

JEMTLANDS  
VETERANBILKLUBB

Nr 1 våren 2018 • Årgång 32 • 50 kr

# Backspegeln

FLÄKTKYLTT HOS  
DEPÅ GRANDE

SÖRENS  
MOPEDER

EN VÄLLOJAD  
SVÄNG



  
*Engelska bilar*  
Åtta unika briter

## REDAKTION

Rolf Nilsson, redaktör, ansv. utgivare  
070-336 66 44

kiemencoupe@hotmail.se

Sture Hernerud, 070-660 49 99

sture@taxiglesbygd.se

Anna Carin Jansson, 070-666 08 46

janssonannacarin@gmail.com

Magnus Roos, 073-180 30 33

roos.kaisillac@outlook.com

Agne Ottosson, 070-567 99 90

agneotto@gmail.com

Lars-Göran Andersson, 070-530 97 73

lars-goran.andersson@bahnhof.se

## FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design,

Kännåsen.

## TRYCK

Trydells Tryckeri AB, Laholm, 2018.

## MATERIAL

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om – för planering av tidningen. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och korta inskickade manus samt avgöra i vilket nummer inskickat material publiceras. Skicka material till redaktör Rolf Nilsson.

## BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

i april, juli, oktober och december.

## ADRESS

Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön.

## UPPLAGA

1 200 exemplar, 4 nummer per år.

## OMSLAG

En Volvo N86, ägs av Curt Sillström.

FOTO Rolf Nilsson

Ansluten till



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

# Redaktören har ordet

Vi har roligt och är mycket kreativa på våra redaktionsmöten. Ideér och förslag bollas och spårar ur i gamla minnen och episoder. Bilar och personer man inte visste att man glömt, återuppstår allt som oftast i nya kombinationer. Den röda Amazonen som Pelle hade, visade sig efter ett litet resonemang vara Olles svarta Borgward. Så här kan det låta en produktiv kväll om alla kommer och "någon" kommit ihåg att ta med nyckeln så vi tar oss in i klubb-lokalen.

Finns det mackor?

Jag har inte hunnit äta.

Är kaffeautomaten igång? Ja

snart, glömde vrida på vattnet.

Ursäkta att jag är sen. Ingen fara vi började med fika.

Minns ni tjejen från den där byn som jag glömt vad den heter, hon med den vita GTO:n? Jaa, den ja! Men var inte Sotarn´ ihop med henne? Vart tog han vägen? Var det han som hade den röda -60 Impala HT:n med vit rand längs sidan? Näå det var Perras brosch. Det var en 61:a som vi bytte motor i på parkeringen utanför huset som deras morsa bodde i. Sen sålde vi den snabbt till Sundsvall. Där borta längs vägen till ...? ... ni vet, bakom den där ladan som inte finns längre stod ju en blå/vit -54:a. Vad blev det av den? Om vi letar fram den, kan det bli ett bra reportage! En ny sån hade vi när jag var liten. En gång åkte vi till Norge. Sju personer var vi och jag som var minst fick sitta fram i morfars knä. Mötte en SAAB tvåtaktare på bron häromdan, ... eller var det före jul ...? Längesen vi skrev om SAAB:ar. Vet om en DKW Junior. Var då? Ingen aning. Jag och Gurra hörde talas om en T-Ford på en bondgård. Vi åkte dit och hittade i stäl-

let en 32:a undanställd före kriget, men när vi började prata om att köpa, blev gubben tjurig och drog igen dörrn. Oj! Länge sen? Nae, mars, kanske. 1964 eller hösten -65. Vi borde skriva om mopeder. Är det nån som kan nåt om mopeder? Min förrförrförrförra och jag blev jagade av polisen, men jag körde ifrån dom.

Sen blev vi tvungna att stanna för hon brände sig på ljuddämparn.

Det skulle ju vara uppvinlat.

Jag har lite bilder från träffen

förra helgen. Bra! På sticka?

Nä i telefonen. Vet inte hur

man får ur dom. Prova att

mejla dom då. Eee? mejla??

Finns fotoaffären kvar på Storgatan? Där har jag fått parkeringsbö-

ter en gång. Han som satt i biljetluckan

till parkeringen på Domus hade en vit

Admiral. Finns det mazariner? Jag är

fikasugen. Om jag skriver om Damrallyt

kan kanske du fota? Men sätt i ny film

den här gången! Ta en 36-bilders rulle,

det är visst många anmälda. Tempomu-

ren!! ja, vilka minnen! Kommer ihåg en

kväll när ... Vad skulle du säga? Jag? Nä,

det har jag glömt. När ska tidningen vara

klar? I går. Jamen då så. Material har vi ju.

Till sist åker man till Riktiga Landet för

att få inspiration och sortera artiklar. Då

uppstår ett annat moment av mer verklig-

hetsnära natur.

Om ni inte fick tidningen i går, så

kommer den nog idag. Bara katten som-

nar någon gång.



ROLF NILSSON REDAKTÖR  
kiemencoupe@hotmail.se



# Innehåll

## Kåseri

- 4 **Kompisen på en hylla nära mig**  
Även flyget har följt mig i mitt liv.

## Engelska fordon

- 6 **Bedford K41 1949**  
Ingemars lilla gröna.
- 8 **Austin Atlantic 1950**  
Ett gammalt skogsvrak.
- 10 **Bentley Turbo R 1981**  
Rör inget, så händer inget.
- 12 **Lanchester 1953**  
Affärerna gick bra för grusgropsägaren.
- 14 **Riley RMA 1,5 litre 1950**  
Den där bilen ska jag be pappa köpa.
- 16 **Standard Vanguard 1948**  
Det blev mycket rostlagning.
- 18 **Vauxhall Velox 1954**  
Ett bra vridmoment och en tyst gång.
- 20 **Rolls Royce Silver Cloud 1956**  
Vi håller oss på asfalterade vägar.

## Mitt fordon

- 24 **Sörens mopeder**  
DBS Sport och Puch Florida.
- 32 **a' Wahlborg i Ri'is**  
Tusen kronor i blandade valörer.

## Evenemang

- 22 **Fläktkyll hos Depå Grande**  
Folkvagnar på hal is.
- 34 **Luciacruisingen**  
Tio år med evenemanget.

## Rally

- 26 **Tjälåsvängen**  
En väloljad sväng.

## Historik

- 31 **Magnus minnen**  
En Rekordsommar.

## Klubbnytt

- 37 **Klubbinformation**

# Kompisen på en hylla nära mig

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Det händer väl var och en någon gång att man vill gå över gränsen. Göra något eller säga något som inte riktigt passar in, men som ändå liksom måste sägas eller göras, och det här ska handla om något som visserligen har hjul och motor men det har vingar! Således inget fordon. Således utanför tidningens verksamhetsområde som säger: ”att ha reportage som omfattar alla typer av veteranfordon”. Alltså kommer fortsättningen av det här kåseriet att kallas gränsöverskridande verksamhet. En gång är ingen gång.

I en bokhylla i en lägenhet på min gamla gata på Frösön har den stått, den lilla gröna balsammodellen föreställande en SAAB B17. Den har alltid funnits där. Åtminstone sen 1947–48 då hyreshuset byggdes. Visserligen har möblemanget bytts ut någon gång men B17 modellen har alltid fått sitt utrymme på en hylla. 10 centimeter lång och 14 centimeter mellan vingspetsarna tog den inte så stor plats bland böcker och porslins-souvenirer från Ljungbyhed och Ängelholm.

B17 var ett tvåsitsigt bombplan, störtbombare. Konstruerat och tillverkat av SAAB och fanns på F4 under 1940-talet. Man störtök och siktade med planet mot målet och när avstånd och hastighet var idealiska fällde man en bomb, som i fallen på F4 ytterligare perforerade Bynäset. Oftast lyckades man ta upp planet i stigning igen innan skog och mark blev alltför påträngande.

Den lilla gröna balsammodellen i bokhyllan har lyckligtvis aldrig behövt stört-

dyka mot parkettgolvet eller ens provat sina vingar över huvudet taget, eftersom jag bara fick beskåda den på två meters avstånd med händerna på ryggen, och senare i våra liv endast nickat igenkännande åt varandra.

På huk med krokig rygg, för att inte slå huvudet i gamla fotogenlampor, värdelösa och undanförda när strömmen kom till Riktiga Landet, men som ändå tillätits överleva hängandes ned från takåsen i sina kedjor, balanserar jag på lösa plankor över spånfillningen på bryggstuvinden fram till en trälåda jag tidigare inte ägnat någon större uppmärksamhet. Lyfter bort några buntar Stockholms-Tidningen och öppnar lådans lock

under gångjärnens motsträviga gnekande. Tiden har, som så mycket annat på Riktiga Landet, stått still även i denna låda. Texten Wentzel-modeller på en liten kartong, eller snarare en pappask fångar snabbt mitt intresse. Sven Wentzel Modellplansfabrik med blå text på långsidan och på ena gaveln bokstaven B och siffrorna 17. Nyfiket öppnar jag asken och finner en ritning/målningsbeskrivning till en modell av SAAB:s bombplan B17. Häri har alltså den lilla gröna bokhyllemodellen legat och blivit fraktad från Apelbergsgatan i Stockholm, om man betalade 60 öre plus porto, och med dåtidens säkra postgång landat i händerna på en flygintresserad yngling boendes på Riktiga Landet. Längst ned i högra hörnet på ritningen står det: 2 000. 10. 43. Jag bestämmer mig för att det betyder 2 000 exemplar, oktober 1943. Efter nästan 75 år återförenas flygplanet med sin ursprungliga kartong nu på en ny hylla i en annan värld, men vi ses då och då och hälsar på varandra. Gamla kompisar, som vi är. ■

”

Den lilla gröna balsammodellen i bokhyllan har lyckligtvis aldrig behövt stört-  
dyka mot parkettgolvet.



## Bedford K41 1949

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

# INGEMARS LILLA GRÖNA

Nej, det här är inte bussbolagets gamla lastbil, men snarlik. Bedforden med sin förhållandevis lilla 76 hästars bensinsexer gjorde sina första år vid vattenkraftverket i Mörsil med Krångede Kraft som ägare. Modellbeteckningen är K41 med en lastvikt i Sverige på hela 1 900 kg. Det är en 49:a, helt engelskbyggd med hytt och allt, som fick sina svenska registreringsplåtar först 1952.



Under sina nästan tio år som kraftverksanställd blev det förmodligen många resor in till Mörsils centrum. Speci-alkonsum, eller "järnkonsum" som Mörsilborna sa, fick säkert dagliga besök. Skruv och mutter, några hänglås och kanske byte av svetsgasflaskor och även en och annan ny skiftnyckel hörde nog till kontot förbrukningsartiklar. När man ändå var, så att säga "på byn", passade man väl på att svänga in till Claessons BP-mack för att fylla upp Bedfordens bränsletank och några tomfat som oftast var med på flaket. Trots att Forsgrens hade en fords skylt på taket fick bilverkstaden ibland ge den lilla lastbilen en varsam klapp på bromsarna och lite massage på smörjniplarna. Om bilen inte hade några omsorgskrav gick det väl alltid att surra bort en stund över en kaffekopp i verkstadens fikarum. Därefter, innan återfärden till kraftverket, det obligatoriska besöket hos Myckeldahls Café för inköp av wienerbröd och mazariner att ha till två-kaffet på kraftstationen.

När Ingemar Isaksson fick tag på bilen, som var utan- nonserad i Ö-P oktober 1988 såg den väl inte så himla pigg ut, men han har fått snurr på värre saker. Hytten hade klarat sig förvånansvärt bra trots lång utomhusvistelse och på slutet även utan rutor. Saker och ting saknades förstås. Instrumenten och framlyktorna var borta men på krokiga vägar dök en skrotad EPA upp i Sundsvall som hade både fina mätare och lampor i behåll. Rostlagning och plåtriktning i vanlig ordning förstås. Inga problem, sånt fixar Ingemar själv. En lackutbildad arbetskamrat lade på det gröna. Kompisar är till för sånt. Den 12 juni 1995 blev Bedforden återigen besiktigad och godkänd för trafik i kanske mer nöjesinriktade uppdrag än vad som var fallet drygt 50 år tidigare. 🇳🇵

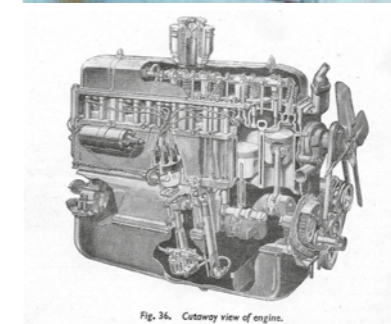
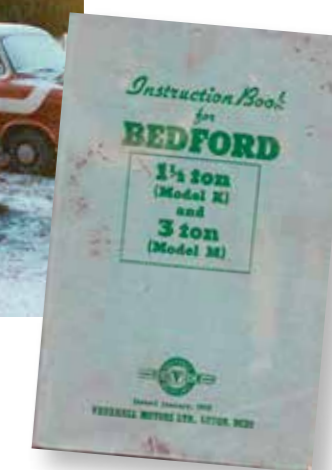


Fig. 36. Cutaway view of engine.

# Austin 1950 Atlantic

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Hon förnekar att det var för att imponera på sin kille som Yvonn tog med Ingemar ut i skogen i hennes hemtrakt Överdal utanför Docksta, för att visa ett gammalt skogsvrak. Mycket riktigt fanns ett vrak i skogen. Överväxt och igenväxt stod där resterna av vad som en gång var en lyxig, synnerligen ovanlig Austin A 90 Atlantic Cabriolet av 1950 års modell. Hur länge bilen stått i skogen och anledningen till att den hamnade där är oklart, men tiden hade satt sina spår, kan man enkelt konstatera. En havererad inredning förstås, och avsaknad av bland annat motorhuv, förgasare och tändstift avskräckte inte Ingemar som tagit hand om bilar förr. Som brukligt är vid sådana fynd kontaktades bonde med traktor för avverkning och framdragning av denna, nära döden relik. Bilen togs hem till Jämtland och fick komma inomhus, och därmed var Ingemars vardagskvällar några år framöver inbokade i kalendern fast man inte använde sig av sådana så mycket på den tiden. Det här handlar om åren 1978 till 1986, ungefär. Semesterresorna med hela familjen anpassades så att de, som av en händelse, råkade passera till exempel Eda skroten i Värmland där två A90 Coupéer vilade. De fick släppa i från sig både motorhuv och bagagelucka. Vid en annan resa hamnade familjen hos en man i Umeå som hade framstolar och de båda förgasarna till övers. Motorn är fyrcylindrig trots sina 2,67 liters volym, och med två förgasare gav den 88 hkr i sitt ungdomliga

ursprung. Nu gav den inget annat än ett oljetråg fullt med vatten. Kolvarna satt som tur var inte så hårt och efter ringbyte, nya lager och slipad vevaxel blev det snurr på maskin igen.

Velos Galvaniske Anlägg, Sluppenveien 1 i Trondheim fick förtroendet att ta hand om kromet. På sjuttioalet var det en välrenommerad och för motorfolket i Jämtland välbesökt firma, som dock senare via ägarbyten tappade bort sitt genuina yrkeskunnande och nu mig veterligt inte längre finns kvar. Den långa skogsvistelsen medförde förstås en hel del karosarbeten som Ingemar själv tog itu med. Därefter lämnades bilen till Auto-Lack, på den tiden verksam i industrihuset på Tjalmargatan.

Den svarta suffletten sydde US Inredningar, utanför Tandsbyn. I slutet på åttio- och nästan hela nittio-talet lyste solen om somrarna och nyrenoverad, blank och stolt såg man Atlantiken ofta som deltagare i JVBK:s sommarrallyn. Även de litterära kretsarna har upptäckt denna aristokratiska vagn. I Jan Guillous bok Äkta Amerikanska jeans, har huvudpersonens styvfar Harry, blivit disponent och köpt en röd öppen bil med sufflett. "fast det var bara en Austin A 90 Atlantic." "Harry påstod i alla fall att den hade 90 hästkrafter och gjorde 160 kilometer i timmen".

Tror inte att Yvonn har pressat Ingemar att kolla om den sistnämnda sifferuppgiften stämmer. ■



## Bentley Turbo R 1981

# Rör inget så händer inget, Håkan!

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Har man en Bentley ska man ändå inte behöva lyfta på huven så många gånger. Visserligen var det några vattenslangar som ställde till det en aning för några år sedan men förutom nya däck så har det inte varit något mekande. Javisst ja, den har gasvätskefjädring och en gasklocka vid ett bakhjul ville inte vara med längre, men var servar man en Bentley? Jo, hos Ottosson som har sin verkstad på Hissmofors. Hydrauliken kommer nämligen från Citroën, och det bilmärket kan han, herr Ottosson.

Det är en 91:a Turbo R = road holding. Född i England, uppväxt i Monaco och emigrerad till Sverige år 2000. Det finns en del dokumentation från åren vid Franska Rivieran. Den svenska historiken är något diffusare. Som många nyinflyttade har den bott på flera adresser. De flesta har varit olika bilfirmor och bilen hade inte rullat många mil på svenska vägar. Kanske lika bra att inte rota alltför mycket i det förflutna med risk att lagens långa arm blir onödigt lång. Enligt vissa löpsedlar hade importören kontakter i något som kan kallas den undre världen. När Håkan fick korn på den i maj 2011 stod den hos en bilfirma i Vårberg, Stockholm, vars ägare hade konstiga utländska namn. Det låga miltalet tillsammans med det förhållandevis stora antalet ägare i Sverige gjorde förstås Håkan en aning misstänksam. Lägg därtill



importörens tveksamma renommé, visserligen elva år tidigare men sånt kan fastna i hjärncellerna under lång tid. Säljarna på bilfirman var dessutom mycket vänliga och tillmötesgående. Bara det en anledning till vaksamhet. Har en av pojkarna nyss fyllt år? Ja, men då drar vi av fem tusen. Jaså fyller den andre pojken snart år? Då drar vi av fem tusen till! Tillsammans med frugans ytterligare lirkande hade man till slut lyckats sänka priset med nästan 60 tusen! Vad är det för fel? tänkte Håkan nästan högt, men sa inget. Slutpriset blev helt klart godkänt. Riskaffär eller? Hemfärden längs E4:an skulle ge svaret på detta något spektakulära bilköp. Uppsala och Gävle passera-

des, så även avtagen till Söderhamn och Hudiksvall utan att några oönskade ljud eller lukter uppstått. Ingen verkade heller skugga den vita Bentley. Det var dax att istället njuta av färden och konstatera att det såg ut att vara en bra affär, vilket Håkan med familj fortfarande tycker. Den har till och med haft den gröna övningskörningsskylten på bakstammen. Finns inte många 17-åringar i Jämtland som övningskört i en Bentley.

V8 på 6,75 liter och Bosch insprutning ger 330 hkr. GM:s TH400-låda sköter om växlingen och trots sina 2 390 kg lovar broschyren att 0-100 ska klaras av på 6,7 sekunder. ▀



# Lanchester

## 1953

TEXT & FOTO Rolf Nilsson



Affärerna gick tydligen rätt så bra för grusgropsägare Gunnar Jonsson i Pilgrimstad. Han köpte nämligen en ny Lanchester av Wiklanders bilfirma i november 1953. En av de tolv som firman sålde i Jämtland under åren 1952–53. Lilla Rollsen som den ibland kallades har en hel del tekniska finesser som femtitalets europeiska standardbilsflotta inte kom i närheten av. Vagnen har till exempel halvautomatisk fyrväxlad låda med förväljare, en avancerad automatisk chassiesmörjning som är termoreglerad med expansionskammare i vilken ett tryck bildas av värmen från motorn, och pressar med jämna mellanrum således ut lite fett till utvalda ställen i chassiet. En

väl sorterad samling specialverktyg i den obligatoriska galonpåsen ingår förstås också. Som sig bör i en vagn av den här digniteten består förar- och passagerarutrymmet till stor del av äkta ädelträ och läder, men med ett litet undantag; stolsryggarna är klädda med det nya materialet galon. Man ville väl vara lite moderna trots allt, i den annars så konservativa engelska bilbyggartraditionen.

Oskar Arhusiander i Häggenås såg potentialen i den något bedagade engelska lorden och såg till att bilen kom under Oskars beskydd. Det här var 1994, då hade Lanchestern varit avställd sedan 1957 och vägmätaren stod på 4 794 mil. Under renoveringen upptäcktes sprickor

i motorblocket vilket kanske var orsaken till den tidiga pensioneringen med så lågt miltal. Svetsa gjutjärn är väl inte så roligt, men Oskar hade kontakter och samtidigt moderniserades toppen för att kunna köras på blyfritt. Nu snurrar den lilla 60 hästars fyrcylindriga knulen på knappa 2 liter, 1968 ccm för att var exakt, minst lika tyst och fint som när den lämnade fabriken i Birmingham. Det finns faktiskt en Lanchester till bara några mil från Oskars bil, i närheten av Lit, som också är renoverad till ett helt godkänt skick och det är bara en bil mellan dessa två. Chassienumret i Oskar:s bil slutar med siffrorna 223 medan Lanchestern i Lit har slutsiffrorna 221. ▀



# Riley RMA 1 1/2 litre

## 1950

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

En Riily, eller Rajli som dom kanske säger i det lilla ö-riket, är nog inte den första bilmodellen man skulle gissa på när Lars Skickja Jonsson öppnar garageportarna och tändar belysningen. Skickja är väl mer känd för att göra handbroms-svängar vid vägbyten och fullgasöverkrön-attacker i skogen med SAAB V4, 99, 900 och till sist en GSI Kadett. Som sig bör i ett rallygarage är väggar och skåp fullklustrade med gamla startnummer och sponsordekaler. Med betoning på gamla. Det går lite lugnare till nu för tiden och då passar det bra med en engelsk aristokrat. Han kan ju börja köra i klassen Regularity om det skulle bli allt för rastlöst på fritiden.

Den här historien har sitt ursprung i Västerås våren 1950. Fröken Kerstin Jansson gick tillsammans med en väninna på promenad på stadens gator och torg när dom passerade en bilfirma. Sådana, alltså bilfirmorna, fanns mitt i städerna på den tiden. I bilaffärens skyltfönster stod en ny 1950 års Riley. Fröken Jansson säger spontant till sin väninna: den där bilen ska jag be att pappa köper till mig! Och

när döttrar till rika fäder ber om något, så blir det för det mesta som unga döttrar vill. Kerstin fick sin högerstyrda Riley och körde den ända fram till 1972. Den kanske var lite undanställd i början av 70-talet, för några respektlösa syskonbarn mer eller mindre tjyvlånade bilen för att leka på sjöisen. Man kan förmoda att det övervarvades en del, det slutade med ett skuret vevlager och en smygande återfärd till det ställe som Riley'n stod på samma morgon när den 55 hästkrafter starka motorn var hel.

Bilen kom något senare att införlivas i Sten Wigrells stora samling av fordon i Danderyd. I tidningen Teknikens Värld nr 3 1978 finns ett reportage om Sten Wigrell i samband med en flytt av hans 75 bilar. Riley'n får i tidningen en egen liten artikel och herr Wigrell vet nästan inte om någon vackrare bil som dessutom endast gått cirka 11 000 mil. Här talar man om att ett nytt ramlager och en lackering är vad som behövs. Jojjo!

Åren går och Skickja som fått nys om Riley'n lyckas efter några års bearbetning 1998 köpa bilen som därmed ham-

nar i garaget i byn Skickja utanför Östersund. Där har ni förklaringen till Lars mellannamn. Oavsett om det var vev- eller ramlager som skurit så blev motorn renoverad och det där med bara en lackering var helt klart en aning överdrivet. Mycket rost i golv, bagage och dörrsidor, dessutom en del snickeriarbeten förstås, men Skickja hade högt tempo och lite drygt ett år senare, i augusti 1999 blev den klar för besiktning.

Vid reportagebesöket hösten 2017, passar vi också på att provköra bilradion, modell Radiomobile 100 från det anrika företaget His Master's Voice. Efter någon minuts uppvärmning och lite rattande får vi på mellanvägen in en kvinnlig rysk röst som förmodligen uppmanar sina medborgare att hålla sig i skinnet och ge akt på skumma västerlänningar. Erkänner att jag inte kan det ryska språket så bra. Inte alls faktiskt, men ljudet var det inget fel på ...

*Motorhistoriskt Magasin nr 5 1983, Teknikens Värld nr 3 1978.*



# Standard Vanguard 1948

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Som biltillverkare hade Standard Motor Company under trettio-talet en stor modellflora, men när England drogs med i andra världskriget fick man ställa om i lokalerna och bygga flygplan i stället. Efter kriget när den civila produktionen kommit i gång igen städade man ordentligt i utbudet och 1947 återstod endast en modell i programmet: Vanguard Phase 1. Oskar Arhusianders bror, Bror Arhusiander äger en Standard av 1948 års modell som Oskar var först att lägga vantarna på redan 1979. En bil som stod på en gård i Bomsund inte så långt utanför Stugun, och enligt sägnen och förmodligen helt riktigt, samma gård som Jämtlands första bil fanns på så tidigt som 1903. Den var inte i något vidars skick, Vanguarden, när Oskar tog hem den. Det blev mycket rostlagning främst i golven och flera andra skrotade bilar fick bidra med det som var användbart. Motorn är sam-

ma som i vissa Triumphmodeller och i Fergusonrallen. I Vanguard's version är den på 2088 cm<sup>3</sup> och 68 hkr. Tre-växlad låda, bladfjädrar bak men spiraler fram. En väldigt ombonad och smått lyxig inredning i skinn, förstås, men inga träpaneler här. Öppningsbara förvaringsfack i dörrarna och mittarmstöd både fram och bak gör ändå att man får en känsla av det är en bil av lite lyxigare karaktär. Totalt byggdes nästan 185 000 exemplar av första modellen som fanns i Sverige åren 1948 till 1953.

ANA i Nyköping satte ihop många olika bilmärken och modeller på 50-talet, däribland även Standard Vanguard. Bror 48:a är däremot tillverkad i Coventry, England. Den har ett litet speciellt utseende med sitt, som det står i reklamen: "inbyggda bagagerum". Den sluttande bakdelen hade flera andra bilmärken också, men att just Vanguarden skulle få smeknamnet Pelle Svanslös är väl nästan lite mobbing tycker jag. ▀



# Vauxhall Velox 1954

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

På 1950- och 60-talet fanns det en hel del Vauxhallbilar i Jämtland, men tio till tjugo år senare var nästan alla borta. Förutom Ivans mörkröda -54 är det mig veterligt bara någon Viva och en svart Velox kvar i trafik i Östersundstrakterna. Finns förmodligen en del lador som inhyser hemligheter med Vauxhalletmet i fronten. Kom ut! säger jag bara.

Alla med lite bilintresse minns sin första bil. Om det är positiva eller ett negativa minnen är förstås individuellt, men oftast ligger ett rosa skimmer över dåtiden som man gärna vill både återuppleva och återuppliva. Ivan Olsson gjorde drömmar och minnen till verklighet och

införskaffade en likadan Vauxhall Velox som den första bil han ägde och körde när det nästan var lagligt. Ivan fick åka en bra bit söderut för att hämta sin Velox som var utlagd på Blocket. Året var 2002. Med kompis i bilen och kärra på dragkroken kom man så småningom fram till säljaren som hade en liten bilfirma där Veloxen stått som ... publikmagnet? några år. Ivan och kompiserna kollade igenom bilen väldigt noga och kritiskt och kunde konstatera att den var rostlagad men väldigt bra gjort och skicket i övrigt inget att anmärka på. De sa dock inget högt om de positiva intrycken, utan Ivan spelade oberörd och en aning besviken

och meddelade att det inte skulle bli någon affär. Till det yttre mycket bestämda, men inombords något nervösa, lämnade spekulanterna bilfirman för att ta in på ortens hotell för hemfärd nästa dag. Planen gick i lås.



Följande morgon ringer säljaren upp Ivan på hotellet och erbjuder bilen till ett pris som nu var helt acceptabelt.

Folkskollärarinnan Anna Jonsson i Källby i dåvarande Husaby kommun ungefär mellan Lidköping och Götene, köpte den 13 april 1954 en helt ny mörkröd, maronröd? Vauxhall Velox, vilket borde ha väckt både uppmärksamhet och respekt i den lilla landsortsidyllen.

Antingen hade inte skolfröken så stor användning av sin nya bil eller så hände något, för redan i januari året efter står R22703 hos bilfirma Gustaf Johansson i Falköping och får ny ägare som kommer in på 85-milaservice 24 mars 1955. Gustav Ingvar Strid är en noggrann man som på skrivmaskinsblad har noterat, för en bilägare på femtiotalet högst viktiga komihåg uppgifter bra att ha till hands egentligen när som helst: motornummer, tändföljd, startmotor och generatormummer, brytaravstånd, reservdelsnummer på oljefilter, brytare, tändstift och kondensator. Detta papper och en hel del annan intressant dokumentation låg kvar i bilen när Ivan, åter hemma i Östersund plockade ur handskfacket. Inte nog med att Vauxhallen verkar ha rullat endast 85 mil det första året. Andre ägaren, herr Strids körkort fanns med bland doku-

menten och det är utställt i juni 1956, alltså ett och ett halvt år efter bilköpet! Kan förstås vara en förnyelse efter att originalkortet försvunnit ... eller kanske tagits om hand av landsfiskalen?

Ivan har under åren sett till att bilen bland annat fått nya bromsar och det mesta i framvagnen utbytt till nya delar inköpt från en bra Vauxhallkontakt i Skellefteå. Sexcylindrig motor på 2,4 liter ger enligt papperen 65,5 hästkrafter, ett bra vridmoment och en mycket tyst gång utan vibrationer. Chassienumret börjar med bokstäverna NS som enligt boken "General Motors bilfabrik i Stockholm" ska tydas till "Nordiska Stockholm" och stämmer det, är Ivans Velox ganska unik, då en tabell i samma bok redovisar endast fem Vauxhallbilar sammansatta i Sverige 1954. ▀





Engelska fordon



# Rolls Royce Silver Cloud

1956

TEXT & FOTO Rolf Nilsson



Den känns tung där den rullar fram mitt i den Jämtländska sommargrönskan. Vi håller oss på asfalterade vägar. Utsätter den inte för något grus-smatter under skärmarna. Tung, men inte klumpig utan värdigt tung. Och tyst. Precis som en Rolls ska vara. Att den är lite över 60 år gammal märks inte vare sig på hur den uppför sig på vägen eller hur motorn och växellådan jobbar. Skam vore det väl annars med tanke på den rätt omfattande renovering som under en nära tioårig period har utförts. Bilen har varit helt plåtren och lite rostskador åtgärdades, sen tog lackeraren hand om det yttre i två nyanser. Motor och låda låg en hel vinter hos en, lät oss säga spännande, specialist i Göteborg. Allt ordnade sig dock och mekaniken fungerar helt perfekt. Mycket pyssel blev det förstås med återmontering av skinn och trä-inredningen som både far och söner hjälptes åt med. Särskilt fönsterhissarna höll på att ge Håkan några extra gråa hår innan allt pös upp och ned som det skulle. När vi ändå pratar om det tekniska kan vi ju berätta om en liten extrafiness: om en säkring, vilket naturligtvis inte händer på en Rolls, men ändå, skulle brinna av, monterar man enkelt en ny tråd med det lilla trådnystan som följer med bilen. Alla säkringar har således samma styrka oavsett vad de ska säkra av.

Den här bilen har ett förflutet som är spårbart till Belgien en kort tid 1956 innan den samma år hamnade hos diplomaten Ragnar Kumlin i Paris. Familjen Kumlin ägde den tydligen som privatbil för när diplomatuppdraget var avslutat i Paris, fick Rollsen följa med hem till Sverige men såldes vidare 1965 till en tegelstensfabrikör i Änimskog, Åmåls kommun i Dalsland. Mellan åren 1974 till -77 står den uppställd i Stockholm, och kommer ut i det fria igen vid Rolls-Royce och Bentley-dagarna i Gysinge våren 1977 med bilfirman Förenade Bil som registrerad ägare. Det är nu Håkan Gilljam med sin dragnings åttor aristokratiska hållet, besöker träffen och får korn på silvermolnet.

Att fråga om bilen överhuvudtaget var till försäljning och i så fall som 25-åring, börja förhandla om priset var kanske inte det bästa utgångsläget. Samtal inleddes i alla fall och Håkan reste hem samtidigt som planer smiddes. Fadern skulle övertygas om att bli medfinansiär i denna, i Håkans tycke, självklara bilaffär. Pappans inställning till ett sådant bilköp fick till en början masseras en aning genom Håkans helt oskyldiga små inlägg vid middagsbordet. Som yrkesmilitär ingår utbildning i psykologi, vilket förmodligen även kom till privat nytta den gången för fadern gav med sig och affären gick som planerat. Med Spirit of Ecstasy som ett kikarsikte längst fram och överst på kylaren där hon alltid suttit på dessa nobla vagnar företogs 60 miles hemresan och the Flying Lady som denna dam tillverkad i rostfritt stål även kallas, fick på kvällskvisten sniffa på Jämtländsk försommarluft.



TEXT & FOTO Lars-Göran Andersson

# Fläktkyllt hos Depå Grande

Helgen 2–4 februari anordnades för fjärde året i rad en träff på Depå Grande i Rissna. Träffen vänder sig till ägare av luftkylda folkvagnar som gillar att använda sina bilar året runt. Boende och utspisning är på Depå Grande vilket begränsar antalet deltagare. Årets träff blev fort fulltecknad, antalet anmälda fordon blev 47 varav 16 kom från utlandet. Det fanns bilar från till exempel Tyskland, Belgien och Holland.

De allra flesta anlände i den klassiska Bubblan, Typ 1, men det fanns även Typ 2 (buss) samt en Karmann Ghia och en VW 181. Det mest udda fordonet var en gatombyggt Formel Vee.

På sjön Ismunden hade man skapat en lång isbana som krävt mycket arbetsinsatser på grund av den dåliga isen. Kärnisen hann inte bli tillräckligt tjock innan snön kom vilket ledde till dubbelis med dålig bärighet. För att preparera isen borrades ett större antal hål så att det vatten som då kom upp kunde frysa och göra isen säker.

Fredag kväll gavs möjlighet att prova isbanan i mörker men den mesta körningen blev under lördagens dagsljus. Första aktiviteten på lördag var en rallysträcka ute i skogen. När den var avklarad vid 11-tiden blev det fri körning på isbanan. Temperaturen höll sig runt -14 och solen nådde bara lite över trädtopparna. I bilarna hade man problem med att hålla rutorna isfria men de flesta hade åtminstone en del av framrutan att kunna se igenom, sen tillkom en lågt stående sol och snörök från framförvarande bilar som inte gjorde saken bättre. Huvudsaken var dock att förarna hade roligt och det kunde stämningen i depån bekräfta.

Det är en fröjd att se gamla bilar användas på rätt sätt, vare sig det är originalbilar eller mer eller mindre kraftigt modifierade vagnar. Det finns plats för alla varianter inom veteranbilshobbyn.





# Sören's mopeder

TEXT & FOTO Lars-Göran Andersson



## Puch Florida 1969

Puch var också en drömmoppe i slutet av 1960-talet. Den mest eftertraktade modellen var Dakota men Florida kom inte långt efter. Sören har inga direkta kopplingar till Floridan, har inte ägd någon tidigare, men var ute efter en moped i absolut toppskick. Den röda Floridan har renoverats av Gunnar Lindkvist i Brunflo och den är nu i ett bättre skick än när den var ny. Ingen möda har sparats för att få den perfekt. Sören blev ägare till den i juni 2017.

Om nu inte Sören har en direkt koppling till Floridan så innebar den för mig ett kärt återseende. Jag ägde en exakt likadan i min ungdom, hämtades ut sprillans ny på våren -69, jag vill minnas att den kostade runt 1 650 kronor då. Den sommaren utforskades alla vägar och stigar i Krokombogen med stor omnejd.

Modellen tillverkades under många år utan större förändringar. Nyhet till årsmodell -69 var en annan växellåda med tre växlar som ersatte den så kallade punglådan.



Lars-Göran's Florida, passande nog med en kameraväska på pakethållaren.



## Återfallet. DBS Sport 3022 1967

Vad var det häftigaste i mopedväg man kunde äga 1967, om man undantar några exotiska italienska mopedmärken? Svaret var DBS Sport som hade alla dom rätta detaljerna: fläktkyld Sachs-motor, 4-växlad!, TT-sadel, teleskopgaffel med utanpåliggande fjädrar, med mera.

Just en sådan skaffade sig Sören Svedberg 1967, den inköptes på Andréas Motor i Strömsund, troligen efter noggrann studie av försäljningsbroschyren. Nu var det så på 1960- och 70-talet att mopeder bara var intressanta fram tills bilkörkortet var fixat. Långt senare i livet kan intresset komma tillbaka för mopeder, vilket drabbade Sören för några år sedan. Han satte in annons i Classic Motor, under köpes. Det kom en del svar, mest söderifrån i landet, men ingen som direkt ledde till affär. Det var mest mopeder i ganska risigt skick och med fel detaljer, han hade bestämt sig för att den skulle vara rätt utrustad för årsmodell -67. Dock kom ett svar från Söderhamn som verkade passa in på önskemålen. Detta ledde i mars 2015 fram till affär. Nu ägde Sören en exakt kopia av sin tonårsmoppe.



# TJÄLASVÄNGEN

## *-en väloljad sväng*

Det var en del som tog isvägarna från Östersund för att slippa den förmodade saltblöta E14 fram till Nordlock-fabriken strax utanför Mattmar, inför starten av årets Tjälasväng. Inget fel med det, att köra isvägarna över Storsjön är ju lite speciellt trots att dom funnits i "alla tider". Ja, med ett litet uppehåll varje år mellan midsommar och slutet av september ungefär. Nu var E14 i alla fall från Östersund och västerut, torr och fin vinterväg så oron var i och för sig obefogad. 74 föransända fordon inklusive tre fint renoverade Sillström-lastbilar, varav den äldsta, en Volvo N 86 från 1968 blev min personliga favorit, fyllde personalparkerings utrymme utanför Nordlockfastigheten. Sven-Olof Sahlin, som vann tunga klassen, körde välbevarad Volvo N74 årsmodell 1977. Bland alla deltagare fanns även flera långväga gäster som till exempel en SAAB 93 1957 från Strängnäs, en 52:a Nash hemmahörande i Ånge, samt en Cadillac från Glada Hudik, och i publik-

vimlet lade vi märke till ivrigt fotograferande paret Östbø från norska Ranheim, Trondheim.

Volvo dominerade märkesfloran med ett flertal PV, Amazon och 140/240-bilar. Förutom dessa svensktillverkade bilar märktes många europeiska 60-tals bilmodeller som nästan helt har försvunnit i dag.

Bansträckningen på närmare nio mil gick till största delen på småvägar mot Åre parallellt med E14 med sedvanliga kontroller längs vägen. Vid Björnänge blev det först uppförsbacke förbi Åre-Björnen och avtaget till Fröå gruva och sen lika mycket nerför till Husåvägen och till sist via Bonäshamn, mål vid restaurang Norrpan i Järpen för middag och prisutdelning.



Ett mycket välorganiserat rally med duktiga funktionärer på fina vägar och som avslutning en välsmakande middagsbuffé.

För att ge arrangörerna en chans att så smidigt som möjligt kunna planera både själva rallyt och middagen efteråt, bestämdes att endast föransända skulle gälla. Därmed undvek man också allt extraarbete som kontanthantering skulle medföra.

*Text & foto Rolf Nilsson*



1. Rast efter vägen mot Huså.
2. Kompis på parkeringen, DKW F102 -65.
3. Cortina Lotus Mk2 -70, Åke Jämstäter.
4. Annan kompis, Lobbas Zephyr.
5. Nu börjar japanerna komma, Toyota Tercel -85.



## Lyckad dag med City

Börjar med att presentera mig: Opel Kadett City -76 i den charmiga färgen pastellbeige. Under huven finns 58 fullblodshästar, men husse säger att det är dvärgponnys. Jag har bott större delen av mitt liv på Frösön, senaste dryga året i Mjälle och några år innan dess i Bonäshamn, en bit från Järpen. De flesta av mina år har jag bott efter Frösövägen, en äldre dam tog väl hand om mig.

Fredag kväll 9 februari dök min husse upp i garaget, kopplade in batteriladdaren, kollade olja och kylarvätska och fyllde på lite luft i däcken. Då förstod jag att det äntligen skulle bli en utflykt, jag gillar inte att stå still i garaget hela vintern. Jag blev på lite dåligt humör då husse lastade in både startkablar, bogserlina och en påse med verktyg. Litar han inte på mig? Han försökte lura mig med att om man tar med sig dessa så kommer man inte att behöva använda dom.

Lördag morron bar det iväg: Via Rödön, Ytterån och Trångsviken så hamnade vi på parkeringen vid Nord-Lock, Hala-backen, Mattmar. Då fattade jag att det var dags för min andra Tjälasväng. Premiären var för ett år sedan men då frös mina passagerare fast jag kokade på väg upp till Gräftåvallen. Sedan dess har min husse hittat och fixat felet så nu är värmen mer än tillräcklig.

Jag fick en skylt fastsatt i grillen som det stod 38 på, men det måste blivit något fel för jag är 42 år nu. Struntar i det, det var i alla fall åt rätt håll. På parkering enfick jag sällskap av till exempel en DKW F102. När såg man en sådan sist? Fler kändisar som Lobbas Ford Zephyr och en riktig skönhet, en Cortina Lotus Mk2 TwinCam, fick jag frotera mig



med. Frammot klockan 11.00 blev det dags att starta, jag höll mig framme och kom iväg bland de första.

Första kontrollen, i Mattmar, låg i ett gammalt magasin där min husse och matte skulle gissa hur många snusdosor som fanns på en lastpall med 4 lager pallkragar. Gissa? När man kan gå vetenskapligt till väga: Hur mycket rymmer en pall med fyra kragnar? 120\*80\*75 = 720 000 kubikcm. Hur stor plats tar en snusdosa om man räknar med lite luft emellan = 72 kubikcm. Svaret blir alltså 10 000 dosor. Enkelt eller hur? Husse svarade något helt annat = klient!

Färden fortsatte efter gamla Riksväg 14, förbi Ocke till Mörsil och "Gamla BP". På Kontroll 2 skulle fem mopeddelar sorteras efter rätt märke. Det märktes att det gått 50 år sedan husse höll på med mopeder. 0 rätt = klient!

Ut på nya E14 och till nästa kontroll i Järpen där dagens höjdpunkt inträffade. Min gamla husse Kurt väntade på mig och överlämnade min gamla ratt till mig, den jag haft mina första 30 år. Snyft! Fast jag håller med husse om att vi låter min snygga trärratt sitta kvar. Den gamla kommer att få en hedersplats i garaget. Kontroll 3 gick ut på att köra nära en dörr, när dörren öppnades så mättes hur nära man kört. Eftersom jag är rädd om mina extraljus så var det en halvmeter till godo.

Jag blev lite starstruck också. Bärgare Kent Jonsson, känd från TV3:s "Frusna vägar", var på plats tillsammans med ett filmteam. Tänk om jag kommer med på TV! Jag vet i alla fall vem jag vill bli bärgad av.

Vi fortsatte västerut både efter nya E14 och efter gamla Riksväg 14. I Un-

dersåker var det dags för Kontroll 4 som bestod av tio frågor. Husse och matte fick bara sju rätt = småklantigt!

Via gamla Riksväg 14 tog vi oss fram till Kontroll 5 på Åre Produktion. Ännu en klurig uppgift: Ett antal svarvade ämnen skulle anges mått på. Husse fixade bara ett rätt men jag har förståelse för honom, måtten skulle anges i tum. I tyska bilar gäller millimeter.

Nu skulle det bli lite bergsbestigning, vid Åre Björnen tog vi höger och fortsatte uppåt en lång bit. Kontroll 6 gick ut på att hitta ett antal föremål efter vägen mot Huså som inte skulle finnas där naturligt. Vet inte om husse/matte hittade alla men jag tror att fem får räknas som godkänt.

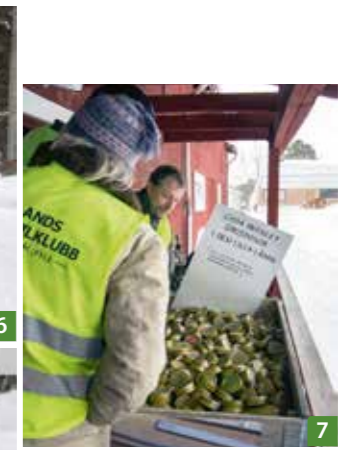
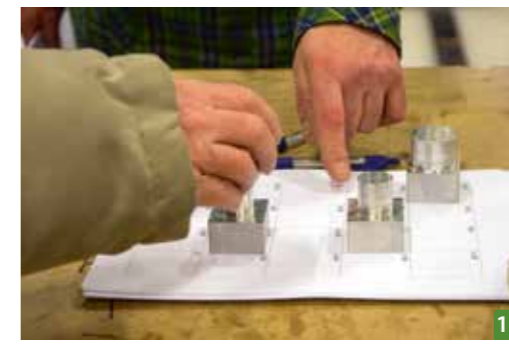
Kontroll 7 blev dagens stora misslyckande. Platsen var Bonäshamn, vid Älvservice AB där M/S Drottning Sofia ligger. Övningen började med att ett lod knöts fast i bakre kofångaren, sedan skulle husse köra fram 20 meter och stanna så att lodet hamnade över en tavla med poängmarkeringar. Visserligen är jag kort med husse hade absolut missuppfattat min längd. Blev inga poäng = storklant!

Slutmålet var på Restaurang Norrpan i Järpen. Vid Kontroll 8 skulle bilder av tio kroppar matchas ihop med ansikten, haken var att det fanns fler ansikten än kroppar. Matte tog kommandot och räddade äran. I anmälningsavgiften ingick en buffé, dock bara för människor. Maten hade en strykande åtgång, mycket frisk luft befrämjar aptiten. Det tog ganska lång tid innan alla hade slutfört Tjälasvängen och fått i sig maten, så prisutdelningen skedde i skymningen.

Därefter återstod bara hemfärden. Vi hamnade bakom en survolvo och jag kände inte igen husse för normalt brukar han köra om så fort det blir tillfälle. Han mumlade nåt om älgar så han kanske såg mer än jag gjorde. I Ytterån vek vi av och hade plötsligt fri väg och jag fick öka på takten. När vi körde in i garaget råkade jag skymta något på arbetsbänken, tror att det var ett insug och en trevlig förgasare. Hoppas det är en present till mig.

Slutbetyget från mig blir toppen; fina vägar, roliga kontroller, bra organiserat och många trevliga bilar.

Spökskrivare & foto  
Lars-Göran Andersson



6. Omkörd av två militäracyklar i Kvitsle.
7. Kontroll 1. Hur många (tomma) snusdosor fick plats i lådan.
8. Kontroll 2. Sortera mopeddelar
9. Kontroll 3. Parkera så nära dörren det går. Bärgare Kent och filmteam.
10. Åretomten och bärgare Kent Jonsson.

11. Kontroll 5. Sortera rätt.
12. Åre Produktion, komponenter till känd svensk supersportbil.
13. Jag och Drottningen
14. Kontroll 8 i Järpen: Rätt huvud till rätt kropp.



## Pristagare

### Allmän klass

1. Låbbas Berggren, Ford Zephyr, 1959.
2. Pontus Linderöth, Pontiac Grand Prix, 1975.
3. Christer Lundbäck, Volvo 245, 1982.

### Största glädjespridare

Janne Jonsson, Volvo 245, 1985.

### Åkt längst

Johan Brusewitz, Strängnäs, SAAB 93, 1957.

### Djåkats mest

Lars-Erik Lalla Zetterlund, Nash Rambler, 1952.

### MC

Anders Kristoffersson, Monark Jawa, 1962.

### Tunga fordon

Sven-Olof Sahlin, Volvo N74, 1977.



Foto Rolf Nilsson,  
Lars-Göran Andersson, Inger Nygren

## Historik

### MAGNUS MINNEN

# En Rekordsommar

TEXT & FOTO Magnus Roos

Den 16 maj i år är det 40 år sedan jag köpte min första Opel. Jag hade en VW som första bil men jag ville ha en större kärra.

Drömmen var ju förstås en Amerikanare men det var ju något som kändes oätkomligt rent ekonomiskt sett. Pengarna från jobbet på Beijers lager efter skolan räckte i alla fall till en bil med små fenor bak, rattväxel och soffa fram, en 4d Opel Rekord -62. Påminde om en USA-bil i alla fall. Ljusblå med gråblå galonklädsel var den och ganska fräsch. Ingen "synlig" rost och besiktad ett halvår till. Det var en lördag kväll och jag och två kompisar, Greggan och Henke, åkte ut på stan i min ny-införskaffade lilla raggarbil.

På stan var det mycket folk i rörelse i det fina vårvädret, vi passerade Tempomuren på Kyrkgatan där det var mycket folk och bilar, men på den tiden var det en ganska utpräglad hierarki bland bilarna och dess ägare och passagerare. Hade man bara en liten Opel så var man långt ner på skalan, möjligtvis var diesel-Mercedes av fenmodell ännu längre ner i status. Nej, det skulle ju helst vara USA-bil i muskelutförande eller 1950-talare, 2-dörrars eller cab, så där verkade inte chanserna att få några flickor att åka med så stora.

Det blev en sväng ut på Frösön i stället, till BP-macken på Frösövägen. Vi stannade vid Tages grill och där stod två tjejer. Greggan som var lite mer försigkommen slängde upp högra bakdörren och ropade; ska ni åka med?

Javisst svarade dom och klev in. Sedan blev det en sväng intill stan igen. Efter några varv förbi torget frågade ena tjejen om vi kunde skjutsa dom till Brunflo vilket vi gjorde. I Opebacken pressade jag upp bilen i 120 km/h. Fram satt det radialdäck och bak diagonaldäck med på-



följd att bilen svajade och vinglade. Föga förtroendegivande. Brudarna verkade inte imponerade och vi blev inte inbjudna på fika när vi kom fram.

På vägen tillbaka såg vi några killar som stod och liftade, men det var inget vi tänkte stanna för, men däremot 50 meter bortanför stod tre tjejer. Jag gasade förbi grabbarna och tvärnitade vid flickorna. Henke vräkte upp bakdörren och brudarna hoppade in, sedan körde vi snabbt iväg ifrån dom lurade killarna. Vi åker hellre med er än är med dom där tråk-månsarna, sa tjejerna och skrattade.

Det blev en trevlig lyckad kväll när vi åkte omkring. Kassettspelaren spelade soundtracket från Sista natten med gäng- et, och eftersom bilen hade 6-volts elsystem så hade jag monterat omvandlare till 12 volt. Varje gång blinkersen var igång eller man bromsade blev det ett knäpande ljud i högtalarna. Kvällen slutade med att vi skjutsade hem flickorna till Körfältet och nu blev vi faktiskt bjudna på kaffe och fika.

Våren övergick i sommar, kvällar och helger tillbringades i bilen åkandes på stan.

I slutet på sommaren började bromspedalen ta längre och längre ned, golv-mattan höger fram fladdrade ibland och vid ett besök på en smörjbygga kunde vi konstatera att en stor bit av golvet var bortrostat samt en balk fattades helt och hållet. Motorn läckte olja här och där och var ganska slö. Att bilen kändes vinglig och var låg bak hade också sina skäl. Flera av bladfjäderbladen hade gått av. Normalt sett så var bilen mogen för skroten, det var inte så många som ville spara på en Opel -62 då 1978 ... Jag skulle dessutom få mindre pengar och tid att meka med bilen eftersom jag skulle börja göra militärtjänstgöringen, men vad som hände denna kärra sedan kanske jag berättar om en annan gång.

TEXT Rolf Nilsson FOTO Monika Grönkvist, Rolf Nilsson

# a' Wahlborg i Ri'is

Väggalmanackan från ICA i Änge hade just vänt blad till juni 1965 när Wahlborg Magnusson i Rise, Offerdal, tog med sig den relativt tunga handväskan med drygt tusen kronor i blandade valörer och satte sig i sin Volkswagen -64 för att köra in till Östersund och Berners bilfirma där en ny röd 65:a väntade på sin första ägare. Kassa-avdelningen på bilfirman lyckades inte helt dölja en viss irritation över den, förutom några sedelbuntar, förhållandevis stora andelen en och tvåkronor som räknades upp på disken. Det blir så om man lägger undan det som blir över då och då. Den som spar han har och man gör inte affärer om man inte har pengar. Kontant och rejält!

Wahlborg har i många år lagt mycket av sin fritid till ungdomsverksamhet och

speciellt längdskidåkarna som placerat Offerdal på kartan i flera decennier. Oräkneliga är de många unga skidåkare som Wahlborg under åren skjutsat runt till tävlingar i Jämtland och Härjedalen med folkvagnen. Förutom alla skidresor vinterhalvåret företogs förstås även semesterresor, oftast söderut i både Sverige och Norge. Alltid med vänstertummen mellan tio och elva. Öland var ett resmål som under flera år fick besök av den Z-registrerade lilla röda. Under lite bläddrande i gamla fotoalbum gör sig en utflykt till Oslo påmind. Med fem personer ombord och åtminstone en resväska var, kan man väl tro att en skylt med ordet "Fullsatt" inte vore att överdriva. Många basvaror var väldigt mycket billigare i Norge under 1960-talet och det



hörde till att man åtminstone köpte med sig socker. Sälunda lyckades resesällskapet på hemresan även stuva in en 50 kilos säck av det vita pulvret. Riktigt hur det gick till minns inte Wahlborg i dag. En fördel var nog att hon redan innan resan fått Blåpunkten inmonterad så fram-sättespassageraren slapp sitta med transistorradioapparaten i knät. Transistorn från 1957 finns för övrigt kvar tillsammans med originalkartongen som dock tidigt i livet fick nytt uppdrag i form av att inhysa en färggrann samling skidval-laburkar. Därmed har den kartongen rest nästan lika långt som folkvagnen rullat till vintrarnas alla skidevenemang.

Nästan närmaste grannen Janne, som sprungit runt i gårdarna sen han var lill-liten och har full koll på allt på hjul i omgivningarna, fick förtroendet att överta 65:an som varit inställd i garaget sen 1990. Tidigt våren 2017 rullade bilen ut ur sin långa karantän och stannade ett tag vid ladknuten för att återigen få

blicka ut över Hällberget. Nya bromsar och rör var det mest akuta och efter tvätt och puts kom familjen Janne Jons-son/Monika Grönkvist tillsammans med Wahlborg till en av våra onsdagsträffar sommaren 2017.

# Tio år med Luciacruisingen

TEXT & FOTO Lars-Göran Andersson

Vi tjuvstartade firandet på lördagen 9 december, trots att Luciadagen egentligen infaller påföljande onsdag. Samling ute på Teknikland från 17.00. I väntan på att få börja så dracks det glögg och kaffe och käkades pepparkakor. I skydd av mörkret smög en jury runt bland bilarna för att senare dela ut priser till de som hade snyggast pyntade ekipagen. Vi andra, sådär en 50–60 människor i varierande ålder och storlek, ägnade oss åt inomhusmingel i restaurang Kronan.

När klockan närmade sig 18 steg juryn fram, i form av Annika och Anki, och ropade upp de tre pristagarna som erhöll varsin pokal, samt äran. 1:a pris gick till Kurt Nilsson, andra pris: Jan Erik Jonsson och på tredje plats: Lars Åke Einarsson. Därefter började fordonen efterhand röra sig in mot staden i lagom tempo.

Samtidigt, fast på annat håll började utsändningen från Radio Krokomb som satt strategiskt utplacerad i församlingshemmet intill Nya Kyrkan med god utsikt över Rådhusgatan. Pratade gjorde vår egen Hector Carlén och från Radio Krokomb Kjell-Erik Jonasson. En, tack vare Alf Fastesson, väl vald musikmix strömmade ut mellan pratorna. Det fungerade bäst att lyssna via webbut-

sändningen, FM-radion höll en sämre kvalitet i varje fall om man lyssnade via en äldre bilradio som jag gjorde. Hector hade nåt intressant att berätta om varje bil som åkte förbi på Rådhusgatan.

Rundan gick mellan rondellerna vid Cirkel K, Raggarstatoil eller ESSO-Motellet som vi vuxna oftast säger och Nya Kyrkan. Allt efter kvällen led, slank många in till stadens mer lättparkerade matställen.



AN SHRA ÖSTERSUND & JEMTLANDS VETERANBILKLUBB INBJUDER TILL

NBV NYKTERHETSRORELSENS BILDNINGSVIRKSAMHET

# Springmeet #21

19 MAJ 2018  
OPTANDS FLYGFÄLT  
ÖSTERSUND  
9:00-15:00

EST-1997

SIXTEN JANSSONS MOTORCIRKUS

Miss Springmeet

★ Utställning ★ Underhållning ★ Servering ★ Motormarknad ★

Inträde 150:- Förare entusiastfordon GRATIS Publikparkering GRATIS Säljplats fr. 200:-

## Snabbt årsmöte

Klubbens årsmöte år 2018 avlöpte rekordsnabbt utan vare sig frågor eller diskussioner.

Styrelseordförande Sture höll i klubban och svingade sig genom punkterna på dagordningen så bordet vibrerade. Ekonomidirektör Arne Nilsson, till vardags kallad kassörarne, redogjorde på ett mycket tydligt och pedagogiskt sätt klubbens goda ekonomi.

Annika D drömmer om ett lugnare liv och kliver av styrelsen och därmed också uppdraget som vice ordförande. En position som Anki G i stället tar över och Emma Brodin sätter sig på sekreterarstolen. Som ny ledamot invaldes Edselmonika Grönkvist.

Blommor och blader förärdades Annika för sitt stora engagemang under många år inom styrelsen och Micke Morris Eriksson för sitt ansvarsfulla uppdrag att sköta om fiket vid våra evenemang och även leverera mazariner till måndagskvällarna i klubblokalen där också kaffemaskinen hålls vid god vigör.

Inklusive våra norska medlemmar var det cirka 37,0 personer som fick, sedan de mer seriösa ritualerna avverkats, i valfritt stora bitar ta för sig av smörgåstårtan. Allt detta i Restaurang Kronan på Teknikland en söndag i februari i stor konkurrens av Olympiska Spelen och Svenska rallyt på tv:n.

Möteshandlingar och ekonomirapport finns tillgängligt i klubblokalen.

*Text Rolf Nilsson, foto Arne Nilsson*



## Ordförandes krönika

Redan i tidiga ungdomsåren blev jag aktiv i föreningslivet och så har det fortsatt genom åren, men för ett tiotal år sedan klev jag av de flesta tyngre uppdragen och nöjde mig med att vara revisor i några mindre föreningar. Det har varit allt från vår lokala väglyseförening, företagarförening, turistförening, teaterförening osv ... Jag hade nämligen räknat ut att om man är revisor så kan man inte väljas till något annat och det passade mig alldeles utmärkt. Hösten 2016 inträffade något som fick mig att ta en ny funderare över mina framtida engagemang och det var samtalet jag fick från JG Jonsson som är valberedare i Veteranbilklubben. Han och några till ville att jag skulle ställa upp som ny ordförande och efter ett antal samtal och mycket fundande tackade jag ja till uppdraget och valdes på årsmötet 2017.

Jag har sedan dess fått uppleva nya människor och sett fordon som man knappt visste existerade och jag måste erkänna att jag inte ångrar en minut att jag tackade ja till detta hedersuppdrag. Årets årsmöte genomfördes i Tekniklands lokaler i Ope och genomfördes ganska fort och sedan fortsatte en gemytlig fikastund med de nära 40 deltagarna. Jag måste i

detta sammanhang också nämna våra flitigt deltagande vänner, paret Östby, från Norge som besöker oss ofta under hela året på olika aktiviteter. Kolla gärna alla foton på Facebook som Terje lagt upp från årets Tjälaväng. Jag vill också passa på att sända ett stort tack till västjämarna med Bengt Lyrén i spetsen som arrangerade ett mycket trevligt och välorganiserat vinterrally för oss. Vi deltog med över 70 ekipage i riktigt fint väder och osaltade vägar.

Nu börjar vi närma oss sommarsäsongen även om vintern bitit sig fast ordentligt en bit in i mars och nu börjar det bli bråttom med att ställa i ordning våra fordon. Jag skrev i höstas att jag hade tre bilar nu under renovering och faktum är att åtminstone en verkar bli klar till besiktningen 5 maj.

Sedan har vi förstås Springmeet 19 maj som blir en av årets stora höjdpunkter. Motormässan på Frösön är ju inställd tills vidare så Springmeet är den stora chansen att få visa upp de fina bilarna, motorcyklarna och mopederna.

Sist men inte minst vill jag tacka en av klubbens riktigt duktiga profiler, Annika Danielsson, för alla år hon arrangerat, fixat och donat med alla våra evenemang.

Annika avgick ur styrelsen vid årsmötet men kommer att finnas med även framgent i vår verksamhet så vi kommer att få träffa henne i fortsättningen om än inte i det allra främsta ledet vid alla evenemang.

Jag vill med detta också tacka alla övriga som ställer upp eller kommer med goda idéer som gör vår verksamhet så intressant och spännande och vi ses när vägarna har tinat fram igen.

*Eder ordförande  
Sture*

## Registrera

Det kommer önskemål från styrelsen att ni gärna registrerar er själva och ert fordonsinnehav på hemsidan.

Det planeras en matrikel inför klubbens 50-årsjubileum år 2020. Hjälp oss att göra den så komplett det bara går.



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

### Historiska fordon berörs av nya regler för kontrollbesiktning

De nya EU-anpassade reglerna börjar gälla den 20 maj efter en process som pågått i åtta år inom EU. I Sverige har MHRF deltagit i motsvarande process hos svenska myndigheter.

I korthet innebär de nya reglerna att:

- alla typer av fordon äldre än 50 år som inte används i yrkesmässig trafik (\*) blir besiktningfria, det vill säga årsmodell 1968 och äldre. För motorcyklar gäller 40 år med bryttår 1978.
- övergångsregler gäller att fordon som inte har körförbud den 20 maj 2018 inte behöver besiktigas mer. För det måste senaste godkända fullständiga besiktning (ej efterkontroll) ha skett senast under maj 2016.
- fordon 30-49 år gamla, (motorcyklar 30-39 år), ska besiktigas med maximalt 24 månaders mellanrum. Dock gäller tolv månaders intervall för tunga fordon, bussar och gasdrivna fordon.



ORDFÖRANDE  
**Sture  
Hernerud**

Värmon 314, 835 95 Näliden  
070-660 49 99  
sture@taxiglesbygd.se



VICE ORDF.  
**Anki  
Granlöf**

Häggvägen 9, 832 54 Frösön  
063-851 25, 070-218 54 79  
annchristine.granlof@gmail.com



KASSÖR  
**Arne  
Nilsson**

Täppvägen 36, 835 32 Krokum  
070-674 76 97  
arne.nilsson@bahnhof.se



LEDAMOT  
**Rolf  
Nilsson**

Ne Gräftevägen 7, 835 94 Aspås  
070-336 66 44  
kiemencoupe@hotmail.se



LEDAMOT  
**Eric  
Flemström**

Hattmakarvägen 12, 834 31  
Brunflo, 073-805 49 68  
eric.flemstrom@gmail.com



SEKRETERARE  
**Emma  
Brodin**

Krokv 19, 836 21 Lit  
073-842 54 36  
emlisogus@hotmail.com



LEDAMOT  
**Peter  
Jansson**

Välådalsgr 15, 831 72 Östersund  
070-313 14 06  
p.jansson64@hotmail.com



LEDAMOT  
**Monika  
Grönkvist**

Rise 477, 835 98 Offerdal  
070-682 21 65  
edsel56@live.se



LEDAMOT  
**Gunnar  
Arvidsson**

Haxäng 160, 834 97 Brunflo  
070-628 75 50  
terrangarvid@hotmail.com



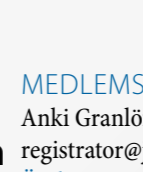
LEDAMOT  
**Olle  
Norin**

Axel Perssons v 18 A, 835 31  
Krokum, 070-690 69 79  
norin.olle@telia.com



LEDAMOT  
**Andréa  
Magnusson**

Korgstigen 6, 830 21 Tandsbyn  
073-060 66 05  
andreagea@hotmail.com



MEDLEMSREGISTRATOR  
Anki Granlöf, 070-218 54 79  
registrator@jvbk.se  
Ändringar av telefon, e-post,  
fordonsinnehav gör du enklast  
på www.jvbk.se. Du kan också  
kontakta medlemsregistratorn.

### EVENEMANGS- OCH RALLYKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammank.  
070-288 11 48  
danielssonannika1@gmail.com

### FORDONSKOMMITTÉ

Gunnar Arvidsson, 070-628 75 50  
terrangarvid@hotmail.com

### MATERIELFÖRVALTARE

Mikael Eriksson, 070-525 72 06  
micke.morris@telia.com

### REDAKTIONSKOMMITTÉ

Rolf Nilsson, sammank.  
070-336 66 44  
kiemencoupe@hotmail.se

### WEBBBANSVARIG

Hans Sundkvist  
070-601 37 05  
hanssundkvist@dof.se

### FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

JG Jonsson, försäkringsansvarig  
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
070-335 80 80, jg@jzf.se

Gösta Lindström  
Box 207, 840 31 Åsarna  
073-055 27 29  
urisasarna@hotmail.com

Göran Lindberg  
Strandgatan 21, 830 80 Hoting  
0671-102 32 (b)

VALBEREDNING  
JG Jonsson, 070-335 80 80  
jg@jzf.se

## Säljes



### KLUBBJACKA

JVBK:s sommarjacka  
Storlek M  
Oanvänd  
Pris 550 kronor  
Anki Granlöf, 070-218 54 79

## Sökes



### KALENDER & TIDNING

"Jämtlands läns telefonkalender" 1930-70-tal.  
Kundtidningen "G-M Revyn" 1950-60-tal.  
Rolf Nilsson  
kiemencoupe@hotmail.se

## TUNGA Storsjörallyt

Teknikland Optand **lördag 16 juni**.  
Samling 9.00, första start 10.00.

Cirka 10 mil. För alla kommersiella fordon. Tag med eget fika!

100 kronor/ekipage.

Info: JG Jonsson 070-335 80 80

Anmälan på jvbk.se senast 9 juni.

Mekonomen lämnar 10 % rabatt till medlemmar. Medlemskort medtages. Gäller butik och reservdelar.

## Studiebesök

Vi besöker Mekonomen, stadsdel Norr, **onsdagen 25 april kl. 18.00**.  
Extra erbjudande denna kväll: 25 % rabatt i butiken, reservdelar och beställningsvaror. Fika.

Info: Anki 070-218 54 79.

**Mekonomen**

## Besiktningdag

Plats: Östersund, Opus Bilprovning,  
Chaufförvägen 26, Östersund  
Tid: Lördag 5 maj, kl 8.00-14.00  
Äldre personbilar och MC välkomna,  
ingen tidsbeställning!  
Info: Anki Granlöf, 070-218 54 79

## DAMRALLY

Det blir ett Damrally i augusti.  
Mer info i sommarnumret, på hemsidan och på Facebook.

# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Vid obeställbar adressat returneras tidningen till:  
Jemtlands Veteranbilkлубb  
Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön

## Sommarens fikaträffar 2018

### Maj

- 2 Hissmofors folkets hus
- 9 Aspås, Aspåsgården
- 16 Brunflo hembygdsgård
- 23 Ope, Furuparken
- 30 Tulleråsen, bygdegården

### Juni

- 13 Norderåsen, Nordanborg
- 20 Frösö Park, Lat 63 art arena
- 27 Aspåsnäset, Logen

### Juli

- 4 Hackås båtshamn,  
Jerngängets tändkule
- 11 Brunflo, Slätte gårdsprodukter

Samling Stortorget från klockan 18  
och avfärd klockan 19.

## Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och har cirka 1 300 medlemmar. Klubben ska:

- främja intresset för tekniskt och historiskt intressanta fordon
  - vara ett forum för utbyte av information mellan medlemmarna
  - tillvarata och bevara kunskap inom veteranfordonshobbyn
- skapa förståelse och goodwill för klubbens verksamhet.

I klubblokalen på Trädgårdsvägen är det öppet hus varje måndag kl. 19.00–21.00, oktober till och med april. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna.

Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring som finns hos MHRF.

Jemtlands Veteranbilkлубb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. JVBK:s medlemmar får kostnadsfritt annonsera i Backspegeln i form av radannonser.

Medlemsavgiften är 300 kronor/år. Familjemedlemskap för extra medlem på samma adress 100 kr/år.

## Mopedrally

Välkommen önskar Jämtlands veteranbilkлубb

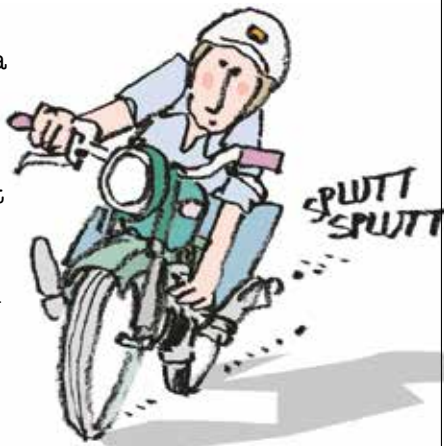
2  
juni

Samling lördag 2 juni klockan 10.00 i Badhusparken vid Sjötorget.

Klockan 11.00 åker vi tillsammans en sväng runt i Östersund för att visa våra pärlor. Vi gör kortare stopp vid bland annat Travparkeringen, Expo Norr vid Östersund Arena och Jamtli historieland för att cirka 13.00 anlända till vårt slutmål Stortorget.

Lättare lunch ingår i startavgiften om 100 kronor/person. Betalas vid starten via Swish.

Priser kommer delas ut till Bästa moppe och till Största glädjespridare. Ingen föransmälan, men gärna intresseanmälan. Vi beräknas vara klara 15.00.



**Frågor:** Tomas Noterius 070-638 14 38, noterius@telia.com.



# Jemtlands Veteranbilkлубb

Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön • 070-660 49 99  
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)