG! Katastrof – det tog stopp mitt i skogen! Snabbt ut för att kolla, höger bakhjul hade låst sig. Tack och lov lossnade det utan större ansträngning, men alla i bilen hade fått samma bild framför sig – bärgning och kaos eftersom ingen skulle kunna ta sig förbi oss på den smala vägen. Ibland går det dock bättre än man tror, tack och lov.

Stor variation på fordonen på rallyt.

Tillbaks till målet på F4.

Svenstaviksmysteriet

Vi åkte på vägar som ingen av oss trafikerat förr och genom byar vi aldrig hade hört talas om ens, men det är helt klart en del av tjusningen med arrangemang som det här. Siv, vår kartläsare hade en fundering: det där Svenstavik som återfanns i instruktionerna lite då och då och på vägskyltarna i var och varannan korsning, varför fanns det inte ens med på kartan? Som ni säkert förstår var det en frågeställning med glimten i ögat. Men visst var det ett mysterium, speciellt för en medelpading som Siv.

Från ö till ö

Vi startade och gick i mål på en ö och hann passera ett antal öar under dagen. Två isvägar blev det också, vilket inte Siv var så förtjust i men det gick jättebra. Nisse var en skötsam kille bakom ratten, höll avståndet till framförvarande bil, undvek att sladda och körde sakta över isen. Annars hade han fått högljudda protester från baksätet, för vid det här laget hade vi bytt ”co-driver” så att Leif äntligen skulle få sitta fram.

Bra flyt och kluriga frågor

Vi hade en hög stämning i bilen, med många glada skratt och mycket sång. Siv och jag öste på med gamla schlagers så vi blev hesa och gubbarna fick ont i öronen, men det fick dom tåla. Rallyt var välordnat och flöt på bra, inget ”trafikkaos” någonstans, endast någon smärre felåkning och en stunds väntetid vid någon kontroll men det hör väl till. Frågorna var lagom kluriga, vissa var någon av oss helt säkra på, andra diskuterade vi oss fram till vilket alternativ vi skulle välja. Vi hade en jättetrevlig dag och åker gärna Tjälasvängen igen. Återstår att se om Taunusen fått en ansiktslyftning till dess eller inte.

Text: Cecilia Falk Holmberg

Även en tung lastbil passar bra i veteranrally.

Dags för ”Låbbas” att kliva in i sin Zephyr och åka hem till Lit.

Opel Manta vid målet av Tjälasvängen.

Micke-Morris åkte naturligtvis en Morris.

Frågor och svar

FRÅGA 1
På vilket skivmärke gjorde Hep Stars sin första platta?
1 **Olga**
X Olles
2 Records

FRÅGA 2
Frösön ligger…?
1 225 meter över havet
X 305 meter över havet
2 **292 meter över havet**

FRÅGA 3
Var tillverkades REX-mopederna?
1 Värnamo
X Göteborg
2 **Halmstad**

FRÅGA 4
Var föddes Elvis Presley?
1 Dallas
X **Tupelo**
2 Florida

FRÅGA 5
Vilken är inte en JET-motor?
1 Turbo-Fläkt
X **Gas-jet**
2 Turbo-jet

FRÅGA 6
Filmen 'Bullit' (1968) innehåller filmhistoriens kanske mest omtalade biljakt, inte minst för att stjärnan Steve McQueen sägs ha kört sin bil själv. Skurkarna hade en Dodge Charger, men vad körde McQueens hjälte?
1 Chevrolet Corvette Sting Ray
X Pontiac Firebird
2 **Ford Mustang T 390**

FRÅGA 7
Vilket år grundades Östersund?
1 1692
X 1758
2 **1786**

FRÅGA 8
1967 byggdes en Mustang som var med i filmen 'Gone in 60 seconds'. Vad hette den?
1 **Eleanor**
X Johnny Shelby
2 Kennedy 500

FRÅGA 9
Vad är Hindustan Ambassador för märke och modell egentligen?
1 Jaguar E-typ
X **Morris Oxford**
2 Opel Combo

FRÅGA 10
Vad var Eddie Meduzas riktiga namn?
1 Örjan Almqvist
X Torkel Nyqvist
2 **Errol Norstedt**

FRÅGA 11
Vilken månad och år gick bensinpriset i Sverige över 3 kronor?
1 **Okt 1980**
X Jan 1976
2 Dec 1977

FRÅGA 12
En Plymouth Fury 1958:a med djävulska krafter har gett namn till den här filmen 1983 som har regisserats av John Carpenter efter en bok av Stephen King. Vad heter den?
1 **Christine**
X Caroline
2 Catherine

Vinnare i Tjälsvängen 2007

Öppen klass:
Jan Eliason, Volvo Amazon, 1967

Kommersiell klass:
Fredrik Lexelius, Willys FC 150A, 1961

Damklassen:
Anna Carin Jansson, Peugeot 404 Stationsvagn, 1967

Kört längs till rallyt:
Gunnar Skog (Norrköping) Saab 96 (rallykopia), 1963

Stiligast:
Ummis Jönses, Renault R 16 T, 1977

Djävlats mest:
Ola Ingemarsson, Opel Kadett 1100, 1970

Pristagarna i klasserna, Färdats längst, Djävlats mest, Stiligaste ekipage och Damklassen. Foto: Göte Högbom

Festvimmel

Årets Tjälasväng bjöd på, förutom ett väl genomfört rally (se särskilt reportage), även möjlighet till trevlig samvaro på kvällen. Härligt initiativ Rallykommittén!

Strax före kl 19.00 kom ett 60-tal förväntansfulla och festglada klubbmedlemmar till After Race på Folkets Hus i Östersund. Rallykommitténs Owe hälsade alla hjärtligt välkomna och efter en stunds mingel i baren satte vi oss till bords. Till middag serverades - enligt säkra källor - en förträfflig fläskfilé med potatisgratäng. Eloge för att det fanns ett mycket gott vegetariskt alternativ!

Härligt umgänge

Alla verkade ha mycket trevligt och stämningen var hög. Det var småprat, diskussioner och härligt umgänge.
I pausen mellan maten och kaffet var det prisutdelning. Tyvärr var inte alla pristagare på plats men de som var där fick välförtjänta applåder och priser. Tjälasvängen verkar ha blivit allt mer nationellt känt, vi hade deltagare ända från Norrköping. Välkomna tillbaka och ta gärna med er fler! Alla verkade mycket nöjda med dagens rally och Rallykommittén fick mottaga ett unisont tack för dagen (och kvällen)!

Fullsatt under middagen.

Flitigt på dansgolvet

Efter några timmars samvaro började dansen till Jontez orkester. Det var många som frekvent nötte dansgolvet, några debuterade och blev flitigt anlitade som danspartners. Jättekul att så många tagit med sig både bästa dans-, humör- och -skor!

Under kvällen sågs också en del andra klubbmedlemmar på dansen även om de inte varit med på rallyt. Allt eftersom kvällen skred droppade festfolket av men vi var ett drygt 10-tal kvar till sista dansen. Förhoppningsvis hade alla så trevligt, och berättar om det för andra, så att det blir fler avslutningar på rallyn med middag och dans.

Text och foto: Ummis Jönses

Rallykommittén, Sven Jernberg, Daniel Godén, Owe Lundblad, Walter Innervik.

Hört under kvällen:

"Maten var himla god"

"Är gas-jet en jetmotor eller inte, egentligen?"

"Nu ska jag hem och bli morfar"

"Mycket trevligt det här"

"Jag kommer och sjunger på bröllopet"

"Djävligt bra ordnat rally"

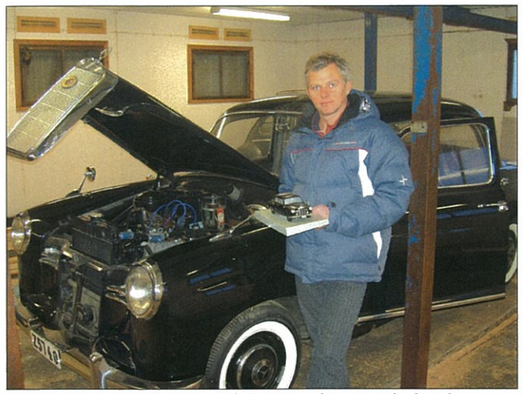
"Nu har vi tre nya som ordnar frågor till nästa rally, ni är välkomna"

Ivanssons fantastiska renoveringar

Lennart Ivansson har allt vad många veteranfordonsintresserade önskar sig. Vad sägs om ett garage på 240 kvadratmeter och därtill en stor och välutrustad verkstad med billyft. Till detta kommer att Lennart också klarar av det mesta av renoveringar själv, han har varit lastbilsmekaniker i femton år.

Strålande gott resultat. *Foto: Lennart Ivansson*

En dag i höstas så stack vår ordförande Arne Nilsson ett fotoalbum i min hand utan någon närmare beskrivning av vad jag skulle göra med detta. Namnet Lennart Ivansson i Oviken fanns på en Post-it lapp med ett telefonnummer. Efter närmare beskådande av foton i albumet så fann jag en intressant Mercedesrenovering som krävde en mer ingående analys tillsammans med ägaren. Kontakt etablerades och i mellandagarna blev det besök i Oviksmetropolen Funäs.



Lennart Ivansson poserar här med en exakt kopia av sin Mercedes-Benz. *Foto: Göte Högbom*

Mercedesrenovering med stjärnglans

Hösten 2003 blev Lennart kontaktad av en granne som undrade om han var intresserad av en gammal Mercedes som han annars skulle köra till skroten. Jo då – efter närmare granskning så blev det affär och i oktober så skedde hemtransporten. Mercedesen var av årsmodell 1956 och med modellbeteckningen 180. Den förste ägaren var Per Winberg i Östersund och sedan hade bilen två ägare som dock aldrig hade bilen igång.

Välhållet nyckelfodral med små lappar med första ägarens namn. *Foto: Göte Högbom*

Stora partier var totalt bortrostade. *Foto: Lennart Ivansson*

Plåtjobbet runt baklyktorna utgjorde en stor utmaning. *Foto: Lennart Ivansson*

Instrumentering med tidlös elegans. Signalringen fungerar även som blinkersreglage genom vridning åt vänster respektive höger. *Foto: Göte Högbom*

Vakumtorkare har vi hört talas om men här kan vi se en vindrutespolningsanläggning som också drivs av vakum. *Foto: Göte Högbom*

sporten. Mercedesen var av årsmodell 1956 och med modellbeteckningen 180. Den förste ägaren var Per Winberg i Östersund och sedan hade bilen två ägare som dock aldrig hade bilen igång.

Rost fanns i stor omfattning och bland annat så var fjäderinfästningarna bak sönderrostade och ett av bakhjulen låg upptryckt mot innerskärmens övre del. Lennart grep sig an projektet med stor entusiasm och med ett viktigt tidsmässigt mål i sikte. En av sönerna skulle ta studenten följande sommar och bilen skulle bli klar till dess.

Renoveringen klarade Lennart själv förutom lackeringen. Två kvadratmeter plåt byttes ut och en donatorbil fick bland annat släppa till framskärmarna. Bland utmaningarna plåtmässigt fanns ett plåtstycke runt ena bakljuset och detta klarade han med bravur. Att notera är att han endast använde två kilo spackel totalt för renoveringen – det måste vara bevis på professionellt utfört plåtarbete! Även övrig renovering har Lennart klarat av med glans.

Studentexamen närmade sig och Lennart lyckades att få bilen klar för besiktning i tid. Det enda problemet som då uppstod var att besiktningsmannen inte godkände styrkan på strålkastarljuset. Som den handlingens man han nu är så byggde Lennart snabbt om elsystemet från originalets sex volt till tolv volt och då sken strålkastarna i kapp med den välpolerade stjärnan på motorhuven och besiktningsmannen var nöjd och belåten. Till yttermera visso så visade det sig senare att man varit väl nitisk på besiktningen och att belysningen borde ha godkänts redan vid första besöket.

Faktaruta Mercedes-Benz

Märke:	Mercedes-Benz 180
Årsmodell:	1956
Motor:	4-cylindrig, sidventiler
Motoreffekt:	38 kW, 52 hk
Cylindervolym:	1 767 cm
Elsystem:	Original 6 volt, ombyggd till 12 volt
Hjul:	6.40x13
Toppfart:	126 km/tim
Pris:	13 050 kr

Uppgifter hämtade från boken Tekniken i dag 1955.

Skvader bestående av hälften packmoppe och hälften crosshoj. *Foto: Göte Högbom*

Flakmoppe-Skvader

Lennart drev fram till för några år sedan en jordbruksrörelse och när den lades ner så frigjordes den 240 kvadratmeter stora ladugården där det tidigare producerades 1 000 liter mjölk per dag. Ladugården är nu på väg att omvandlas till ett gigantiskt garage. Där finns idag förutom Mercedesen, en gammal Volkswagen, en flakmoppe och en Porsche.

Dom har trevliga grannar, Ivanssons, kan man konstatera. Lennarts son Morgan fick möjlighet att förra året

köpa en Volkswagen från 1955 av en annan granne. Denna granne hade köpt bilen från Västerås för 700 kronor men nu ledsnat på den och var på väg att köra den till skroten. Han ville ha 500 kronor för den och naturligtvis blev det affär. Efter byte av en styrled så bar det av till besiktningen och den klarade provet med glans.

En märklig flakmoppe finns i garaget. Den består till sin främre del av flak och styrning enligt grundkonceptet medan den bakre delen består av en crosshoj. Originaldelarna finns dock kvar om tankarna på återställning till original skulle dyka upp.

Porschen i det skick den var när Lennart köpte den. Före ägaren brukade använda den som trädfällare när han var ute i skogen och högg timmer.
Foto: Göte Högbom

Porsche för jordbruket

Porschen - ja det är ingen sportbil som man kanske först kommer att tänka på utan en traktor av årsmodell 1962. Gården som Lennart bor på ägdes tidigare av hans svärfar och han köpte traktorn ny. Sedermera såldes den men Lennart fick möjlighet att köpa tillbaka traktorn. Den var då i ett ganska slitet skick så det blev en helrenovering även här. Nu strålar den åter vackert röd och är i det som man närmast kan betrakta som nyskick – ett skickligt renoveringsarbete även här. De här traktorerna är försedda med konvektorkoppling vilket innebär att de aldrig kan slira. Den trecylindriga dieselmotorn är luftkyld.

Fika med hembakt

Besöket avslutades med kaffe med hembakt som Lennarts Ulla-Märta hade dukat upp till eder redaktörs förtjusning.

Det är väl inte alltför djärvt att göra ett antagande att det i den forna ladugården kommer att dyka upp fler veteranfordon. Morgan har en Volvo 480 och en Golf stående i en gigantiskt stor carport och dessa torde väl så småningom få en mer hedrande framtid får man förmoda.

Lennart går och bär på åtminstone en dröm. Någonstans i vårt hemlän finns en lada med intressant innehåll och kontakt med ägaren har tagits dock utan resultat hittills men hoppet finns fortfarande. Känner vi Lennart rätt så kommer han att bärga hem detta intressanta objekt.

Text och foto: Göte Högbom

Morgan Ivanssons Volkswagen 1955 som blev återförd i trafik i juni 2006. *Foto: Göte Högbom*

Blivande samlarbil, Volvo 480 från 1988.
Foto: Göte Högbom

Studiebesök hos Sandström & Ljungqvist

Sandström & Ljungqvist har funnits så länge Du kan minnas. Ja, ungefär så löd företagets reklamtext för någon tid sedan. Och den kan jag och troligen alla nu levande skriva under på. Företaget grundades 1926 och kunde följaktligen fira 80 år i fjol.

JVBK-arna på rad är JG Jonsson, Micke Eriksson och John-Erik Wallström som tillsammans med Christer Ågren poserar i kundmottagningen.

Ett av mina egna minnen från besök på olika bilfirmor, som vid det här laget är många, är nog ett från Sandström & Ljungqvist bland de allra första. Det var Bilens Dag, 50-tal och troligen söndag eftersom det var före de lediga lördagarnas tid. I sällskap med mor, far och någon annan familj på söndagspromenad avverkades alla de stora bilfirmorna som vid den här tiden alla, med undantag av Berners, låg på söder i Östersund. Där var Nordin & Co som sålde Mercedes och DKW. Jämtlands Maskinaffär som sålde Ford, ANA-Motor med Saab och Simca, Bilbolaget då som nu säljande Volvo samt med bästa läge utefter riks-14, det vill säga Rådhusgatan, Sandström & Ljungqvist som förutom amerikanska GM-bilar även sålde Opel som kommit att bli volymvagnen.

Opel presenterade det här året en ny USA-inspirerad modell av Rekord, nu med panoramavindruta. Den dömdes dock snabbt ut av ”farbröderna” som befarade att det där ”knäet” vid rutans bakkant nog skulle bli till hinder vid insteget. Dessutom skulle naturligtvis en riktig bil ha rejäla 15 tums hjul och inte de där små ”trådrullarna” som Opeln var försedd med. Vidare till grannfirman där man vid den här tiden ännu var hänvisad till fabriksny bil med sidventilmotor! Näe – inga affärer här heller.

Litteraturkunnig VD

Snudd på forntid alltså, och före min skoltid. Under senare skoltid, men även det uppenbarligen för länge sen, eftersom vi med räknestickor som hjälpmedel försökte tillämpa det som några gamla greker kommit på för ännu längre sen, blev jag klasskamrat med en kille, som till skillnad från mig, var en baddare på litteraturkunskap vill jag minnas. Han kom senare att bli VD för Sandström & Ljungqvist och det anade åtminstone inte jag då. Men fallenhet för litteratur kommer säkert till pass när man ska lägga ut texten om försäljningsobjektens förträfflighet…

Christer Ågren lägger ut texten medan Christer Berkö, Lennart Ivansson och Oskar Arhusiander lyssnar.

Den åsyftade är Christer Ågren som 1987 respektive 1990 i två steg köpte företaget av Maths O Sundqvist. Firman var då ett renodlat bilföretag till skillnad från det bolag som 1926 grundades av kompanjonerna Sandström och Ljungqvist där både radio- och bensinhandel ingick. Sedermera bedrevs även busstrafik. Sandström försvann tidigt men Ljungqvists drev vidare till 1978 då den starka affärskvinnan Gerda Ljungqvist sålde till Maths Sundqvist.

Christer hade vid inträdet i S&L 1987 fått agenturen för Toyotas transportprogram och det såldes då i före detta Maskinaffärens lokaler. När GM 1993 köpte Saab sammanfördes Opel att säljas tillsammans med Saab och märket försvann från S&L. I och med den förändringen kunde Toyotas hela program inklusive personbilar säljas i de egna lokalerna.

Toyota
Toyota, som är ett multinationellt bolag, har tillverkning i alla världsdelar och årsproduktionsmålet uppgår till 9 420 000 bilar. Exempelvis produceras vissa pic-upmodeller i sydafrikanska Durban, Yaris i Frankrike, Avensis i England och Corollakombi i Turkiet. Corolla är numer världens mest tillverkade bilmodell. Sin första bil presenterade man 1936 efter att ha börjat med vävstolar och cyklar. Numer ingår också båttillverkning. Tekniskt försöker man givetvis ligga i framkant och har som ett mål att köra en bil från Bonn till Istanbul på en tank. Nya generationens hybridbil Prius har nu 16 mils elkörningskapacitet och dess teknik har även sålts till Ford.

Inget ont...
Sammanfattningsvis kan man väl säga att utvecklingen och de satsningar som Sandström & Ljungqvist gjort med nya ändamålsenliga lokaler för både försäljning, administration och verkstad i Odenskog slagit väl ut och företaget med 15 anställda omsätter nu ca 70 Mkr. Visserligen har man mist GM-försäljningen men positivt måste väl ändå vara att få in Toyota innan Toyota tar över rollen från GM som världens största biltillverkare.

Bilveteran
Ägaren Christer Ågren började i bilbranschen redan 1958 som lackerarlärling, fortsatte som bilpåtslagare och har tillsammans med sin far renoverat en -39 års MG TC. Han rattade också Morgan en tid. Nu är Christer också medlem i JVBK och vi övriga hoppas att hantverkarkunskaperna kommer något nytt objekt tillgodo.

Tack för kaffet
Vi, cirka 30 klubbmedlemmar, som lyssnade och tittade runt fick detta intressanta studiebesök krönt med kaffe och dopp och tackar för det.

Text: Åke Jansson
Foto: Arne Nilsson

BILPROVNINGEN

Extra öppet för medlemmar

Besiktningen har öppet lördagen 12 maj
mellan 08:00-14:00 för våra äldre fordon.
I år endast för bilar och motorcyklar,
på grund av tidsbrist.

Du som är intresserad av en tid den dagen
anmäler detta omgående
på telefon till klubblokalen
måndagar 19:00-21:30, tfn 063-10 05 61
eller via klubbens hemsida www.jvbk.nu

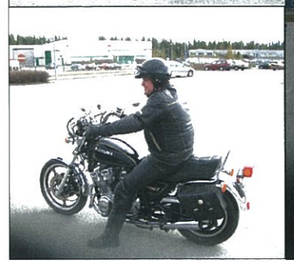


Foto: Annika Danielsson

Bremen Classic Show

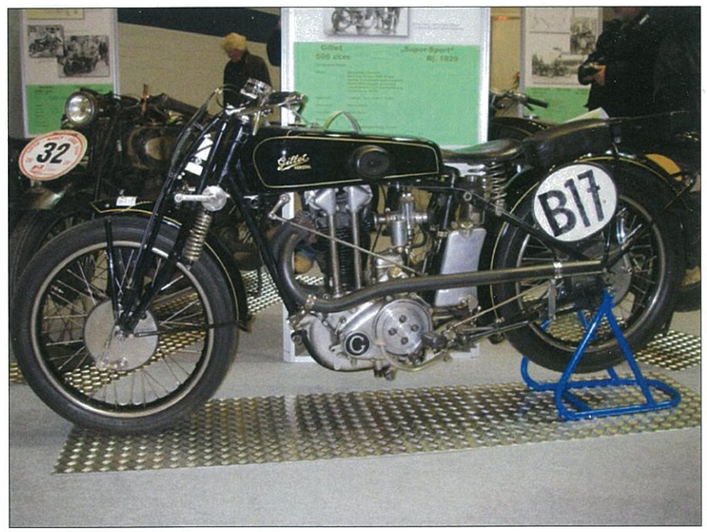
Hans-Bertil Rosell, Lennart Höglund och jag, avverkade några dagar i Tyskland i början av februari där vi bland annat besökte en stor veteranmarknad och utställning i Bremen.

Citroen 2CV med de nya lösa vita däcksidorna.

Den pågick under fredag till och med söndag och vi köpte en 2-dagars biljett som kostade 18 Euro, alltså ungefär 165 kronor. Kan tyckas dyrt men med sju stycken olika inomhushallar så förstår man att ett sånt här arrangemang kostar att driva.

Korta avstånd

Ett par av årets teman var: historisk motorsport, belgiska motorcyklar samt Bugatti. Naturligtvis hade de flesta tyska märkena egna montrar men även bilklubbar fanns representerade med egna avdelningar. Avstånden nere på kontinenten är ju inte så stora så franska, italienska samt forna östtyska märken hade även de egna avdelningar. Bremens egna gamla märken som Borgward, Lloyd med flera blev speciellt uppmärksammade.



Gillet Racer 1930, belgisk MC.

Stort arrangemang

Vidare fanns som vanligt stort utbud av gamla reservdelar och salubilar men priserna gjorde att vi inte handlade mer än småsaker. Proffsrenoveringsfirmorna, såna som tar på sig att helrenovera exempelvis en måsvinge Merca med en slutnota på ett antal miljoner hade fina montrar. Man blir faktiskt lite blasé och hungrig på så här stora arrangemang och en norsk veteranklubb som vi träffade hade en stegräknare på sig, 2,6 km hade han gått på en dag! Som tur är har ju tyskarna både Bratwurst und Bier så vi mådde mycket bra!!!

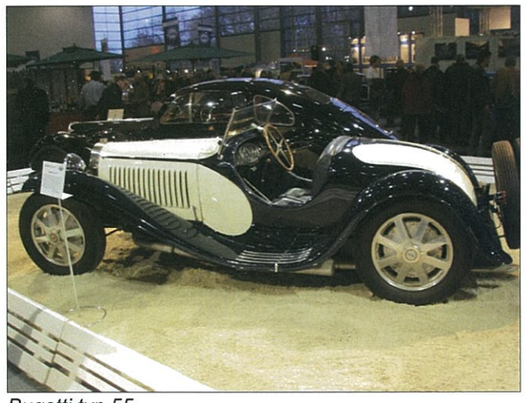
Text: JG Jonsson
Foto: Hans-Bertil Rosell

Bugatti Atlantic.

Bugatti Royale.

IFA P7 coupé.

Bugatti.



Bugatti typ 55.

Modell av kommande världsmötet för Citroen 2CV i Borlänge 24-29 juli.

Range Rover – stadsjeeparnas urfader

Här kommer andra och sista delen om Range Rover som började i förra numret av Backspegeln .

De är ovanliga. Men Range Rover fanns faktiskt med två bakaxlar.

Lyckad och långvarig modell

Range Rover blev en omedelbar försäljningsframgång. Redan de första bilarna hade funnit sin egen stil som direkt appellerade till köparna. Efterfrågan på bilen blev så stor att hugade spekulanter fick vänta uppemot ett år på leverans! Men tillverkningskostnaderna var samtidigt så höga att Rover, trots försäljningspriset, inte gjorde någon vinst på bilen under de första åren! Av den anledningen dröjde det ytterligare ett par år innan tillverkaren började utveckla bilen med options och annat. Och på tal om utveckling. Grunddragen i modellen kom att stå sig ganska oförändrade så länge som bilen tillverkades, alltså i mer än 20 år! Men när det första modellbytet blev aktuellt under 1994, hade konsekvent produktutveckling och kundönskemål resulterat i att ursprungsmodellen, som fortfarande tillverkades med tilläggsnamnet Classic, var en sofistikerad engelsk produkt med väghållning och inte minst utrustning i absolut toppklass. Så när tillverkningen av Range Rover i ursprungsversionen lades ner var bilen redan en klassiker och trendsättare.

Hit tog man sig 1970 bara med den nya och sensationella terrängbilen Range Rover. Notera att karossen mellan bakre sidoruta och bakruta är lackerad i bilens färg. Dessa partier fick sen en klädsel av svart plastmaterial.

Permanent fyrhjulsdrift och en minst sagt lång fjädringsväg gör att Range Rover, trots sitt civiliserade yttre, är en mycket kompetent terrängbil.

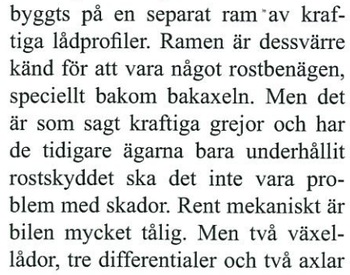
Hela vägen från Alaska till Eldslandet. Kapten Gavin Thompson och hans mannar var de första som klarade av det. Fordonen var givetvis Range Rover.

Engelsk expedition

Range Rover har blivit äventyrarnas bil framför andra. Modellen hann knappt presenteras förrän den medverkade i sin första stora expedition. Det var under 1972 som ett antal brittiska elitsoldater under ledning av kapten Gravin Thompson satte nytt världsrekord när de först av alla med bil klarade av att landvägen köra från nordligaste Alaska till Eldslandet, längst ”ned” på Sydamerikas sydspets. Bilarna var givetvis Range Rover. Tidigare hade alla andra expeditioner gått bet på att forcera de stora, helt väglösa och ytterst svårtillgängliga skogstrakterna Serrania del Darien i Mellanamerika. Men kapten Thompson och hans mannar körde på kompasskurs igenom urskogar och djungler. För att ta sig själva och fordonen över de många och ofta strida floderna byggde de en monteringsbar flotte som huvudsakligen bestod av ett par gummikanoter. Tvärs över dessa lades ett fåtal plankor som bilen kördes upp på. Två utombordmotorer svarade sen för att skapelsen tog sig till andra stranden. Expeditionen, som rönte stor uppmärksamhet, var över 2 000 mil lång. Och visst kan man säga att den var typiskt engelsk!

Värt att veta om Range Rover Classic

Redan från början byggdes Range Rover med en kaross av aluminium. Den är i och för sig rostfri, men samtidigt inte så tålig för stötar som en stålkaross. De tidigaste modellerna hade endast två dörrar men också de så karaktäristiska infällda yttre dörrhandtagen. Range Rover har alltid byggts på en separat ram av kraftiga lådprofiler. Ramen är dessvärre känd för att vara något rostbenägen, speciellt bakom bakaxeln. Men det är som sagt kraftiga grejor och har de tidigare ägarna bara underhållit rostskyddet ska det inte vara problem med skador. Rent mekaniskt är bilen mycket tålig. Men två växellådor, tre differentialer och två axlar med permanent fyrhjulsdrift kan ge en del ”klonk” vid växlingar och det särskilt när grejorna börjar få många mil bakom sig. I Range Rover är Buicks ”pensionerade” V8 till stora delar byggd av aluminium. Rätt skött med oljebyten är motorn snudd på en evighetsmaskin. Ventilmekanismen är egentligen den enda känsliga punkten och den brukar hos långmilare höras som ett diskret tickande. På tidiga modeller är diffspärren vacuumstyrd. Om den inte fungerar beror det i de allra flesta fall på läckage. Fixas lätt med hjälp av nya slangar. Range Rover hade länge en manuell fyrväxlad låda, men åtskilliga bilar kompletterades med en separat överväxellåda. Den var ett extra tillbehör och fungerade på såväl låg- som högväxel, något som i praktiken gjorde bilen 16-växlad!



Buicks ”pensionerade” V8. Drivpaketet från 1970 som i grunddragen faktiskt hänger med än idag.

Tidlös karossform eller engelsk konservatism? Med tilläggnamnet Classic levde modellen i mer än 25 år.

Projekt ”Road Rover”, det som i slutet av 1960-talet blev VELAR och Range Rover, startade redan under 1950-talet.

Lyxiga Rover Vogue

1981 presenterade Range Rover sin första riktiga lyxmodell som döptes till Vogue efter att ha figurerat i modetidningen med samma namn. Lyxen bestod bland annat av trädetaljer i inredningen, AC, bilstereo med kassettbandspelare och fyra högtalare, låsbar förvaringsbox mellan framstolarna, kartfickor i framstolarnas ryggstöd samt läderklädsel. På den tekniska sidan bestod lyxen av uppstyvat vevhus och ändrad utväxling som gav lägre bränsleförbrukning. Idag har de äldre modellerna av Range Rover fått samlarstatus. Riktigt tidiga exemplar är inte helt lätt att hitta och ska dom dessutom vara välvårdade så… Helt klart får man fortfarande mycket bil för pengarna, då även äldre Range Rover har samma förnämliga terrängegenskaper som 35 år nyare modeller. Tilläggas kan att Range Rover Classic är den enda bil som hittills varit utställd på Louvren i Paris. Anledningen var att dess utformning ansågs som ett föredöme i tidlös design.

Text: Per Ericsson
Foto: Eva Johansson
Arkivbilder: Håkan Svensson

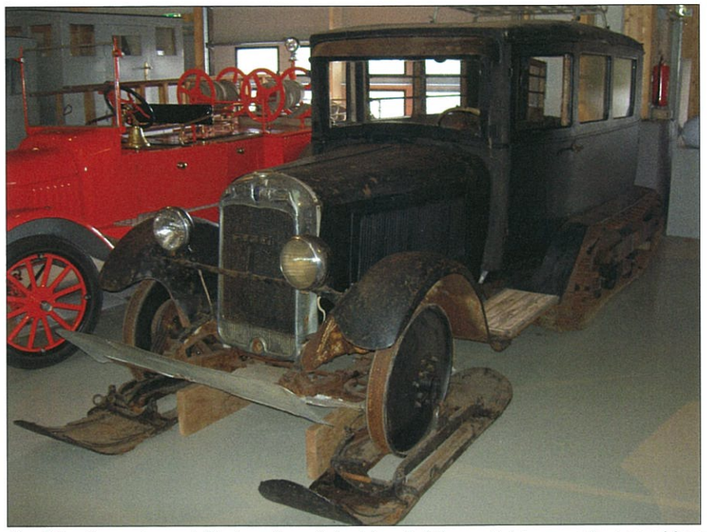
Veteraner på Island

Island är känt för sina gamla sagor och ett stort engagemang för att bibehålla dessa levande för kommande generationer. Även nutida historia är man angelägen om att bevara kunde jag konstatera vid ett besök i landet i somras.

Så blev den då äntligen av min resa till drömlandet som jag funderat på så länge. I samband med min 60-årsdag så bestämde jag att ge mig själv en Islandsresa i form av en resa runt ön med svensktalande guide. Det blev en oförglömlig upplevelse. På nätet kunde jag konstatera att det fanns veteranbilklubbar i landet och även några fordonsmuséer. Till min glädje kunde jag se att vi en av dagarna skulle besöka Skogar transportmuséum där det fanns en antal intressanta fordon att beskåda.

Bilar med flyt

Island är idag ett land med hög levnadsstandard och fordonsparken är av modernt snitt. Inslaget av fyrhjulsdrivna fordon med bamsehjul är relativt stort. De här fordonen används ibland för körning på glaciärerna och då reducerar men lufttrycket i däcken till ett minimum. Det här gör att bilarna närmast flyter ovanpå den packade snön.



En Citroën ombyggd för framkomlighet i snö. Liknar det hemmabygge vi har bilder på i klubblokalen.

Amfibiefordon för guidade turer bland isberg.

Snöfordon Bombardier. Renoverad men saknade motor och vänster drivband.

Väghyvel från 1927 med International motor, tillverkad i norska Drammen. Mycket vacker hytt av trä.

Återvänder gärna

Jag hoppas kunna återvända till Island och då färdas på egen hand och se mer av det jag nu fick en försmak av. Naturen tar sig många former från svavelosande fält där man kan känna närheten till jordens glödheta inre till böljande gröna berg och dalar med stort inslag av får och hästar. Det finns 400 000 får och 100 000 Islandshästar på ön som har en befolkning på 300 000 invånare.

Text och foto: Göte Högbom

En Buick Marquette från 1930. Ombyggd under 50-talet med ny kaross och med motor och växellåda från en Ford varubil. Mycket märklig design. Bilen var i trafik till 1990.

Lösa vita Däcksidor

av ny revolutionerande typ

Kläms fast av de medföljande rostfria snobbringarna! Går att montera med hjulen kvar på bilen och med luften kvar i däcket! Ej av gummi, utan av ett nyutvecklat helt genomfärgat plastmaterial. Suverän passform och perfekt anliggning mot däcket. Går snabbt att flytta mellan sommar- och vinterhjul eller olika fordon.
Finns i 13, 14, eller 15 tum och passar alla plåtfälgar.
Komplett sats bestående av 4 underlägg, 4 vita däcksidor samt 4 rostfria snobbringar, kostar från 1 395 kr.

JG Jonsson, 070-335 80 80

Från bil till älg på några sekunder

Nya spännande motiv kan dyka upp precis när man minst anar det. Kjell Persson hade laddat för fina höstbilder på Frösön. Han parkerade Jaggan med några björkar som bakgrund och satte igång att fotografera. Plötsligt såg han något grått i sökaren som rörde sig bakom bilen. En älg kom springande. Snabbt vände Kjell kameran och väntade på att älgen skulle komma närmare. Älgen sprang över vägen, tvärstannade och tittade på fotografen en kort stund.

Den dagen blev det alltså både en Jaggabild och en älgbild med fina björkar som bakgrund. Och älgen, den var nog lika förvånad som Kjell. Som kuriosa kan nämnas att fototillfället var mitt på dagen den 18 oktober, en dag med strålande sol och fina färger i träden. Två dagar senare kom vintern med 25 cm snö!

Text: Maria Bogren
Foto: Kjell Persson

Garagebesök hos Peter

Peter Karlsson, som bor i Ytterån, är intresserad av både ombyggda och originalfordon. I hans garage står en fyrdörrars Chevrolet -39 som moderniserats under skalet, en nybyggd Cobra och bruksbilen som är en Amazon kombi. Men det fordon som nu är under uppbyggnad är en Triumph Speed Twin från 1946 eller -47.

Anledningen till att årsmodellen inte är helt säkerställd, är att papper saknas på den. Den är inte importerad som ny, utan historien säger att en man från länet köpte den här maskinen i England någon gång på 50-talet. Hans avsikt var att köra cross med den, men med tiden blev hans intresse allt större för att renovera den till originalutförande. Lyckligtvis hade de flesta originalbitarna sparats. Alla som letat efter till exempel stänkskärmar och stag till dessa, vet hur svårt det är att hitta delar. Mannen som importerat Triumphen hann emellertid inte bli klar med renoveringen innan han dog. Följden blev att cykeln såldes, och har via en mellanägare, nu hamnat hos Peter.

Problem till för att lösas

Det mesta som tillhör ramen är redan åtgärdat, bortsett från lackering. Så nu är det motorn som ligger på arbetsbänken. Speed Twin betyder att motorn är tvåcylindrig med en volym på 500 kubikcentimeter. Det är en tacksam konstruktion som är lätt att arbeta med. Däremot kan den tidiga årsmodellen vålla en del problem. England höll som bäst på att repa sig från andra världskriget. Triumph-fabriken hade bombats sönder och man hade snabbt flyttat ut till Meriden under kriget. Man kan troligen inte vara säker på att alla cyklar stämde med katalogspecifikationer-

På en hylla ligger motordelar samt en bild av hur den färdiga cykeln ska se ut.

Magnet och generator av Lucas fabrikat.

Motornumret säger att det här är en -46 års modell, och mest troligt har motor och ram hört ihop från starten.

I tanken sitter en panel där man placerat ljusomkopplare, amperemeter samt en oljetrycksmätare som på Peters maskin saknar tavla och glas.

Styret är original. Det är alltid lika tacksamt när de gamla bitarna finns kvar.

na, och Triumph ändrade en hel del i konstruktionen dessa år. Peter blev varse detta när han fick tag på en cylinder i bra skick, och som rimligtvis borde passa på hans motor. Men några av de bultar i vevhuset som håller cylindern stämde inte helt. Men alla sådana problem går att lösa.

Triumph var den första tillverkaren av den klassiska parallelltwinen, när man redan i slutet av 30-talet kom med sin tvåcylindriga 500:a. De flesta andra engelska tillverkarna hoppade på samma konstruktionsprincip. Men många ser ändå Triumph som den genuina twinmaskinen.

Text och foto: Sven Asp

I garaget står också Peters Cobra replica. Det är Peter som byggt den, något som måste ha varit ett gigantiskt arbete.

Peter hör till dem som åker gammal bil till vardags också. Amazon kombin förbättras succesivt, samtidigt som den ska fungera som bruksbil. Det mesta av rostskadorna är nu lagade.

Peter har också en fyrdörrars Chevrolet 39, som fått lite modernare komponenter under skalet.

Skoterrace med Wyatt Earps Riders

Wyatt Earp Riders arrangerade 24 februari skoterrace på Gräfsåsen. Det gråmuletblåsiga vädret till trots hade ett antal köldhärdiga åskådare mött upp för att beskåda racet. Bland dessa åskådare fanns ett antal JVBK-medlemmar, möjligen potentiella veteranskoterägare. Saknades gjorde dock Per Ericsson, landets kanske främste skribent när det gäller det snöfordon, alla kategorier.

Ingen falsk blygsamhet här inte! *Foto: Göte Högbom*

Med en intill visshet gränsande sannolikhet körde aldrig Wyatt Earp snöskoter, möjligen kan han ha kört eller i alla fall åkt motorcykel som uppenbarligen är klubben Wyatt Earps Riders andra stora intresse. Wyatt föddes 1848 och verkade som sheriff, spelare och saloonägare. Mest känd är han kanske från revolverstriden vid O. K. Corall tillsammans med bröderna Virgil och Morgan samt den försupne, halvkriminelle och pokerspelande tandläkaren Doc Holliday. Wyatt dog i sin lilla lägenhet i Los Angeles 1929, han lär ha haft en skottsäker väst innanför kavajen och därför bet inga kulor på honom.

Öronbedårande – näe snarare öronbedövande!

Hemsidan informerade om att anmälan till racet skulle ske fram till klockan elva. Eder utsände var naturligtvis punkligt på plats med förväntan att det då ganska direkt skulle bli start på aktiviteterna liksom det brukar bli på JVBK´s arrangemang men denna fromma förhoppning kom på skam. Jag väntade och väntade men inget hände. Jo - faktiskt hände något! På parkeringen där jag stod pågick uppvärmning av de anlända skotrarna. Efter en stund fann jag att det inte lät något från översnöfordonen – jaha tänkte jag, de har nog fått order om att återmontera ljuddämparna som inledningsvis tycktes helt ha varit bortglömda. Vid närmare analys visade det dock sig att mina båda hörapparater hade slutat fungera. Slut batteri kvar blev diagnosen så det blev till att åka hem och ladda in nya, ta en kopp kaffe och sen åka tillbaka. Tävlingarna startade precis när jag kom tillbaka.

Herje Nilsson pustar ut efter väl förrättat värv sittande på sin märkeshemliga snöbetvingare. *Foto: Göte Högbom*

Håkan Carlén, alias Hector, var dagens speaker. Med hjälp av en högtalaranläggning som förmodligen var äldre än den äldsta skotern försökte han informera åskådarna om vad som försiggick. Med hjälp av Rolf Fridh och Björn Nilsson försökte jag ändå skaffa information om vad som försiggick.

Fart och fläkt

Tävlingarna var indelade i två klasser, encylindriga skotrar och hjulboggieförsedda och dessutom dragrace för skotrar äldre än 25 år. Som den novis på området jag nu är och med bristande möjligheter till att höra vad som sades när skotrarna var igång så avhåller jag mig från en närmare analys av resultat och beskrivning av arrangemanget. Det jag kunde konstatera var att deltagarna i racen hade hejdlöst roligt. Fart och fläkt dominerade alla loppen, alla förare öste på allt vad skotern förmådde och ibland lite till så att det blev besök utanför det pistade spåren.

Vissa skotrar höll inte hela vägen utan bärgning blev nödvändig med hjälp av en annan skoter. Den mest uppseendeväckande bärgningen vi kunde beskåda blev när man slängde upp en skoter bak på dynan på den bärgande skotern.

Ökande trend

Arrangemang med snöskotrar av äldre årgång tycks vara något som är i ropet just nu och som med stor sannolikhet kommer att öka. Bland orter där arrangemang nyligen genomförts kan vi nämna Nordannälden och Åkersjön. Säkert finns det många fler. JVBK´s första aktivitet i det här sammanhanget blir pimpel- och grillutflykten till Svartsjöarna den 18 mars. Dags för en översnöfordonskommitté inom klubben? Varför då detta begreppet översnöfordon? Jo det finns andra fordon som man kan färdas på snö med !OBS vitsen!, exempelvis snövesslor och enligt uppgifter från säkert håll så kan vi förvänta oss ett reportage om en unik träff med flera Studebakervesslor i något kommande nummer av Backspegeln.

Text: Göte Högbom

I spänd väntan inför starten. *Foto: Per-Erik Östling*

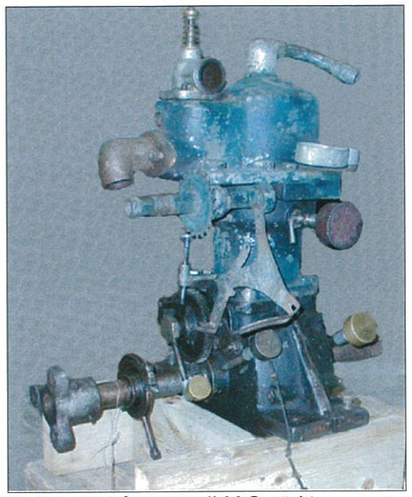
Segergest från ett av kvalheaten. *Foto: Per-Erik Östling*

Avancerad bärgning med trasig skoter uppslängd på bärgarskoterns dyna. *Foto: Per-Erik Östling*

Pristagarna samlade och högt uppe i det blå kan vi skymta Hector, JVBK´s verbale ekvilibrist. *Foto: Göte Högbom*

Säfströms båtmotor

I Jamtlis samlingar av föremål finns en del saker av lokal teknikhistoriskt intresse. Jag tänkte dela med mig lite om en båtmotor som ligger i ett av magasinen



Säfströms båtmotor. JLM Omärkt.
Foto: Bengt Nordqvist

Båtmotorn, som ingår i samlingarna, och inte har något inventarienummer och nu känd förvärvshistoria, har ändock en intressant lokal historia. Det är en vattenkyld fyrtaktsmotor som troligen drevs med fotogen eller bensin som huvudsakliga bränsle. Cylinderdiametern är 120 mm och slaglängden är 130 mm vilket ger en slagvolym på nästan en och en halv liter.

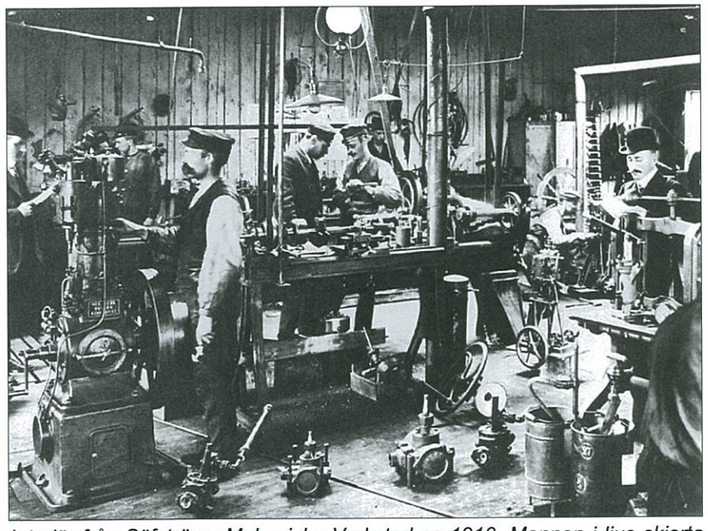
Lite teknisk data

Motorn har haft en tändmagnet som alstrat den högspända elström som via en brytare styrd på en mellanaxel gett tändstiftet möjlighet att ge den gnista som antänt luft/bränsle-blandningen. Samma mellanaxel har även drivit en kam som styrt den mekaniska avgasventilen. Insugsventilen är atmosfäriskt styrd, en så kallad snarkventil, en benämning den fått efter det snarkande ljud den gav ifrån sig.
Förgasaren är av en mycket enkel typ med ett ställbart munstycke för bestämning av bränslemängden och en vridbar ventilanordning för luftmängden. Förgasaren är tillverkad av mässing och en av dess rördelar kommer från Skultuna, vilket är instämplat på sidan.

Verkstad i Östersund

Att en del av denna motor är tillverkad i Skultuna kan tyckas vara lite märkligt eftersom motorn är tillverkad på Säfströms mekaniska verkstad i Östersund. På denna verkstad, som hade både maskinhall, smedja och gjuteri bör man ha varit kunniga i konsten att gjuta mässing. Verksamheten startades nämligen av gelbgjutaren F L Säfström (1859 – 1902) när han 1885 köpte fastigheten på Prästgatan 45 och där inrättade en verkstad med många konstiga och intressanta maskiner. År 1900 tillverkade de fem anställda bland annat 25 velocipeder till ett värde av 3500 kr. Om man studerar interiörbilden från verkstaden kan man konstatera att det även tillverkades brandsprutor, pumpar och ventiler. Man arbetade också med större stationära motorer.

Säfströms firma övertogs 1905 av köpmannen och direktören J P Hård. Han var en sportig man, några år innan vann han Jämtlands velocipedförbunds första tävling.



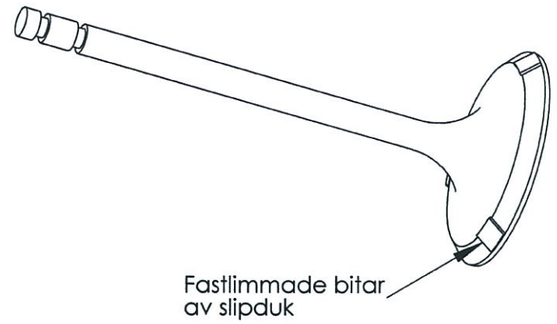
Interiör från Säfströms Mekaniska Verkstad ca 1910. Mannen i ljus skjorta och mörk väst till vänster i bilden från Säfströms verkstad är Per Olsson (1875 – 1957) som senare tog över det som blev Östersunds Bil och Motorverkstad. Denna verkstad har inspirerat till en miljö på Jamtli historieland och där på golvet ligger en annan båtmotor...

Foto: Jamtli bildbyrå.

Text: Bengt Nordqvist Jamtli

Mekartips,
eller hur man räddar en gammal Celica

Alla som skruvar i fyrtaktare stöter förr eller senare på problemet med slitna ventilsäten. Man kan naturligtvis lämna bort toppen till någon som har Mira fräs, eller så kan man skaffa ventilsätesfräsar om man har råd. Själv har jag tack vare mitt jobb ibland satt upp toppen i en fräsmaskin, slipat till ett specialstål och arborrat ventilsätena. Andra gånger har jag tillverkat egna sätesfräsar. Men i ren desperation provade jag en gång en nödlösning som fungerade så bra, att jag ser det som en lika bra metod som någon annan. Åtminstone för hobbyjobb.



Det började med att jag under ett helt år körde en japansk bil. Jo, jag skäms lite, men en ursäkt är ju att det var en Toyota Celica av 77 års modell det vill säga en av de där modellerna som stulit designen från amerikanska muskelbilar, så att man skulle tro att det var en liten sportbil. Det finns en hel del intresse för dessa tidiga Celica modeller. På internet kan man nu hitta mycket om man söker på "classic celica". Det var faktiskt en ganska trevlig bil. En tilltalande design, en motor med en stor snygg aluminiumkåpa som täckte den överliggande kamaxeln, låga stolar som i en riktig sportbil, stor varvräknare och hastighetsmätare och en femväxlad låda med kort golvspak. Att den dessutom hade en enormt bra värme, som kompenserade draget från den otäta hard-top kupen, gjorde inte saken sämre. Jo, det var faktiskt en riktig sportbil ända tills man vred om startnyckeln och körde en bit. Då insåg man att det här var en vanlig standardbil med ett snyggt skal. Men det var trots det en trevlig pendlarbil, och sen jag bytt ut originalgeneratorn mot en av Lucas fabrikat, kändes den riktigt bra.

Trött motor

Största problemet med den här bilen, var att motorn var ganska utsliten. På bilskroten hittade jag en mycket rostig kombi där motorn var identisk, och jag tänkte att eftersom karossen på den var så dålig, borde det inte vara motorn som orsakat skrotningen. Jag fick motorn för ett mycket bra pris om jag lyfte ur den själv. Sen var det bara att lyfta ur motorn i min Celica och sänka ner den nyare. Provstart visade att den nu bara gick på tre cylindrar. Elände. Men det fanns inte mycket annat att göra än att lyfta av toppen bara för att konstatera att ett ventilsäte var ordentligt bränt. Ventilen såg inte så vacker ut heller.

Om man har en bra svarv, kan man spänna ventilen i chucken, ställa toppsliden på 45 grader, och svarva ren tätningsytan. Men ventilsätet såg sorgligt ut. Ventilslippasta skulle ta alldeles för lång tid, och sätena kändes alltför hårda för att jag skulle tro något på ventilsätesfräs i det här fallet. Nu började det dessutom vara ganska sent på kvällen, och jag hade fyra mil hem. Det var läge för en nödlösning.

Suverän smärgelduk

Nödlösningen bestod av smärgelduk. Jag klippte till fyra små bitar av 120 korns smärgelduk och limmade dem på ventilens anliggningsyta med superlim. Sen i med ventilen i toppen. Den del av ventilskaftet som stack ut på översidan, spände jag fast i chucken på en handborrmaskin. Sen körde jag borrmaskinen samtidigt som jag drog ventilen uppåt så det kändes att smärgelduken arbetade. Efter någon minut kändes det att det inte skar längre. En titt på smärgelduksbitarna visade att de var fullpackade med slipdamm. Men det räckte att blåsa ren dem med tryckluft för att jag skulle kunna fortsätta med slipningen. Det tog högst tio minuter att få sätet helt rent.

Sammanfattning: Metoden fungerar utmärkt, men man måste ha slipduk av högsta kvalitet. Norton är ett utmärkt fabrikat. Det är inte samma tillverkare som Norton motorcyklar, men lika bra. Sen kan man naturligtvis invända att ett ventilsäte skall ha tre olika vinklar med enbart ett smalare parti på 45 grader. Det anses vanligen vara det bästa för gasgenomströmningen. Men då kan man fundera på om det verkligen gör så mycket om tätpartiet blir bredare. Det fungerade i alla fall på min Toyota så länge som jag körde med den.

Text: Sven Asp

Nationaldagsfirande i Kaxås 6 juni 2007

Vi inbjuder alla typer av veteranfordon till ett veteranrally från bygdegården Kaxås - Jämtlands Änge - Svea Park Kaxås. Asfalt hela sträckan, tur och retur ca 20 km. Det kommer att finnas olika frågestationer efter hela sträckan.

Samling: Vid bygdegården Kaxås kl 10.00.

Första start: Cirka kl 11.00, sedan startas fordonen med 1-2 minuters mellanrum.

Efter målgång: Parkeras fordonen till publikens beskådning.

Kostnad: GRATIS dryck med baguett till två personer/fordon.

Övriga attraktioner för hela familjen till exempel tombola, sång och musik, servering, mm, mm.

Anmälan: Mats Smith 0640-185 22, 070-600 72 20.

Prisutdelning: Vid scenen cirka kl 15.00.

Välkommen till ännu en succé i Kaxås hälsar
Kaxås Bygdegårdsförening och Kaxås Byalag genom Mats Smith

Klubblokalen

Besök gärna vår nya klubblokal på Tingsgatan 4 A i Östersund. Tag en fika, titta i klubbens arkiv av tidningar och träffa andra medlemmar.
Öppet måndagar 19.00-21.30. Ytterdörren låses kl 21.00. Kommer du efteråt så knacka på fönstret.
Tingsgatan ligger snett ovanför nya kyrkan på Brunflovägens ovansida, räkna med att ställa bilen på en närliggande gata såsom, Torgbrinken, Ängegatan, Brunflovägen eller Ringvägen.

Motor på internet

Sveriges television gör mänskligheten en välgärning genom att man ger alla internet användare en möjlighet att se en del av alla gamla filmer man har i sina arkiv.

Gå in på www.svt.se och klicka på öppet arkiv. Där öppnar sej en fantastisk samling journalfilmer med mera. Här kan man till exempel hitta:
Demonstration av Volkswagen 1949
Motorcykelutställning i Stockholm 1954
Skinnknuttarnas paradis 1956
GP vid Rämen 1933
Det finns fler filmsnuttar med motorfordon, men sen finns enorma mängder andra intressanta gamla inslag. Bildkvalitén är också mycket hög.

Fler källor

En annan intressant källa finns på www.youtube.com. Men där är bildkvalitén låg och det är mycket spretigt att hitta allt som kan vara av intresse. På youtube kan alla som registrerar sej, skicka in egna filmsnuttar men filstorleken är starkt begränsad, vilket gör att bildkvalitén är ganska dålig. Men det finns mycket intressant att hitta. Jag har inte letat speciellt mycket, men ändå hittat att man lagt in filmer från små klubbtävlingar för mc på 50-talet i England bland annat. Sök på det fordon du vill se något om, för det mesta blir det napp.

Text: Sven Asp

Kom ihåg Storsjörallyt den 9 juni!

Skotertävling i Nordannälden

Hörde ryktas om en årlig skotertävling i Nordannälden som denna gång skulle ske den 10 februari. Så vi letade oss dit för att kolla om det stämde, mycket riktigt så fick vi vägvisning till grusgropen och där var baslägret så att säga.

Ett 30 tal veteranmaskiner med tillhörande förare fick instruktioner om dagens händelser. Hela tävlingen delades upp i olika deltävlingar, första uppgiften löd:

Kör till bystugan valfri väg och hämta en öl , kör sedan tillbaka till starten och halsa lättölen - på tid. Det var inte så lätt som många trodde att flåsande dricka en iskall öl när polarna hejade på.

Andra deltävlingen var att köra över en stor brant grushög och därefter tillbaka. Här blev det kvalkörningar som avslutades med ett finalheat.

Skotercross med kvalkörningar och allt skulle därefter ingå men vi drog vidare hemåt.

Enligt rykten så blev det en lång, lyckad dag för de tävlande. Arrangemanget avslutades med ärtsoppa och punch framemot kvällen med tillhörande bad i tunna.

Text och foto: Micke Johansson

Dags för bilmuseum!

Nu har planerna på Optand Teknikland (arbetsnamn) avancerat så långt att det är dags för Jemtlands Veteranbilklubb att bestämma sitt engagemang. Vi får chansen att haka på nu när Försvarsmakten ställer pengar till förfogande för ett museum som ska spegla Östersunds nedlagda regementen. Pengarna ska läggas som grundplåt för att få ytterligare finansiering med EU-pengar.

Det måste bli jättebra!

Bilar, bussar, mc, mopeder mm bedöms vara så intressanta att vi blir medbjudna, men vi, JVBK, måste naturligtvis driva vår museidel med egen kraft och starkt engagemang. Det finns många jättefina bilmuséer och vårt måste bli en klart lysande pärla. Annars blir besökarna besvikna och ett negativt rykte sprider sig fort. Som du troligen vet anger klubbens stadgar alltsedan bildandet 1970 att JVBK "vill verka för skapandet av ett fordons- och motorhistoriskt museum i Jämtland. Där ska klubbens medlemmar kunna ställa ut sina objekt".

Ditt ställningstagande behövs

För att vi ska kunna gå vidare i museifrågan med alla dess åtaganden behöver styrelsen få in ditt ställningstagande. En bekräftelse på att du är villig att under längre eller kortare tid exponera ditt/dina fordon i muséet. Det gäller ju att visa Jämtlands fordonshistoria över nästan ett helt århundrade! Vi behöver också kunna mobilisera frivilliga krafter för att jobba med muséet och även här behöver vi en uppfattning hur du ställer dig till att offra en del av din fritid till det här ändamålet.

Även verkstad för dig

Att bussarna och lastbilen som klubben förfogar över kan ställas ut är självklart. Dock måste vissa vara lätt tillgängliga för uthyrning. För att göra muséet levande ska besökarna kunna se pågående renoveringsarbete. Till detta förväntas JVBK skapa en verkstadsmässig lokal där du kan arbeta med ditt fordon medan besökare tittar på. Eventuellt flyttas klubbens renoveringsverksamhet helt eller delvis från garaget på Bangårdsgatan till Optand Teknikland.

Ditt svar senast 31 mars

Jag ber dig därför vara vänlig besvara nedanstående frågor. Ditt svar är inte bindande, men måste vara grundat på vad du tror och tycker. Endast med medlemmarnas svar kan vi gå vidare med planeringen. Svaret sänder du till klubben senast den 31 mars. Endera per post till Jemtlands Veteranbilklubb, Tingsgatan 4 A, 831 37 Östersund eller via klubbens websida:
www.jvbk.nu.

Följande frågor vill klubben ha ditt svar/synpunkter på

- Jag är villig att ställa fordon till muséets förfogande
- Fordonet/ fordonen är av årsmodell
- Är du intresserad av att utnyttja verkstaden
- Är du intresserad av att jobba aktivt i det planerade museet
- Skriv ned vad du anser om JVBK´s museiplaner

Arne Nilsson, ordförande

Veteranskoterutflykt
18 mars 2007

Start nedanför Storsjöhyttan i Badhusparken Östersund (parkering finns vid gamla Beijers).

Samling 10.00 avresa med skoter 10.30 till Svartsjöarna (ca. 10 km)
Där blir det fisketävling.

Vi ordnar väder, fiskekort och grillmöjlighet.

Du fixar skoter (din äldsta) fiske prylar och fika.

Avgift 20:- per vuxen deltagare, barn i skolåldern gratis!

Du som är utan skoter och vill deltaga ring och anmäl dig så ordnar vi det.

Upplysningar Micke Morris 070-525 72 06
Kent Blomkvist 070-303 44 44.

Regeringen vill ha skatt på trafikförsäkringspremien

Regeringen har tidigare aviserat att man vill föra över kostnaderna för trafikskadades sjukersättning, sjukpenning och aktivitetsersättning från socialförsäkringssystemet till trafikanterna, genom att dessa kostnader betalas via den obligatoriska trafikförsäkringen. I väntan på att en utredning genomförts, vill nu regeringen införa en skatt på 34% på trafikförsäkringspremierna. Skatten skall kompensera för de kostnader enligt ovan som redan har uppstått liksom de som kommer att uppstå i trafiken innan dess det nya systemet är färdigutrett och infört.

Den nya skatten på trafikförsäkringspremien föreslås gälla från 1/7 2007. Skatten kommer att belasta försäkringsbolagen, vilka sedan har att ta ut sina ökade kostnader på försäkringstagarna. Införs skatten blir det alltså upp till försäkringsbolagen att avgöra hur mycket premierna skall öka. Det är i dagsläget oklart hur de kommer att sprida kostnaderna över sina bestånd av försäkringstagare.

Hur den föreslagna skatten kommer att påverka premierna i MHRF-försäkringen kan alltså inte ännu fastställas, men om man räknar med en höjning med 35 % av trafikförsäkringspremien, som för de flesta MHRF-försäkrade fordonen uppgår till ca 150:- per år, ger det alltså en kostnadsökning på ca 50:- per fordon och år.

Regeringens förslag om skatt på trafikförsäkringspremier är utsänt på remiss och remisstiden gick ut den 24 januari. MHRF kommer att publicera sitt remissvar på www.mhrf.se och återkomma i kommande PåGång eller annan information om utvecklingen i frågan. Se också MHRF:s debattinlägg i PåGång nr 4 2006.

CZ

Barn förbjuds i bil utan bälte

Regeringen har beslutat att förbjuda barn att färdas i bilar och lastbilar utan säkerhetsbälten. Detsamma gäller tre- eller fyrhjuliga motorcyklar och mopeder med karosseri. Alla barn under 135 cm skall från den 1 januari 2007 sitta i en korrekt monterad och typgodkänd bilbarnstol, bälteskudde eller liknande särskild skyddsanordning. Dock får barn som är tre år eller äldre, men kortare än 135 cm, tas med på "tillfälliga transporter under korta sträckor" även om särskild skyddsanordnig saknas. Då skall barnet använda bälte där så är möjligt och får inte färdas i framsätet på en personbil eller lätt lastbil. Endast i taxi får barn färdas oavsett ålder utan att typgodkänd bilbarnstol eller annan skyddsanordning används.

MHRF:s styrelse har diskuterat förbudet ingående och beslutat att MHRF inte bör agera i frågan. "Att ta ansvar för en förbättrad trafiksäkerhet är självklart för den fordonshistoriska rörelsen. Att verka för en ändring av denna bestämmelse skulle allvarligt kunna skada det goda anseende som MHRF har byggt upp genom ett målmedvetet och ansvarsfullt arbete" – säger MHRF:s ordförande Horst Brüning.

Sedan 1 juli 2006 gäller, som tidigare meddelats, att en bil inte får ta med fler passagerare än vad den är registrerad för, annat än under parad, uppvisning eller liknande. Även då måste extra passagerare sitta på plats avsedd för passagerare. Denna regel drabbar främst ägare till bilar med små baksäten, oftast historiska fordon eller sportbilar. MHRF har kontaktat Vägverket och Näringsdepartementet, vilka nu meddelar att Vägverket skall se över och eventuellt utöka dispensen från regeln om antalet passagerare i bil på något sätt.

CZ

Kylarprydnander godkänns

Nu har Vägverket medgett en generell dispens från förbudet mot originalmonterade utstickande detaljer på bilar från 1972 eller tidigare. Genom en ändring i Vägverkets föreskrifter tillåts sedan 1 november 2006 originalmonterade kylarprydnander på bilar och lastbilar tillverkade 1972 eller tidigare. Originalmonterad spoiler får finnas kvar på personbilar tillverkade 1972 eller tidigare.

CZ

MITTNORDENMARKNAD

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

SÄLJES

Fransk Lagerrensning
Citroen ID 19 Padda -71.
Vit, sommar & vinterhjul, motorvärm, stereo, dragkrok. Bes m tre lätta tvåor. 29 500:-.
Citroen 2 CV Dolly -88.
Röd/vit. Nybes u.a. 29 500 kr.
Renault R 16 -77. Guldmetallic. Sommar & vinterhjul, motorvärmare, dragkrok. Nybes.u.a. 9 500:-.
Peugeot 204 c:i Diesel -73. Maroon, ngt rost. Komplett bil inkl reservdelsbil. 4 500:-.
Sommarbil
Mazda Mx5 Miata -93. Röd, cab plus Hardtop. Alufälgar.11 000 mil. Nybes. u.a. 59 500:-. Ev. veteranbil i inbyte.
AMC Pacer -75. Röd, V8 aut. Ej regbes. m. V8 men inga problem. Ngt. rost. Bra objekt. Komplett. 15 500:-.
JG Jonsson tfn: 070-3358080, 063-21683.

---

2 st Lambrettor. En nybesiktad orenoverad, årsmodell 1956, 150 cc avställd sedan 1962. Nu i trafik.
Ett renoveringsobjekt årsmodell 1956 + div nya delar, 125 cc. 19 000:- ev byte.
Håkan Stölan, tfn: 0693-321 47, 070-297 85 38.

Äkta amerikanskt kylskåp
av märket Westinghouse 50-tal.
Pris: 250:-.
Volvo 340 -84. Automat "Remjohan" många delar utbytta, rostfri. Avställd. Lackering + småjobb för köparen.
Pris: 10 000:-.
Stationär motor Hatz Diesel
10 hk. Renoveringsobjekt
Utan skoterkängor?
Jag har två par, storlek 42. Båda paren 350:-, ett par 200:-. S-B Sahlin, tfn: 063-51 03 89, 070-235 39 54

Ski-doo Super Alpine 370 ER -68
Rotax 370 Boxer med elstart.
Dubbla framlysen, ryggstöd mm.
Objekt som kräver en hel del jobb!
2 st Ski-doo Alpine 399ER -70
Rotax 399 med elstart (2 cyl)
Backväxel, ryggstöd, cig.tändare mm.
Den ena är ett komplett objekt, den andra reservdelsmaskin
Äldre Ski-doo dubbelbandare
Reservdelsskoter med 1 cyl Rotax
Säljes med sorg i hjärtat pga tids- och platsbrist till det facila priset av 7.000:- för alla fyra.
Ski-doo Olympic 12/3 -70
Använt bruksskick!!
Pris 2.400:-
Hans Holmqvist, Gärdevägen 13
833 33 Strömsund
Tfn: 070-521 43 31, 0670-134 45

Klövsjöträffen
16 juni 2007
Veteranfordons-utällning/marknad pågår mellan 11.00-16.00.

Där kommer omröstning att ske. Kringaktiviteter såsom 4-hjuling för barn och hamburgerförsäljning.

Mat och öl serveras på hembygdsgården Tomtan mellan 19.00-01.00. Dans mellan 21.00-01.00.

Möjlighet att tälta finns.

Välkommen!

Hard Top Radio 96,1 Mhz med Hector Carlén och Affe Fastesson

Sista lördagen i augusti 1999 var det cruising i Östersund med tillhörande radio i fem och en halv timme. Snacket, bilarna och musiken från 50-, 60- och tidigt 70-tal finns med liksom tillbakablickar på händelser under den här tiden, bland annat högertrafikomläggningen och Radio Nords sista sändning.

Allt detta finns nu att köpa på fem CD. Ta tillfället att återuppliva gamla minnen.
Kontakta Affe Fastesson på telefon 070-392 1779.

KÖPES

2 st skärmkanter i gummi eller plåt till fullstor busskaross, 50-60-tals modell.
Sachs 200 cc, mc bils motor, med dynastart.
Håkan Stölan, tfn: 0693-321 47, 070-297 85 38.

Komplett Sno-Tric i skapligt skick.
063-18 11 30

Lastbilsflak, ca 5 m med plyfalämmar och kinnegripstolpar. Även beg
Växelflaksram köpes.
Beg lastbilskran ex.vis Hiab 550, 650 etc. köpes.
JG Jonsson tfn: 070-335 80 80,

UTHYRES

Biltrailer. Last 1 460 kg, totalvikt 2 000 kg, boggie, ramper, vinsch.
300:-/4 tim, 500:-/heldag.
JG Jonsson, Brunflo,
tfn: 070-335 80 80, 063-216 83.

Nya medlemmar.
Vi blir fler och fler...

Susanne Hayer
Skucku 145
840 40 Svenstavik

Bo Eriksson
Fjällgatan 11 A
832 42 Frösön

Gun Almström
Malmvägen 13
830 70 Hammerdal

Robert Gunnarsson
Ringsta 240
830 30 Lit

Henrik Löfgren
Värmon 1063
830 44 Nälden
Tfn: 0640-230 30, 070-311 36 23
Fordon:
Volvo P 1800 S, 1969

Torbjörn Näslund
Hosjö 174
840 50 Gällö

Robert Jonsson
Sockenstugevägen 2
830 15 Duved

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

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

Björn Staverfelt v ordförande
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

Hans Sundqvist sekreterare
Rådhusgatan 59 F, 831 37 Östersund
063-108377
Mob 070-6013705
hanssundkvist@dof.se

Daniel Godén kassör
Färgargränd 22, 831 51 Östersund
Tfn mob: 070-326 95 55
danielgoden@hotmail.com

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

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

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

Owe Lundblad ledamot
Månsåsen 703, 830 01 Hallen
Mob: 0730-56 51 40
carlowe@hotmail.com

Örjan Palmquist suppleant
Ångstavägen 97, 830 21 Tandsbyn
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan@bahnhofbredband.se

Anki Granlöf suppleant
Häggvägen 9, 832 54 Frösön
063-85 125
hakan.annernas@fordhallen.se

Annika Danielsson suppleant
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-44 221
opel_rekord61@hotmail.com

EVENEMANGSKOMMITTÉ
Annika Danielsson sammankallande
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-44 221
opel_rekord61@hotmail.com

FORDONSKOMMITTÉ
Björn Staverfelt sammankallande
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.

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ
JG Jonsson förs.ansv
Ängevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84
jg@jvbk.nu

Gösta Lindström
Box 207, 840 31 Åsarna
Tfn bost: 0687-300 24

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

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

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

RALLYKOMMITTÉ
Owe Lundblad sammankallande
Månsåsen 703, 830 01 Hallen
Mob: 0730-56 51 40
carlowe@hotmail.com

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

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

JG Jonsson bitr.
Ängevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84
jg@jvbk.nu

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

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

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

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 900 medlemmar med ca 2 000 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon.
I klubblokalen på Tingsgatan 4 A är det öppet hus varje måndag kl 19.00-21.30 under september till och med maj månad. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna.
I garagelokalen på Bangårdsgatan 53 får Du hyra mekarplats, kölista finns i klubblokalen. Du kan också få låna klubbens dollievagn, motorlyft, blästerskåp, plåtkantvik mm.
Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring, som finns i Folksam och If.
Jemtlands Veteranbilklubb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. I klubbens tidning, som utkommer med fyra nummer per år, är annonsering kostnadsfri för alla medlemmar i klubbar som är anslutna till MHRF. Medlemsavgift fn 250 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

Postadress:
Tingsgatan 4 A
831 37 Östersund

Besöksadress klubblokal:
Tingsgatan 4 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)

Plusgiro:
88 52 11-3

FÖRENINGSBREV B

ÖSTERSUND
PORTO BETALT

Vid obeställbar adressat,
returneras tidningen till:
Jemtlands Veteranbilklubb
Tingsgatan 4 A
831 37 Östersund

Det var stor uppslutning på fjolårets Storsjörally.
Årets rally blir den 9 juni. *Foto: Annika Danielsson*

EVENEMANG

18 mars **Veteranskoterutflykt till Svartsjöarna.** Se sid 32.

14 apr **Veteranmarknad inomhus Nordichallen - Sundsvall.**
Öppet 9 - 15. Info: Håkan 0705-69 64 62 eller Christer 0705-28 47 30.
b.h.jonsson@tele2.se

12 maj **Extra öppet på bilprovningen.**
Se sidan 16.

19 maj **Springmeet.** Se sidan 17.

26-27 maj **Motormässa i Östersund.**
Information på www.motormassan.nu

2 juni **Bussresa till Bergsåker även i år.**
Buss avgår från travparkeringen den 2/6 kl 06.00. Anmälan till JG Jonsson 070-335 80 80 eller Micke Morris 070-525 72 06.

6 juni **Nationaldagsfirande i Kaxås.**
Se sidan 30.

9 juni **Storsjörallyt.** Se sidan 5.

16 juni **Klövsjöträffen.** Se sidan 34.

16 juni **Kälarne marknad.** Se www.jvbk.nu

13-15 juli **Norgeslöpet 2007 i Trondheim**
Tröndelag Veteranvognklubb inbjuder till Norgeslöpet 2007, 13 - 15 juli. Läs mer under www.veteranvognklubb.no

24-29 juli **Världsmötet för Citroen 2 CV.**
Se även www.2cv2007.se

Vår nya klubblokal på Tingsgatan 4 A i Östersund har öppet måndagar 19.00-21.30. Ytterdörren låses kl 21.00. Kommer du efteråt så knacka på fönstret.
Se karta sidan 30.

Årets fikautflykter börjar onsdagen den 30 maj. Som vanligt samlas vi vid Västra station/Badhusparken i Östersund 18.00 för avfärd 19.00. Första fikastället för i år blir Stocketitt på Frösön. Mer information på sidan 3.

Använd hemsidan för att få aktuell information!
www.jvbk.nu