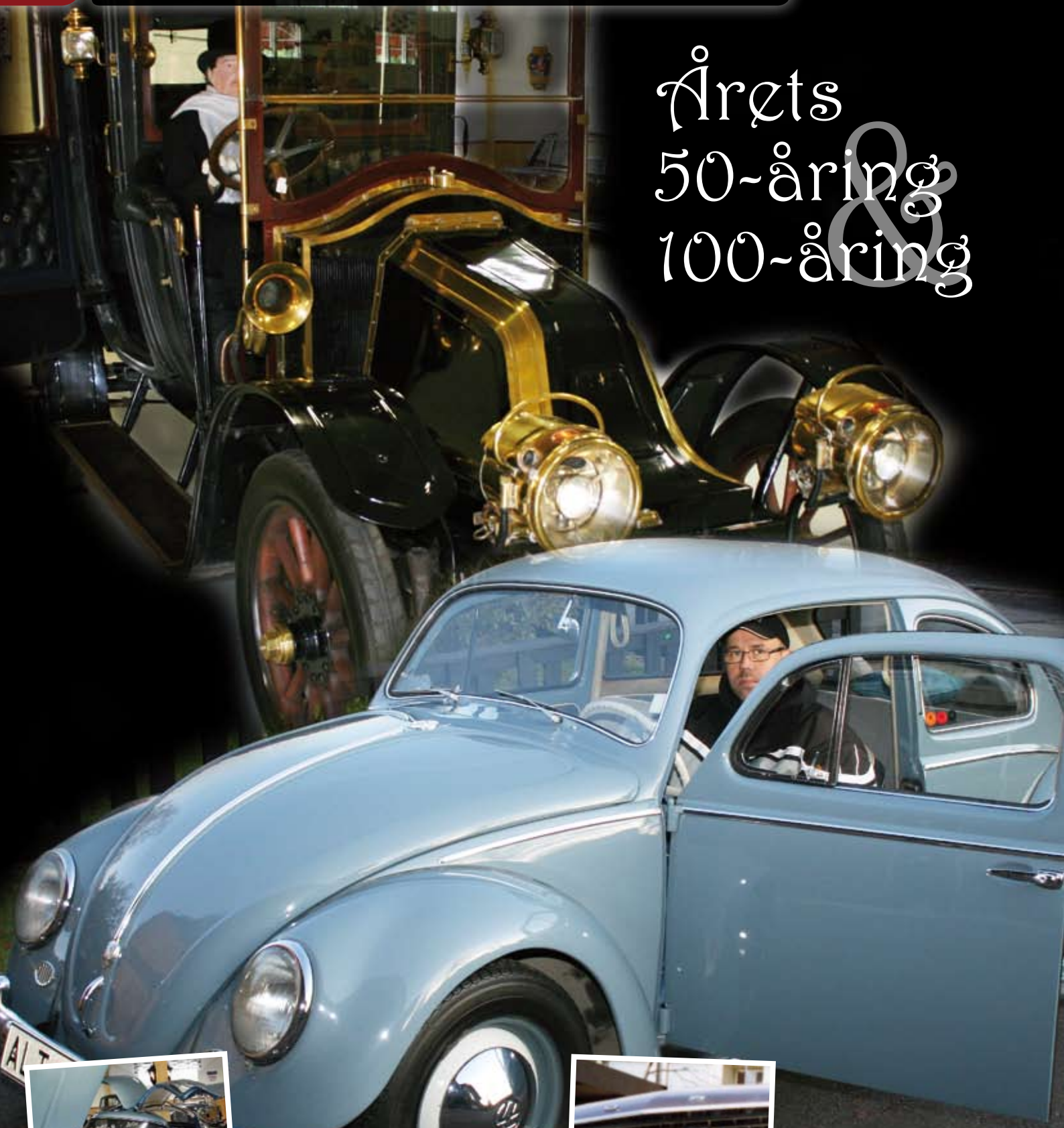


Backspegeln

Årets
50-åring
&
100-åring



Ivars bilmuseum

– en av de största privata samlingarna



Ofullbordat

– inte en meter under 29 år med Mustangen

REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se

Ummis Jonsson
0640-341 88 (b), 0733-16 53 02
063-16 53 08 (a)
ummi.jonsson@miun.se

Ingrid Göransson-Rosell
063-10 54 71 (b), 070-233 89 87
ingrid.goransson@academedia.se

FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design, Kännåsen

TRYCK

Mariehamns Tryckeri AB, Åland, 2009

MATERIAL

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om – för planering av tidningen. Text via mail klistrar du för säkerhets skull in direkt i mailet. Bilder skickar du 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. Pappersbilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte ditt namn på inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till fotoalbumet i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna.

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. Skicka material till redaktören Göte Högbom. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsdatum. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.

BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
i mars, juni, september och december.

ADRESS

Optands Flygfält 105, 831 92 Östersund.

UPPLAGA

1 160 exemplar, 4 nummer per år.

OMSLAG

På bilden ser du en Renault av 1909 års modell samt en bubbla från 1959.

FOTO Göte Högbom

Redaktören har ordet

Med god ekonomi och med stora förväntningar på vad som skall kunna hända med klubbens nya dragplåster i form av lokaler och resurser i Optand Teknikland är vi nu inne i ett nytt verksamhetsår. Vi har flera anledningar till firande 2010, dels invigning av Optand Teknikland och dels klubbens 40-årsjubileum. Vilka förväntningar du som medlem har på det nya verksamhetsåret vet vi i viss mån och i viss utsträckning så får vi gissa oss fram till önskingarna. Helt klart är att vi i styrelsen och kommittéerna är beredda att göra vad vi kan för att du skall få valuta för medlemsavgiften.

Backspegeln en stor utgiftspost i JVBKs budget, den står för nästan hälften av klubbens kostnader. Det är förstås uppfordrande för oss i redaktionskommittén och manar och sporrar till nya stordåd. I denna tid av alltmer information i digital form så kan förstås en undran uppstå om vi någon gång står inför valet att enbart producera en digital version av tidningen. Jag hoppas dock att det dröjer ett antal år innan frågan på allvar dyker upp. För att det skall kunna bli aktuellt måste flertalet medlemmar ha tillgång till dator och Internetanslutning och dit är det ännu långt. Så vi fortsätter att producera en papperstidning med högt läsvärde – det kan vi ge som nyårslofte från redaktionskommittén!

Något nytt veteranfordon har jag inte hittat. Dock har det blivit klarare vad jag vill ha efter att ha svängt mellan Plymouth Barracuda från 1965 med den enorma bakrutan till en Citroën ID/DS 19. I alla fall just nu så hägrar en Mercedes 220 av fenmodell med röd skinnklädsel och direktinsprutning. Har man inte bekymmer så skaffar man sig som det plägar sägas. Med den specifikationen så torde jag inte ha någon bil till Tjälavägen i alla fall. Möjligen då om jag åker till Tyskland, där finns det emellanåt sådana här fordon till salu. Kanske är det läge att skaffa något annat i väntan på att rätt bil skall dyka upp.

Redaktörens julefrid kommer i år att infinna sig i Sydafrika skådandes vilda djur och provandes vin på anrika vingårdar. Hit tar jag några intressanta gamla fordon där så kommer framöver en reseberättelse.



GÖTE HÖGBOM, REDAKTÖR
gote.hogbom@miun.se

4 Hur man får nya bekanta ...
Kåseri av Rolf Fridh.

6 Årets 100-åring
En svarting på Ivars bilmuseum.

6 Blues och rock'n roll
600 personer hade letat sig till bygdegården.

7 JVBK på Jamtli
Cirka 2 000 besökare passerade bilarna.

8 Mercedes Benz 170 Da
Han köpte samma bil två gånger.

11 Årets 50-åring
En välskött Bubbla från Frösön.

12 Åre Classic på hösten
Ett 50-tal bilar och några motorcyklar fanns på plats.

13 Höstmarknad i Oslo
Mycket folk och många bar på fynd.

14 Gunnar på Norderön samlar i lador
19 gammalbilar i fem olika lador.

16 En liten som vinner överallt
Peoples choice kan inte ifrågasättas.

17 Medlem nr 0896
En mästare i bilsadelmakeri.

18 Motorhuven lång som Odenskogsvägen
29 år utan att köra en meter.

20 Annikas Roadtrip
En tur genom Sverige.

22 En legendarisk bilhandlares samling
En av Europas största privata samling.

24 Hemvändardagarna i Funäsdalen
En tur med den "lilla" raggabilen.

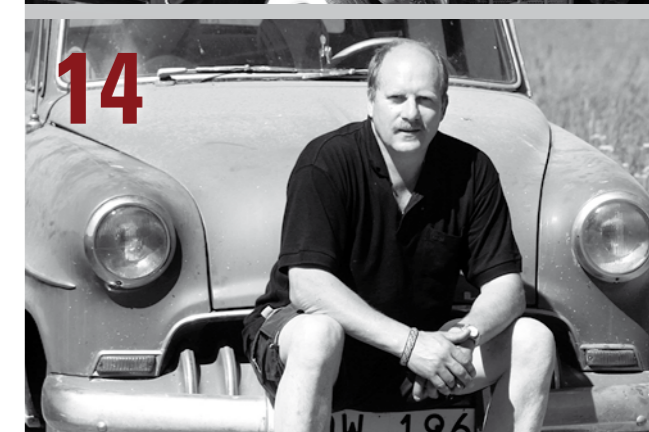
25 Engelska museibesök
The National Motor Museum och Sammy Miller.

28 En lugn tillställning
Jemtlands Veteranbilkubbs årsmöte 15 november.

30 Årsmöteshandlingar, Aktuellt i klubben
Årsmöteshandlingar. Klubbinformation, medlemsförändringar, styrelse och kommittéer, försäkringsinformation.

Innehåll

Vinter 2009



Hur man får nya bekanta och spännande upplevelser tack vare veteranhobbyn!

TEXT & FOTO Rolf Fridh



Även i år förberedde vi oss, motorcyklarna och min gamla snabba och tillförlitliga Mercedes 319D från 1966, för årets resa till norra Europas största Classic MC-evenemang, MCHK:s årsracet i Linköping. Där körs tävlingar i dagarna tre i roadracing, motocross, speedway och trial. Ja, särskilt snabb är min 319 kanske inte och tillförlitligheten skulle också sättas på hårda prov, skulle det visa sig!

Vi startade från Östersund på onsdag kväll och planen var att vi därmed skulle hinna till Motala på torsdag eftermiddag för att köpa lite speedwayprylar och ett besök på Motala motormuseum innan ankomst till Sviesta senare på torsdagskvällen.

Allt gick enligt planen. Mercan sträckte ut och tuffade på lika tryggt som vanligt i såväl upp, som nerförsbackarna mellan Sveg och Orsa. Vi stannade och sov några timmar på en rastplats någon mil före Orsa och körde sedan vidare och kom lämpligt till Rättvik för att kaka frukost på Knektplatsens servering när den öppnade. En kort runda i Rättvik för att kolla läget. JG och kompani fanns som vanligt på Jarlcampingen, allt under kontroll.

Raskt vidare söderut. Vi stannade till i Borlänge och provianterade och började fundera på kvällens möte med gamla kompisar i Linköping. Hans-Bertil och Ingrid Göranson var redan på plats visste vi. Från Borlänge körde vi vidare mot Örebro. I Guldsmedshyttan stan-

MOTORN HAR VÄL SKURIT IHOP TÄNKTE JAG OCH TANKARNA BÖRJADE SNURRA I SKALLEN VAD FAEN MAN SKULLE HITTA PÅ NU.



nade vi och handlade lite på en affär och vi blev kvar där ett bra tag.

Det var när vi skulle vidare därifrån som eländet började! Bilen startade nätt och jämnt. Den knackade, rök och orkade ingenting. Vägen från Guldsmedshyttan mot Lindesberg är väldigt smal, krokig och backig. Det var med nöd och näppe jag tog mig ut från parkeringen och jag blev tvungen att svänga in på närmsta möjliga avfart för att kolla vad som hänt. Kollade vatten och oljor utan att märka något onormalt. Kröp under bilen och kollade, kände på alla rör och slangar. Allt verkade ok. Försökte köra vidare men kom bara några hundra meter så var det bara att stanna igen. Bilen orkade knappt dra sig framåt och knackade och rök fruktansvärt.

Vad gör man? Ut och kolla igen. Inget speciellt upptäcktes nu heller. Motorn har väl skurit ihop tänkte jag och tankarna började snurra i skallen vad faen man skulle hitta på nu. Mitt i skogen en mil norr om Lindesberg. Minst 20 mil kvar till Linköping, drygt 50 mil hem, trasig bil fullastad med motorcyklar och andra nödvändigheter, vad gör man? Provade att knackande och rykande köra vidare för att se om det av någon mirakulös anledning skulle gå att komma vidare så att man åtminstone kom till en rejäl parkeringsplats så att bussar och lastbilar kunde ta sig förbi utan att det skulle uppstå riskabla trafiksituationer. Kom till en vägkorsning där det gick att svänga av vägen och få lite andrum och stannade där och funde-

rade vad man nu skulle hitta på. Jag tänkte att jag måste försöka hitta något ställe att parkera bussen och försöka hyra en skåpbil av något slag, lasta över prylarna i den och vända hemåt igen.

Jag insåg då att vi inte var så långt från Lindesberg. Där har jag varit några gånger och kört veteranspeedway och har några bekanta namn där som jag skulle kunna rådfråga. Letade i fickorna efter mobilen. Ingen mobiltelefon fanns i fickorna. Hela bilen och alla kläder genomsöktes, ingen mobil! Jag måste ha tappat den. Bara att göra en u-sväng och än en gång ge sig in på den krokiga smala vägen med en bil som knappt rör sig framåt. Stannade och kollade på alla platser jag stannat och undersökt bilen. Inte förrän vi var nästan framme i Guldsmedshyttan igen, alltså på första stället vi stoppade, hittade jag min telefon. Den låg på väggkanten där bilar och bussar kört förbi i en strid ström men ingen hade tydligen lyckats pricka min telefon.

Än en gång u-sväng och in på krokvägen för tredje gången och nu med siktet inställt på Lindesberg, en mil bort! Vi tog oss så småningom fram till Lindesberg och där försökte jag hitta något lämpligt ställe att stanna för att se vad som kunde åstadkommas. En stor rastplats med många turister undvek jag för att slippa förklara, eller bli uttittad när vi knackande och rykande kröp fram. Strax bakom rastplatsen låg bilprovningen och där en stor lämplig asfaltyta som jag svängde in på och parkerade. Därifrån ringde jag till en speedwayvän i Lindesberg och under nummer ett uppenbarade sig! Han svarade i telefon men förklarade att han redan var på plats i Linköping men han frågade var i Lindesberg jag befann mig. Platsen där jag stannat visade sig ligga endast cirka femhundra meter från hans verkstad. Han förklarade var verkstaden låg och bad mig försöka köra dit så skulle han ringa sin fru som skulle komma och låsa upp grindarna så skulle vi kunna parkera på hans verkstadsgård innanför staketet. Vi körde

till hans verkstad och under nummer två infann sig.

Vi blev inläppta på gården och jag ringde honom igen för att stämna av läget. Då förklarade han att på gården står en körklar, tom racingbuss som jag kan lasta över grejorna i och fortsätta färden mot Linköping! Helt otroligt! Vi lastade över motorcyklar och annat som vi ansåg vi kunde behöva under resten av helgen och blev dessutom förevisade Franks verkstad. Där inne fanns minst 20 speedwaycyklar, 5 isracingcyklar, några sidovagnscyklar, midgetbilar, vanliga veteranmotorcyklar och mycket annat! Jag blev alldeles häpen av det jag fick se, vilken samling!

Väl på gång i den nya lånade bussen så kom ytterligare ett bakslag. Anneli vägrade att sova i samma utrymme som motorcyklarna! Den lånade bussen var så konstruerad att det var två nerfällbara slafar efter sidorna i bussen, men ovanför motorcyklarna som stod på golvet.

Efter hårda förhandlingar enades vi om att skippa Linköping och styra kosan hem till Östersund i den lånade bussen. Jag ringde Hans-Bertil och förklarade att vi tyvärr ej kom till Linköping detta år. Efter några mils körande norrut och diverse resonemang så ändrades planerna än en gång. Vi bestämde att vända igen och försöka hitta något billigt hotell eller liknande så att Anneli skulle slippa dela husrum med motorcyklarna. Så blev det och första natten sov vi på motell Filbyter.

Fredagen är träningsdag på Sviesta. Nästan hela den dagen åtgick till att åka stan runt och försöka hitta ett tält som vi skulle kunna använda som husrum. Dessförinnan hade vi kollat alla andra möjligheter med husvagnshyrning, inhysning i diverse lokaler på motorstadion men det fick bli tält. Jag hann med ett sent träningspass i duggregn på en skitig bana men det gick fint.

Kåseriet fortsätter på sidan 7



1. Stor och pampig kaross tillverkad i Stockholm. Lägg särskilt märke till framlyktorna, ett mästerverk i mässing.
2. Baklyktan är också magnifik.
3. Fordonsuppgifterna

RENAULT 1909 (Frankrike)
 I början på 1970-talet importerades chassiet till Sverige. Under renoveringsarbetet hittades ett Røda Korsmärke på vit botten på motorhuv. Kanske har bilen deltagit i de berömda transparenterna till Mäme under 1:a världskriget. Bilen är utrustad med fyra stötdämpare, vilket kan anses vara ovanligt för denna tid. Karossen är svensk och tillverkad omkring 1910 av Adolf Freyschuss Kungliga Hofvagnfabrik i Stockholm och har varit landshövding Odebergs praktkaross. Motorn är 4-cyl. (2+2) med friggande stötstänger. Bilen har renoverats av Gösta Josefsson, Uppsala.

Årets 100-åring – en svart Renault

TEXT & FOTO Göte Högbom

Som nyhet i år så utser vi numera både årets 50-åring och årets 100-åring. 50-åringen kan ni se härintill. Om det var svårt att bland alla 50-åringar utse en värdig jubilar så var det inget emot den svårighet som uppstod när juryn, även i det här fallet eder redaktör, skulle hitta årets 100-åring. Studiet av matrikeln gav inget resultat och jag var nära att ge upp. Men så helt plötsligt

uppenbarade sig en svart Renault av 1909 års modell. Jubilaren återfinns på Ivars bilmuseum i Hoting. Mer om bilmuseet kan ni läsa på annan plats i detta nummer.

Fordonsuppgifterna framgår av bilden härintill.

Ett stort och vördnadsfullt Grattis till de första 100 åren!



Blues, rock'n roll och rockabilly i Kaxås

Jag har så många gånger sagt att om jag fick leva om mitt liv så skulle jag vilja vara ung i mitten på 50-talet – tänk bara kläderna, bilarna och inte minst, musiken ...

Att blues, rock'n roll och rockabilly fått ett ordentligt uppsving visade sig tydligt i Kaxås den 3 oktober. Över 600 personer hade letat sig till Bygdegården för att träffas, dansa till och lyssna på fyra mycket spelglada gäng.

I puben återfanns Humbuggers från de västra delarna av länet. De blandade blues och rock till en härlig mix. På denna scen spelade också Johan Eliasson med sitt BJ and the Hounddogs – ett glatt återseende från i fjol som uppskattades lika mycket av publiken som av musikanterna själva.

På stora scenen spelade ZZ Rock från Hudiksvall och som namnet antyder så spelar bandet ZZ Top-covers. Likheten med originalet är så påtaglig att man hajar till ordentligt när gänget

äntrar scenen – bandet har soundet, skäggen, solglasögonen och till och med rörelserna efter sin förlaga.

För undertecknad blev kvällens höjdpunkt John Lindberg Trio – ett gäng som jag följt under ett par år och som jag ser för tredje gången i Jämtland. Första gången på Bluesfestivalen i Östersund för ett år sedan, andra gången i Ytterån i somras och nu alltså i Kaxås! Denna rockabillytrio är sprungen ur Dalarnas mångfald av duktiga musiker och har spelat ihop sedan 2004. Men det händer att killarna gör "avstickare" från trion och spelar i andra konstellationer. John återfinns bland annat i bandet bakom en annan lysande artist på rockabillyscenen – Carin Morris. Trion hade naturligtvis med sig sin alldeles rykande varma, nya skiva som till en nostalgikers stora förtjusning även fanns att få som vinyl-LP!

Kvällen bjöd på ett utomordentligt bra arrangemang och en härlig stämning, jag hoppas att Kaxåsbygden återkommer även nästa år med denna musikfest.

Keep on rockin' folks!

Text Rose-Marie Rask

KÅSERIET, fortsättning från sidan 5.

Lördagen är det regularitetstävling på speedwaybanan. Det gick också bra och jag fick väl ungefär femte bästa tid den dagen. Söndag är det poängtävlning i speedway och det gick inte alls bra. Första heatet började kopplingen slira mitt under heatet. Det har jag aldrig tidigare råkat ut för och det kan bara skyllas på bristande tillsyn före körning. Kom i alla fall på andra plats. Andra heatet hann jag ej få klar min cykel till men fick i sista sekunden låna en cykel av en kompis. Det gick bra och jag vann det heatet. Tredje heatet hade jag plockat fram reservcykeln och jag vann det heatet också. Fjärde och siste heatet fick jag stopp! Mitt i startsvängen stannade motorn. Jag fattade inte vad som hände men upptäckte att kortslutaren lossat. Jag måste ha fått grussprut på snöret eller direkt på kortslutaren som gjorde att den löst ut. Så gick det med detta.

Då var det ett problem kvar. Vad göra med en trasig, trög och tung Mercabuss drygt 50 mil hemifrån? Vi körde i lånebilen till Lindesberg och fick övernatta hos Frank och hans fru. Dan därefter blev det hårdmekning och många samtal till Östersunds dieselservice. Felet visade sig vara att kamkedjan kuggat över en kugg. Jag lyckades kugga om kamaxeln men ej dieselpumpen. Bilen gick en liten aning bättre efter detta men inte var det stor skillnad.

Vi lastade i alla prylar i vår buss igen och bestämde oss för att försöka köra den hem. Kanske inte världens smartaste beslut, men så blev det. Vi knackade oss sakta hemåt och tordes inte stanna motorn. Vi tankade med motorn igång. Pisspauser och annat fick också bli med motorn igång. Eftersom den tidigare inte varit någon expert på bergsetapper och nu var om möjligt ännu svagare så gjorde jag ett märkligt vägval där jag trodde att jag skulle möta så få uppförbackar som möjligt. Det blev en konstig sträckning Falun–Bollnäs–Ljusdal–Ånge–Östersund. Ända till Östersund kom vi inte för egen maskin. Strax nedanför Ånge orkade jag ej köra längre så vi blev tvungna att stanna och sova. Därefter startade inte bilen igen. Vid sextiden på morgonen ringde jag min son i Östersund. Han hade semester och säkert inget för sig så han kunde säkert göra en sväng tur och retur Ånge för att hämta sina trötta föräldrar, tänkte jag. Visst, han kom direkt och undsatte oss. Vi försökte bogsera igång skrälet igen och den startade än en gång.

Nu körde jag så lugnt och jämnt jag kunde mot Östersund men någonstans söder om Gällö var det definitivt färdigkört. Då flög ett glödstick ur toppen. Det hade smält och till slut lossnat ur hållaren och flög rätt ut. Bogsering sista milen hem och jag fick till slut ta fram Grällen för den absolut sista bogseringen in på gräsmattan.

Alla prylarna och människorna hemma igen efter en otroligt händelserik och spännande resa. Om inte detta missöde hade inträffat hade det förmodligen dröjt ytterligare en tid innan jag fått chansen att träffa dessa otroligt trevliga människor i Lindesberg och se denna fantastiska samling av motorcyklar.

Kanske ett högt pris för detta men det var det nog värt! ■



Frampå eftermiddagen smakade det bra med kolbulle tyckte fr v Börje Estmo, Bertil Johansson, Uno Köpsén. Sune Persson föredrog pipa.

Internationell JVBK-parkering

Liksom förra året var JVBK med och visade upp sig på Gulletorget under Jämtli-dagen 20 september. Den dagen är det fritt inträde på Jämtli och även i år var det ungefär 2 000 personer som passerade våra bilar. Det märktes tydligt att bilar är intressanta. Folk stannar, går runt bilarna, tittar in i dem, pekar och pratar med varandra. Det är många personliga minnen och tyckanden som ventileras.

I år hade vi satsat på att visa en bil från var och ett av de stora bilbyggarländerna. Endast Sverige fick bidra med två bilar, en sportig variant från vardera fabriken.



Närmast Bengt Hallenståls Saab Sonett. Sedan följer Jan Österholms Volvo 1800, Börje Estmos Opel Rekord Coupé, Micke "Morris" Erikssons Morris Minor Traveller, Björn Englund's Citroen 2 CV, Uno Köpséns Chrysler Imperial Convertible och Aree Johansson's Fiat 500 med vidhängande husvagn.



I anslutning till bilarna hade Jämtli arrangerat Lundbergs Målarskola. Magister i vit overall var JVBK-medlemmen Bert-Ola Henriksson-Nordenberg som även till vardags jobbar med konst på Jämtli.

”Bagarns Mersa”



TEXT & FOTO Per Ericsson

Redan som ny var dieselversionen av Mercedes 170 tämligen ovanlig i Sverige. Ja, många var rent av skeptiska till dieselmotorer som drivkällor. Men den uppfattningen delades inte av Torsten Nilsson. Han ansåg att Mersan var så trevlig att det motiverade honom att köpa samma bil – två gånger. Fast andra gången var den ett renoveringsobjekt.





Hösten 1950, när Trävaruhandlanden på Mariedals egendom köpte sin nya Mercedes 170 Da, var modellen med rötterna i 1930-talet, egentligen redan passé. Det som möjligtvis, förutom stjärnglansen, kan ha tilltalat trävaruhandlanden var det som fanns under Mersans huv – en dieselmotor på hela 40 hkr. Det var faktiskt mycket i en tid när inte ens alla bensindrivna bilar hade effektsiffror av den storleken. Hur som helst. Efter att ha passerat en montör, som egentligen inte ville ha bilen, blev näste ägare bagarmästare Torsten Nilsson.

– Minns att jag gav 1.200 kronor för den. Mersan var i bra skick, men ansågs som lite av en relik redan då. Fast som bruksbil var den helt okej.

Ett par år senare började emellertid växel-lådan krångla. Tvåans växel fick en benägenhet att hoppa ur, så Torsten lät en lokal förmåga göra ett ingrepp i lådan.

– Resultatet blev väl så där. 1963 sålde jag bilen till min sväger. Han körde med den ett par år. Men den började bli besvärlig så han ersatte den med en Opel Karavan.

Till all lycka gjorde dock inte svågern som de flesta andra vid den här tiden, skrotade den gamla bilen. Istället lät han den lokala bensinmackens verkstad påbörja en renovering.

– Och det här, det var mycket ovanligt då, framhåller Torsten och tillägger att halvgamla bilar med udda utseende inte var något man sparade på.

Något år senare blev svågern ägare till macken och bilen, ja den hamnade hos Torsten – igen.

Efter denna mellanlandning flyttades bilen än en gång. Nu till den lokale bilplåtslagaren. Men han hade mer angelägna objekt att jobba med. Så efter ytterligare några turer blev bilen till slut stående. Och 1984 när svågern avled, blev den till salu.

– Då köpte jag igen Mersan. Samtidigt vidtalade jag en verkstadschef på en större verkstad att ta sig an den. Men ännu en gång blev det inget av, framhåller Torsten.

I en förhoppning att äntligen få igång renoveringen kontaktade han till slut gode vännen Oskar Arhusiander som inte precis är någon nybörjare i veteranfordonssammanhang.

– Fast någon renovering var det inledningsvis inte tal om, påpekar Oskar med ett skratt. Näe, jag skulle bara hjälpa Torsten att lyfta ur motorn.

När Oskar inledde arbetet kunde han konstatera att bilen, trots alla förflyttningar, var komplett så när som på kardandröret. Motorn var i bra skick då den

knappast körts sedan den fått en översyn under 1960-talet. Vårre var det med delar av trävirket i stommen. Av det återstod bitvis endast fragment. Men lyckligtvis hade Edlunds Karosserifirma mallar till den här biltypen och kunde tillverka nya delar.

– Då bilen stått så länge, ibland utomhus, hade vatten tagit sig in vid takets påskruvade dropplistor och runt bakrutan. Och det här blev mycket besvärligt att åtgärda, beskriver Oskar.

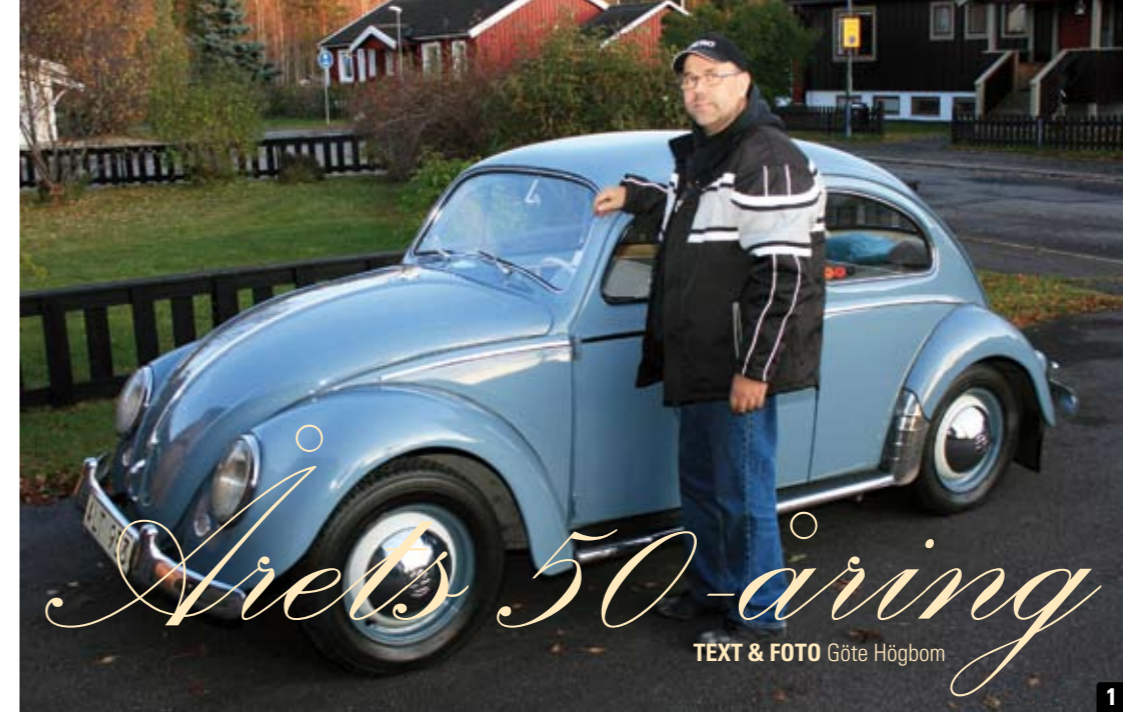
Även dörrarnas passform blev ett bekymmer. De fick sättas dit och plockas loss åtskilliga gånger.

När bilen ändå var nedplockad passade man på att åtgärda en del äldre reparationer. Och efter fem år var bilen åter på vägen.

– Fast klädsel och lack, det lejde vi för, säger Torsten och tillägger att tack vare Oskar är bilen förmodligen bättre nu än när den lämnade fabriken.

– Kan väl hända, men det här var min sista renovering, poängterar Oskar i säkra ordalag.

Fast skribenten, som även han är bekant med Oskar, vill tillägga att det låter föga troligt ... ■



1. Sven Fritsborn med jubilaren.
2. Högertrafiken har satt sina spår på instrumentbrädan.
3. Såna här störtkrukor propagerades det på 60-talet att vi skulle använda. Särskilt populär var den pepitarutiga modellen.
4. Kraftpaketet i sin enkelhet.

De två första åren i denna artikelserie valde den enväldige juryn jubilarer från andra sidan av Det Stora Vattnet. Det kan avslöjas att det blev mer av slumpmässiga val än på vetenskaplig grund utvalda objekt. I år har juryn gått något grundligare tillväga och via noggrant studium av JVBK:s matrikel valt ut dels vilket märke som skulle harangeras och dels vilken individ i populationen som skulle lyftas fram. Juryns förstahandsval blev en Opel Kapitän av 59 års modell som jag, med detta "jag" avslöjas också vem som är den enväldiga juryn, tycker är bland det vackraste i bilväg som producerats. Nu var det dock inte min egen vilja som skulle fram den här gången utan som nämnts ett något mer oberoende val. Ett fordon som verkligen bidragit till att göra en bredare allmänhet bilburen blev en grundsten i valet. T-Forden tillhör kategorin men 1959 hade den redan varit nedlagd i fyra decennier. Valet blev egentligen rätt lätt. Med sina 21 529 464 tillverkade VW typ I utgör folkvagnen en värdig jubilar.

Nu åter till jubilaren. Den inhandlades på Berners i Östersund 1959 av en dam som vårdade den ömt och aldrig körde på vinterföre. Den ställdes undan i varmgarage i september och togs åter fram när vårsohlen hade tinat fram de fagra och mångom-sjungna ängarna på Frösön där hon hade sin hemvist. Servicebok och alla kvitton finns välbevarade. I slutet på 60-talet hade lacken blivit något matt och då blev det omlackering, och det arbetet står sig gott än idag.

Sven hade under några år en firma som bland annat hjälpte bilägare med besiktningen och det var så han fick kontakt med ägarinnan. Första gången han frågade om han fick köpa bilen så blev det nobbyen men bara något år senare ringde hon och ville diskutera en försäljning. Innan hon godkände Sven som köpare fick han genomgå ett antal frågor om vad han skulle göra med bilen och när hon fick garantier att den inte skulle byggas och förses med stora hjul så var det så gott som klart. Kvarstod dock att bilen skulle förses med nytt batteri och

besiktigas innan köpet kunde genomföras. Det ordnade sig förstas och 2005 kunde Sven stolt hemföra bilen. Då hade den rullat 9 200 mil och till detta har Sven lagt till 400 bekymmersfria mil.





Åre Classic hade sin samling här inne, i och utanför Mix Megapol Arena.



Ö. t. vä. Konkurrerande FIAT-ekipage.

U. t. vä. Lennart Höglund och Kristina.

Ö. t. hö. Det var många svenskar på marknaden, men hur många var på rymmen?

U. t. hö. "Mycket äldre – snart utdöda".

Åre Classic i vinterslask

TEXT & FOTO Göte Högbom

Den 3 oktober avhölls den tredje versionen av Åre Classic Car, MC & 4x4. De två första avhölls sommartid och nu provade arrangörerna att ordna aktiviteten i samband med Åre höstmärnad som enligt uppgifter lockade 15 000 besökare. Årets koncept bidrog helt säkert till att fler passade på att beskåda de utställda fordonen men vinterns inträde i fjälltrakterna gjorde med all säkerhet att många veteranfordonsägare avstod från att åka för att visa sin klenod.

"Det är skönare att lyss till den sträng som brast än att aldrig spänna en bäge" är ett uttryck som jag osökt kommer att tänka på när jag skall sammanfatta mina intryck av Åre Classic. Ett något ostrukturerat arrangemang med otydlig organisationshem-

vist som har potential att utvecklas är väl närmast sanningen. Det är ungefär samma bedömning som jag gjorde av de förra träffarna. Mitt omdöme begränsar sig till att handla om den del som berörde veteranfordon. För de med andra fordonsintressen fanns även annat att se denna dag.

Dock skall det inte förringas det goda initiativet med att ordna en sådan här aktivitet. Ett 50-tal bilar och några motorcyklar av äldre årgång fanns på plats för de talrika besökarna. Bra gjort av alla som ställde upp med sina fordon! En kätte som trotsar alla väder är Lars-Göran Johansson från Offerdal som deltog med sin Messerschmitt. Motorcykelbilen rönt stor uppmärksamhet bland besökarna. Till

redaktörens förvåning så visade det sig att "Ostkupan" var uppvärmd inuti så det hade varit en angenäm resa till Åre, Lars-Göran hade åkt i T-shirt i den utomhus nollgradiga temperaturen.

Juryns pris till finaste fordon gick till Rolf Eliassons Chevrolet Corvette -61. Besökarna hade också möjlighet att rösta på sin favorit och om jag berättar att Aree Johansson var där med sin FIAT 500 med husvagn så kan ni lätt gissa vem som vann det priset.

Fortsätt att spänna bågen i Åre, en travande början kommer att utvecklas till en succé för besökare och utställare! Förutsättningarna är goda för denna spådoms uppfyllande.

Marknad i Ekeberg

TEXT & FOTO Ummis Jonsson

Samtidigt som det anordnades höstrally på hemmaplan, 19 september, var det höstmärnad i Oslo. Precis som för två år sedan valde vi att åka till Oslo istället.

Avresan från Brunflo gick vid 23-tiden på fredag kväll och vi kom fram lagom till inläppet för försäljare på marknaden.

Vid sådana här utflykter är det tur att vi båda har körkort! Vi turades om att köra och sova. Nattradion är ett bra sällskap för den som ska hålla sig vaken. En och annan historia ur livet hanns också med. Nåväl, framme på marknaden så passade vi på att kolla lite runt bland andra försäljare först. Vädret var så där från början. Typisk höst med rå luft, lite dimma och bara någon grad på plussidan. Rätt som det var kom solen, nästintill klarblå himmel och det blev en sån där ljuvlig höstdag, riktig indiansomarmardag! Med solen kom också besökarna. Mycket folk och många bar på fynd i omgångar.

Jag hittade en stark konkurrent till Aree och Bertil Johanssons Fiat-ekipage, bilar av modell "mycket gamla – snart utdöda" och en otrolig mängd varor till försäljning! Tyvärr verkar kuriosadelen ta över mer och mer och det bilrelaterade minskar. Norska veteranbilklubben som arrangerade mark-

naden gjorde dock ett bra jobb med många funktionärer och det var stenhård koll på att ALLA försäljare hade med sig brandsläckare!

En JVBK:are i förskingringen, Lennart Höglund, kom förbi med sin Kristina, så vi fick sällskap till lunchen. Trevligt! Lennart var faktiskt med och bildade JVBK 1970! Mätte han komma på 40-årsjubileet. Tänk om de som var med och startade klubben kunde vara med så mangrant som möjligt!

För att slippa åka samma väg hem så valde vi att fara via Kongsvinger–Arvika–Sunne–Mora. För två år sedan när vi for hem hade vi en decimeter snö utanför husbilen när vi vaknade på söndagsmorgonen utanför Röros. Med tanke på att den var +17 under lördagen var inte sannolikheten så stor att det skulle snöa även i år, men som sagt nu blev det genom Värmland resan hemåt gick. Det är kul att ta lite olika vägar. Många av de vägsträckor vi åkte mellan Oslo och Sunne hade ingen av oss åkt tidigare.

I Sunne var det lagom att äta en senare middag och stanna för natten. Några dagars mini-semester på tu man hand är väldigt trevligt!

Gunnar samlar sina skatter i lador



1



2



3



5



4

Om Gunnar Norelius på Norderön får frågan om hur många veteranbilar han har blir svaret svävande. Lika svävande är han om man frågar var han har sina rariteter. Men frågar vi dottern Tova, 13 år, får vi ett snabbt svar.
– Pappa har 19 gammalbilar och han har dem i fem olika lador runt Norderön.

TEXT & FOTO Jan Andersson

– Jag har likson aldrig brytt mig om att räkna antalet bilar, säger Gunnar. Likaså är det med förvaringen. Jag vet på ett ungefär vilka bilar som står i de olika ladorna.

För en veteranbilsintresserad är Gunnars samlig en orgie i tillbakablickar. Han skulle lätt kunna öppna ett eget veteranbilmuseum och visa upp sina klenoder.

– De flesta bilar jag har är i originalskick och jag har väl tänkt restaurera dem någon gång. Men samtidigt vet jag att det aldrig kommer att hinnas med. Det blir väl ungarna som får ta över samlingen en dag.

Gunnar Norelius har köpt på sig 19 bilar som har förvarar i fem olika lador. Här finns gamla Mercedes, Volvo, Volkswagen, en Chevrolet Pickup, några mopeder och ett par traktorer. Bilarna är från 1946 till 1965 och i mycket varierande skick.

– Jag köpte min första bil när jag var 13 år och den har jag sparat sedan dess.

För något år sedan fick Gunnar tag i en Opel Rekord från 1953 till sin samling. Han köpte bilen i Bringåsen där den stått minst 20 år i en gammal lada.

– Jag for dit med ett fulladdat batteri och bilen startade direkt. Innan besiktningen bytte jag några bromsslangar som blivit sönderfrätta, men annars ser den gamla Opeln ut exakt som när jag hämtade den. Inte ens dammlagret på bilen har jag gjort något åt, det skall få vara kvar. På besiktningen fick jag lova att aldrig tvätta bilen och det tänker jag inte göra. Så om någon tänker överraska mig med att vaxa Opeln så ligger de risigt till.

Vi fortsätter att prata gammalbilar och Gunnar frågar om jag vill se en verklig ra-

ritet. Vi beger oss ut mitt i Norderöskogen och efter en stund kommer vi fram till ett riktigt äkta skogsvrak.

– Det här är en Singer, säger han, det var en engelsk lyxbil på sin tid. Jag har ingen aning om vilken årsmodell det är, men bilen har nog stått här mellan 40 och 50 år. Ett bra objekt att renovera för den verkliga entusiasten.

Vi återgår till Gunnars bilar och dottern Tove som vill visa sin drömbil, vilken hon skall tiggas av pappa när hon fyller 18 år. Det är en P 1800 och vi beger oss till ladan där den står.

– Visst är den fin, säger Tove, Lite plåtjobb och en lackering så är den klar.

Sonen Simon vill inte ha någon av pappas bilar.

– Jag håller på att spara till en Mustang

67:a. Det är min drömbil och när jag blir stor så ska jag köpa mig en egen.

Gunnar visar den senaste bilen han köpt, eller rättare sagt bytte till sig.

– Det är en Volkswagen 1955 som stod i Skyttmon. Ägaren ville inte sälja men när jag föreslog att vi skulle byta mellan två hagelgevär och en älgstudsare, då gick det bra, skrattar han.

På frågan om vilken bil som är pärlan i samlingen, pekar Gunnar på en Mercedes 170 VA från 1950.

– Den håller jag på att skruva på just nu. Det går lite långsamt, men den blir säkert klar om något år eller så, hoppas jag. ■

1. "Jag kommer aldrig att tvätta min gamla Opel. Dammet från ladan ska få vara kvar", säger Gunnar Norelius på Norderön.

2. "Tänk om man visste var den här gamla Singern kommer ifrån och hur den hamnat här mitt i skogen?". Gunnar har hittat en skylt i bilen som visar namnet och serienumret.

3. Gunnars pärla i samlingen. Det är en Mercedes VA från 1950. Den kommer ursprungligen från Kövra.

4. Senaste fyndet som Gunnar bytte åt sig mot tre gevär.

5. "Den här P 1800 ska jag tiggas åt mig när jag fyller 18", säger dottern Tove 13.



En liten prisvinnare

Arees Fiat med husvagn

TEXT Göte Högbom FOTO Göte Högbom, Bertil Johansson

Aree och Bertil Johansson är ofta i farten med olika publikdragande bilar och många triumfer har skördats genom åren. Förutom att visa upp snygga och välvärdade bilar så uppträder de ofta själva i elegant och tidstypisk klädsel. Fordonsparken innehåller ytterligheter som Fiat 500 och en fullsize Cadillac.

I år har vi ofta sett paret i en knallröd Fiat 500 från 1974 med vidhängande husvagn. Ekipaget har rönt stor uppmärksamhet och ett antal fina priser har bärgats. Det som Aree och Bertil sätter högst värde på är Folkets val/Peoples Choice och det fina med det är att det är ett antal röstande besökare som avgör och det kan inte ifrågasättas. I sommar har det blivit Peoples choice i Ljungaverk, Ramsele och Åre samt en mycket hedrande andraplats i klassen i Rättvik. I Ljungaverk tilldelades ekipaget även pris One of Ten Outstanding Winners.

Ja – vad är det nu som får publiken att gilla den här bilen med husvagn? Inte är det storleken, mindre bil kan knappast uppbringas. Godkänd i Sverige för två personer men enligt uppgift kan man stoppa in sex italienare i den. Tvåcylindrig, luftkyld motor som inte ser särskilt imponerande ut men den kan trycka iväg bilen upp till modiga 130 km/tim. Framtill står bilen med ett Abarthmärke som antyder trimmat men så är det inte. Bertil tyckte att Fiats originalutsmyckning var så ful så han bytte till den här. Vid hemfärden efter köpet i Stockholm så visade det sig att motorn inte var i bästa skick så den byttes raskt till en med friskare fläktar.

Husvagnen är belgisk och Bertil fick tag på en kaross som han monterade på ett släpvagnschassi. De här vagnarna är ursprungligen tänkta för trehjuliga motorcyklar.

Den här kombinationen torde vi få se även framöver, några planer på att sälja har dom inte. En viss rostlagning kommer att ske framöver men i övrigt är det bara finputs som gäller. ■



1. Imponerande prissamling. Bucklorna 1, 3, 4 och 9 från vänster är hemtagna av 500:an. Övriga har tagits av en tidigare ägd Fiat 600.

2. Aree med tungt vägande priser från Ljungaverk. Kolla också klänningen med bilmotiv och kreerad av bäraren själv.

3. Det akterplacerade, luftkylda kraftpaketet.



KARIN ERIKSSON

medlem nr 0896

Personen ovan är detta nummers intervjuoffer om man nu kan säga så.

Karin är född i Jämtland men är numera utflyttad till Vetlanda med familj och bil. Bilen, ja det är en Oldsmobile 88 Dynamic 1958, röd och grann som ni kan se på bilden. Bilen har varit i familjens ägo sedan 1994 och köptes mer eller mindre som ett vrak. Den är direktimporterad från USA i början av 80-talet. Nu startar det verkliga jobbet, det byttes plåtbitar, slipades och fejades. Karin sydde all inredning, detta eftersom hon är bilsadel-

makare, den lackades i en fin röd färg och se, där står pärlan.

Familjen är medlemmar i JVBK och en motorklubb i Vetlanda som heter Weavers, en för övrigt mycket livaktig klubb. Eftersom familjen bor i södra Sverige så är ju säsongen betydligt längre än uppe i Jämtland så bilen rullar i stort sett året runt, det vill säga att programmet är fullspäckt. I familjens ägo finns också en husvagn och den hänger ju med när turerna blir längre.

Sista crusingen för säsongen blir som

uppe hos oss en Luciacrusing. Familjen har varit uppe i Jämtland och deltagit i Great Lake Run, senast 2008.

Lite kurios: den 4 november 2009 fick Karin sitt mästarebrev i bilsadelmakeri. Detta mottog hon i Stadshuset i Stockholm och i sitt mästareprov gjorde hon inredningen till en Franklin 1927, detta ser ni på en av bilderna.

Tack Karin för fina bilder och ett trevlig telefonsamtal.

Text Ingrid Göransson-Rosell



Tonys ofullbordade



TEXT & FOTO Tony Erlandsson

Bakgrund, året är 1977. Min dåvarande fästmo tillika nuvarande hustru Marianne och jag hade planer på att skaffa en ny bil. Den bil vi ägde var en Ford Escort II00, med slirande koppling så behovet av ny bil var stort för oss som tillbringade kvällarna åt att läsa Start & Speed och Colorod. Själv så lutade jag mot en Jepp, CI med V8, men Marianne var bestämt emot Jeppe'n. Camaro skulle det vara. Så kom dagen som förändrade vårt liv med bilar.

Jag fick reda på att en kompis hade bytt in sin Mustang mot en snålare bil och Mustangen fanns på Isakssons, mitt emot LM. Dit snabbt som tanken med slirande koppling för en provkörning.

Känslan att sätta sig i Mustangen, motorhuven lika lång som Odenskogsvägen, mullret från motorn och doften inne i bilen. Den är för evigt inristad i huvudet på mig. Och känslan av 225 hästar som kastar denna koloss, jämfört med Eskorten alltså, nedför Fagerbacken. Trodde inte det var

sant, men man kan säga att någon ide om att pruta på affären fanns inte längre. Bilen skulle jag ha! Lika omvälvande var returen i Eskorten, hände absolut ingenting!

Gasade, växlade, ja rent ut sagt, plågade skiten ur bilen, men när känsla av acceleration och fart fanns inte. Affären blev av och därefter följde en oförglömlig sommar med rock'n roll, fjuniga polisonger och utsvängda jeans.

När vintern kom så fick man lära sig att ratta rätt för att inte ge belackarna av köpet en chans att få rätt. "Huvva, skaffe 'n tåkerann utan växla. Han e alldeles för stark o lätt i baken".

Kelly vinterpuckar, 98 % hårdplast 2 % mönster, automat, ingen diff, nog fick jag sladda den vintern, hände även att jag la i D och klev ur och sköt på själv. Vintern gick utan större olyckor men svettigt var det ibland.

Ytterligare en sommar förflöt i drömmarnas tillvaro. Storstilade planer att bygga om dök upp, så till vintern skaffade vi 2 st. R4 som vinterbil medans Mustangen skulle bli utställningsbil. Tänker man köra R4 på heltid, då behövs en till som reserv.

In på stalljälln med Mustangen, plockade ur motorn och putsade och tänkte ut storstilade planer för framtiden. Det var bara det att framtiden kom snabbt, efter en kort vinter plockade jag ihop bilen och vi hade ytterligare en härlig sommar i Mustangen. På hösten kom misstaget, helt besluten att fullfölja planerna denna vinter så började jag renoveringen utifrån. Bumsade av hela bilen, för ny lack skulle det bli, körde hem och plockade ned bilen igen och på den vägen blev det. Frampå värkanten när allt på Mustangen skulle förverkligas så kom glädjebeskedet, du ska bli pappa! Yihaaa. Nu var de plötsligt inte så bråttom med renoveringen. Bilen stod torrt till, "hinns nog" var tanken, med dotter nr 2 några år senare och ytterligare omprioriteringar gjorde att renoveringen kom längre och längre ned på att-göra-listan.

Åren har gått och alla ambitioner att flytta upp den på listan har alltid slutat med att den åkt ner igen. Till slut insåg jag att den aldrig skulle bli klar i min ägo, lika bra att sälja.

Tänkt och gjort och med facit i hand så blev det jättebra. Mustangen har kommit till rätt stall där den får omvårdnad och förhoppningsvis så får vi se den på banan kanske redan till sommaren. Hoppas att nuvarande ägare kommer att få lika många fina upplevelser med Mustangen som vi har haft. Trots att det under 29 år inte körts en meter så har den varit till glädje. Varje gång som vi har tittat till mussen under dessa år så har doften inne i bilen väckt en massa glada minnen. Glada minnen sorteras in under "Det var bättre förr"

Sommaren -77 första semesterdagen, störtregn på E4 och Wimbledonfinalen Borg-McEnroe på radion, vilken rysarmatch. Dagen efter, strax före Norberg, den röda lampan på bilradion tändes och kupén fylldes av stereoljud. 1977 så var stereo, trummor till vänster, gitarrer till höger, inget mitt-emellan-tjafs. Campingen i Strömstad, "Du behöver inte betala, du har så läcker bil".

Turerna upp och ned från Geiranger till Djupvasshytta, vilken ljudmatta vi lade ut mellan fjälltopparna. Alla glada och nyfikna människor man träffat på färderna med Mustangen.

Tiden med Mustangen ändrade min syn på bilar, i min värld har en bil automatlåda, allt annat är av ondo. Gud skapade oss med 2 fötter, varför ha 3 pedaler? Bromsar gör man med vänster fot. V8 är det bästa alternativet på vintern, alltid nån cylinder som tänder och sedan kommer resten eftersom. Amerikanska bilar är dåligt hopsatta med en massa brister och fel, så varför älskar vi dem? Kan det vara så enkelt som att "charmiga tänder är sällan jämna".

Eller är det V8-ljudet? Eller vad?

Annikas Roadtrip

TEXT & FOTO Annika Danielsson



1

Minns ni sista veckan i juni? Då blev det VARMT! Vi var till Nyby på onsdags-träff, otroligt med bilar och människor i det underbara vädret. Dagen efter så tog vi, det vill säga familjen, och drog söderut. Vi for mot Dalarna och körde genom Rättvik som var mycket stilla så här i juni. Inte alls det tempo vi är vana under Classic Car Week. Sedan blev det ett måste-stopp på Paradisgrillen i Borlänge. Där är det bilar i väggen, häftigt!

Vi fortsatte sedan mot Motala där nattstoppet skulle bli. När vi närmade oss Askersund slog det mig att Chevy Classic Club Sweden alltså för Chevrolet mellan 1955 till 1957, hade sommarmöte där och en bloggvän till mig från Hel-

singborg, som jag aldrig träffat men har regelbunden kontakt med genom våra respektive bloggar, skulle dit så gjorde vi ett stopp precis där. Jag letade rätt på Helena som hon heter och vi surrade lite och kollade in alla fina bilar. Askersund är en vacker liten stad som jag varmt kan rekommendera att besöka. Sedan var det uppsittning igen för sista biten till Motala.

Motala

Där skulle vi övernatta hos en klasskamrat till mig från grundskolan. Vi hade inte träffats på 27 år så natten blev lång med otroligt mycket kaffe och prat! Morgonen efter så fick Motala Motormuseum besök av oss. Vi var där för två år sedan också men det är så stort och mycket att se att flera besök krävs. Det finns nästan allt! Bensinmack, camping och verkstad bara för att nämna något. Många fordon, både kända och okända, och alla sorter på land, luft- och vattenburna! Ett besök på detta museum rekommenderas varmt men ha god tid för det finns massor att se. Efter flera timmar och lunch vid Vätterns strand så var det dags att fortsätta ner genom Sverige. Vi följde Vättern och stannade och fikade vid Brahehusruinen med utsikt över Visingsö, vilken utsikt!

Ronneby

Slutmålet för vår resa var Ronneby och Nostalgiifestivalen. Vi hade på samma gång Cadillacträff och

på fredagkväll var det grillafton på verandan på Ronnebybrunn där vi bodde. Fantastiskt väder och trevliga människor och massor av bilar, kan det bli bättre? På lördagmorgon så var det dags att bege sig ut i Ronnebybrunnsparken för en hel-dag bland allsköns fordon och marknad. Sveriges snyggaste bil utsågs också, och vinnaren skulle visas på veteranbåt-dagen i Karlskrona dagen efter. På lördagskvällen var det supé med Cadillacklubben i goda vänners lag.

Veteranbåt-dag

På söndag bar det i väg till Karlskrona för ovannämnda båt-dag. Helt fantastiskt evenemang. Det var veteranbilsrally, segeluppvisning, bilutställning och allt vid Marinmuseet i Karlskrona. Där var det även öppethus för marinens gamla jakt-fartyg och skolfartyg bl a. Man fick gå ombord och se hur det ser ut på ett krigs-fartyg. Inne i marinmuseet så finns det obegränsat att se på allt genom marinens historia på flera hundra år. Det finns modeller i naturlig storlek som visar olika sorters liv på ett skepp från förr i tiden, allt från kaptenen ner till skeppspojkens hårda liv. Det är hela historien fram till nutid och både över och under vatten. En jättesal med fullstora galjonsfigurer var mycket häftigt! Det tog hela söndagen att kolla på allt och vi var väldigt trötta och nöjda när vi nådde camping-

stugan på kvällen. 20 meter från havet bodde vi och stannade till tisdagen då vi styrde kosan mot Västerås. Vi har kört genom och stannat i otroligt många städer. Tanken var att vi skulle göra Öland också på vägen men vi hade tillbringat mycket tid i bilen och värmen gjorde att vi tyckte att det fick räcka och vi drog direkt till Västerås. Vi hyrde en stuga strax utanför Västerås och det fanns badplats för ungarna på gångavstånd vilket var otroligt skönt med tanken på att värmen höll i sig.

Power Big Meet

På onsdagen kom Granlöfs ner så vi hade sällskap resten av veckan. Vi gjorde marknaden på torsdag, fredag och lördag. Johannisbergs flygfält, där Power Big Meet går av stapeln, var fullt av säljare och varje dag upptäckte jag någon ny säljare som jag missat dagen innan. På lördagen var det uppskattningsvis 10 000 bilar uppställda på fältet. Där var de riktigt fina bilarna annars tyckte jag att det inte var så hög klass på bilarna som jag såg. På kvällarna var det cruising och Hälla

köpcentrum strax utanför Västerås invaderades varje kväll av bilar och motorintresserade. Dit for vi också och till min glädje finns både ICA Maxi och Pizzahut där att tillgå så när man tröttnade på att kolla så var det bara att gå in och spendera lite slantar och äta lite gott. På söndagen så var det dags för hemfärd men först måste vi göra ett besök på Västerås flygmuseum. Många gamla, vackra plan, simulatorer och modeller att kolla in. Hangaren innehöll även information om hur våra gamla flygflottiljer samarbetade en gång i tiden och vad för plan man flög och så vidare. Vi började att bege oss hemåt i maklig fart och när vi nådde Dalarna så kändes det nästan som vi var hemma! 250 mil och 10 dagar

senare så kom vi till Svenstavik och vad får vi se? Jo, hagel i drivor! Jaha då är vi hemma då. Ja, det var i stora drag vår roadtrip! Naturligtvis så finns det massor mer att berätta om alla städer och om ställen vi stannade vid men då skulle det bli en bilaga till Backspegeln och det är väl att ta i så jag slutar här.



2



3



4



5



6



7



8

1. Annika med kompisen Helena Neander med Chevrolet Bel Air -55.
2. Trusty Triumph modell H från 1918. 1 cylindrig 4-takt, 549 cc och 5,5 hkr. Nostalgiifestivalen i Ronneby.
3. Markus Danielsson vid Paradisgrillen i Borlänge.
4. Kasper Danielsson i miniflygmaskin på Västerås veteranflygmuseum.
5. Power Big Meet i Västerås.
6. Lomax Citroën -69 med gangstercittra i bakgrunden. Nostalgiifestivalen i Ronneby.
7. Skriftställare Erik Zetterström, alias Kar de Mumma, och hans Rolls Royce. Motala Motormuseum.
8. Snyggt plåtarbete på den övre hojen. Motala Motormuseum.

Gedigen samling

Ivars Bilmuséum i Hoting

TEXT Göte Högbom FOTO Göte Högbom, Monica Olsson

Legendariske bilhandlaren Ivar Ericsson började samla gamla bilar och motorcyklar i början på 1970-talet och samlingen blev så småningom mycket omfattande. 1984 öppnade han sitt första bilmuséum i Hoting och därefter har det funnits på olika platser i Hoting och även i Östersund några år. Efter något år i träda har Bil-Ivars samlingar nu fått en ny och anspråksfull tillvaro i nybyggda lokaler på 1 600 kvm och med en förhoppningsvis permanent placering i Hoting. Den högtidliga invigningen skedde den 13 juni i år. Bil-Ivar gick dock bort innan det nya muséet blev färdigt, det är nu hans söner Jörgen och Niclas som ansvarar för verksamheten.

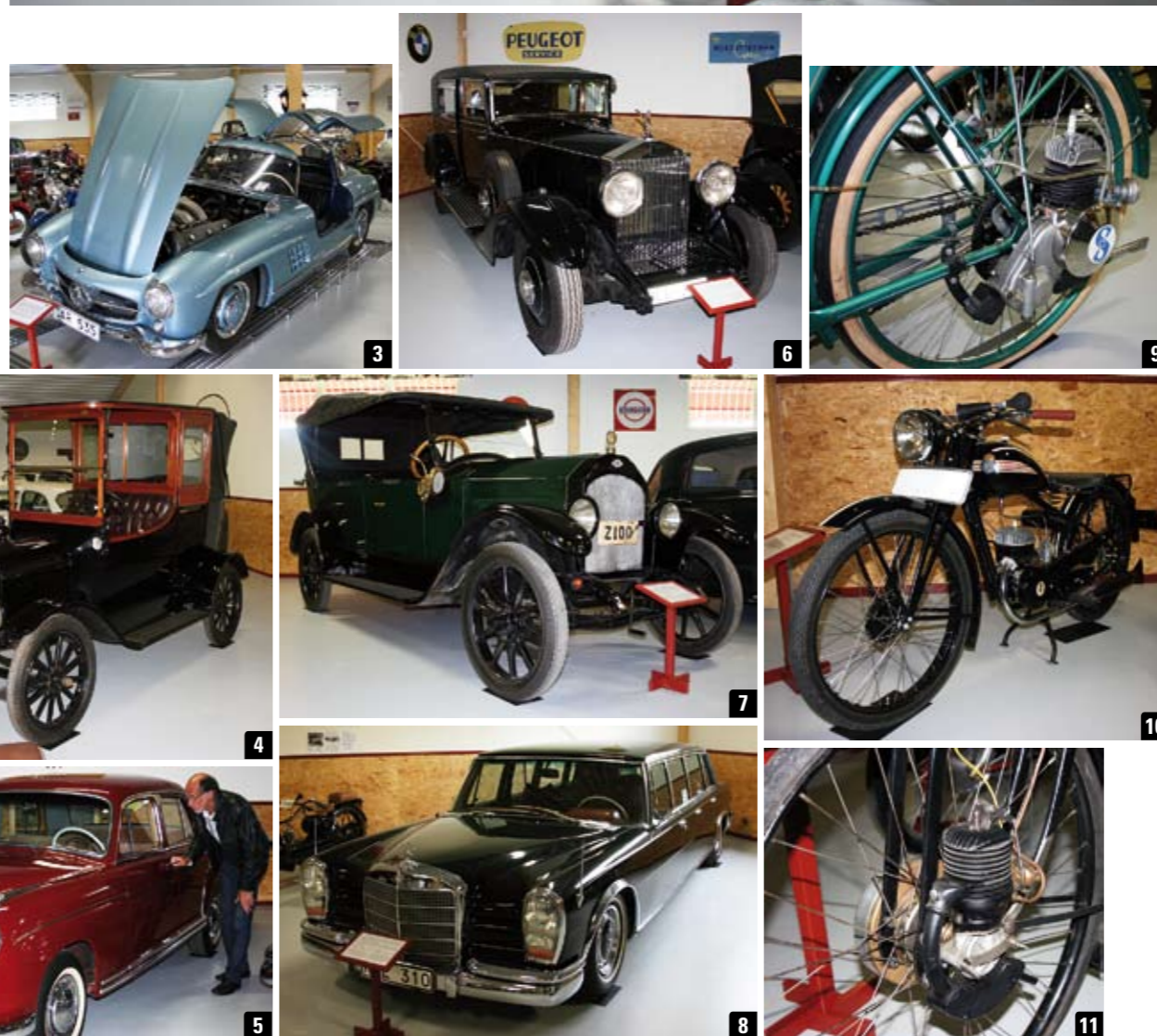
Samlingen består av ett hundratal bilar och ett fyrtiotal motorcyklar. I museibygnaden finns plats för ett sextiotal bilar och ett tjugotal motorcyklar. Vid redaktörens besök den 2 augusti fanns också en inlånad bil i lokalen.

Alla fordonen i utställningshallen är i mycket gott skick. Förhoppningsvis får de någon gång komma ut i friska luften och känna på de jämtländska vägarnas asfalt och grus och lyckliggöra kringboende med sin blotta uppenbarelse. Som framgår av bilderna är det stor spännvid bland de utställda fordonen, från enkla folkbilar till lyxösa Mercedes och Rolls Royce och från cyklar med påhängsmotor till mer kraftfulla motorcyklar. Varje fordon är försett med en informationstavla modell mindre och i sann demokratisk ordning så är det ungefär samma mängd information på

alla fordonen. Ett undantag är den underfundiga motorcykeln Neracar som på väggen intill har uppklistrad en artikel från Backspiegeln där Sven Asp beskriver detta fordon.

Ett gott exempel på att det uppenbarligen inte finns några hopplösa fall när det gäller renovering och återskapande av förfallna objekt är den USA-tillverkade Commonwealth från 1919 som finns utställd. Vid renoveringen i slutet på 1960-talet så återfanns bakaxeln på en hövagn i Fåker och växellådan fanns på en slipsten. Motor och kylare hittades i Hälsingland. Leif Fregelin i Östersund har stått för den fina renoveringen som tog 4–5 år. Commonwealth tillverkades under åren 1917–1922 och kostade ny ungefär dubbelt så mycket som T-Ford vid den här tiden. I folkmun kallades den här bilen för "Kom och hjälp" troligen beroende på en dålig bakaxel som ställde till problem.

Ivars bilmuséum bjuder på rika möjligheter för den som mer ingående vill studera fordonsteknikens utveckling från 1900-talets början fram till 1970-talet. Enligt uppgift är den här samlingen veteranfordon av Europas största privata och ett besök kan varmt rekommenderas.



1. Monica kontrollerar om hennes vita skinnjacka matchar färgen på den här ovanliga franska Berliet från 1923. Karossen brann upp redan 1924 och sedan dröjde det ända till 1938 innan den dök upp på vägarna igen med ny kaross, den som vi ser här.
2. I mittenraderna finns ett antal av de mer folkliga bilarna. Undantagandes möjligen den gula Simca Matra X 3550 från 1975 närmast kameran. Den byggdes dock på komponenter från Simca 1100 med upphottad motor till 84 hkr.
3. Mercedes Benz 300 SL från 1957, Måsvingen gemenligen kallad. En av de mest eftertraktade samlarbilarna världen över.
4. T-Ford från 1919 med ovanligt landaulettekarosseri innebärande att bakre delen av taket kan fällas ned.
5. Redaktören studerar med intresse denna Mercedes Benz 220 S från 1956. Möjligen kan det bli en sådan här när det blir dags att skaffa den nya veteranaren som skall ersätta Dodgen.
6. Rolls Royce Phantom II från 1932 med kaross från Hooper, totalvikt 3 070 kg. Som sig bör ingen angivelse om hästkraftantal.
7. Commonwealth 1919, renoverad av Leif Fregelin.
8. Mercedes Benz Pullman 600 från 1974. Tillverkades totalt i 487 exemplar under 18 år. Den här sexdörrarsversionen har tillhört statsledningen i Sierra Leone.
9. Påhängsmotor Kaiser Scwinger. Driver med inåtvänd kuggkrans.
10. Husqvarna modell 24, i folkmun kallad Svartqvarna, tillverkades i 26 400 exemplar under åren 1946–49. Kostade 1946 885 kr.
11. ÖWA hjälpmotor för framhjulsmontage.
12. Snyggt parkerade finbilar, raden inleds med ett antal Mercedes och avslutas med Rolls Royce.

FUNÄSDALEN

12 JULI

TEXT & FOTO Gitte Blomkvist

Hemvändardagarna i Funäsdalen anordnas varje år av Hans-Ola "Luppen" Thörnberg. Vi, dvs Kent, Gitte och Maja Blomkvist brukar åka dit, så även i år. I år åkte vi i vår "lilla" raggargbil, en Buick -58. Det tog lite längre tid att komma fram än vad det brukar, det blev nämligen lunch i Åsarna. Där var också Kents pappa Thore Blomkvist med fru Vivian med gengasbilen! De var på väg till hemvändardagarna i Överhogdal. Det var fascinerande att se hur folk flockades för att ta kort. Till Kents stora besvikelse dock inte på hans dollagrין utan på farsans orangea gengas-Volvo!

På torsdagen var vädergudarna på sitt bästa humör och vi fick användning för vårt campingbord. På träffen fanns ett 25-tal bilar. Bland annat två Peugeot 404 och två SAAB 93:or. Det är bilar man inte ser varje dag. En annan mycket ovanlig bil äger "Luppen" själv; En Schacht 1904, tillverkad i USA med två cylindrar och boxermotor. Den bilen var mycket modern för sin tid! Till exempel hade den ratt och trumbromsar, ett extra tillbehör var däck med luft. Hösten 2010 ska "Luppen" delta i ett rally mellan London och Brighton vilket är en sträcka på nio mil. På detta rally får ingen av bilarna som deltar vara nyare än årsmodell 1904! Ett rally för världens äldsta befintliga bilar. Få se hur många som kommer ändå fram där! "Luppen" hade för övrigt flera bilar till på plats i Funäsdalen.

Andra bilar på plats: Peter Nilsson från Funäsdalen var där med en fin Volvodroska från 1951. Där fanns också norska bilar, bland annat en Hotrod. Från Hede kom en Cadillac -60. Arne Jonasson kom med en Mercury Zephyr -78, vilken är en av de två som finns i Sverige.

Under dagen utsågs förstas vinnare i olika klasser. Vinnare av den europeiska klassen blev en SAAB 93B -56 som bland annat hade hemvävt originaltyg till inredning. Vinnare av amerikanska klassen blev en Buick Super -58, nämligen vår bil! Publikens val föll på en Land Rover som bland annat hade en sko på dragkroken. Den bilen hade ägaren själv kört hem från England.

Det fanns fika, korv och hamburgare att köpa. Underhållningen stod bland annat Stefan Ström och Evert Ljusberg för. Det var även några tappra baklucke-loppisförsäljare där. (Vi hade som vanligt inget att sälja...)

På kvällen gav vi min systers yngste son Mattias Busk en utmaning; Han skulle få vara raggarchaffis om han kunde starta bilen. Till allas förvåning fick han igång Buicken! Det visade sig senare att han vridit på allt han hittade att vrida på. Det ena var en extra startknapp som Kent monterat in som startsäkerhet. Man trycker nämligen på gasen för att starta. Det andra var originalradion, som vi inte märkte att den var igång förrän en vecka senare när batteriet för andra gången var slut! Raggningen blev för övrigt som en raggarrunda ska vara. Vi var sju stycken i vår Buick men... Annars var vi tyvärr ensamma ute.

Kanske vore det något att dra igång nästa år; En organiserad cruising i Funäs!



Vår "lilla raggargbil".



Volvo 1951, ägare Peter Nilsson.



Chevrolet Fleetmaster 1947.



La Salle 2 d touring, ägare "Luppen".



Här är en av de vackra miljöerna som finns uppbyggda vid National Motor Museum.

Två Engelska museibesök

TEXT & FOTO Bengt Nordqvist

Om man är ute och åker på vägarna i södra England har man nästan alltid nära till sydvästra Hampshire och området mellan städerna Southampton och Bournemouth. Om man så är intresserad av hästkrafter kan man ta vägen från New Milton till Beaulieu genom New Forest, en liten nationalpark med urskog där vildhästar gick och betade fritt och höll bland annat vägkanternas gräs kort. Varför skall man då åka mellan dessa platser, jo i New Milton har den gamle trialmästaren Sammy Miller sitt motorcykelmuseum och i Beaulieu ligger den stora egendomen där lord Montagu har sitt stora bilmuseum som sedan 1972 kallas the National Motor Museum.

Sammy Miller Museum

Sammy Miller, som är född i Belfast 1933 har med stora framgångar tävlat både i road racing och i trial. Han började sälja egendesignade och egenproducerade delar till trialmotorcyklar i New Milton 1964. Själva museet startade så enkelt som att han ställde upp några av sina gamla tävlingsmotorcyklar i ett hörn i försäljningslokalen. 1996 flyttades museet till de nuvarande lokalerna, en gammal ladugårdsbyggnad som består av fem stora rum där motorcyklarna är samlade i olika teman och åldrar. I ett av rummen, Nortonrummet, visades

till exempel ett tjugofemtal Nortoncyklar, den äldsta från 1905. Numera har han sålt firman som tillverkar och säljer delar och koncentrerar sig helt på museet som idag ägs av en stiftelse och visar ca 375 motorcyklar i utställningarna. Förutom motorcyklarna visas naturligtvis även en stor mängd accessoarer samt Sammys egen pris-samling. Vid museet finns även presentbutiker och naturligtvis ett tea room. Där finns även liten lekpark, lite djur samt lite äldre jordbruksmaskiner.

National Motor Museum

Den stora egendomen Beaulieu var tidigare ett stort kloster, startat 1204 av en grupp cisterciensermunkar som fick marken i gåva av kung John. Där fanns bostadskomplex, matsalar, en stor klostergård och en stor domkyrka, det mesta kan ses i form av ruiner eller byggnader med nya användningsområden. Som exempel används den stora matsalbyggnaden numera som den lokala församlingskyrkan. Vid reformationen, 1538, övergick ägandet till en privat familj vilken är den familj som i nästan rakt nedstigande led fortfarande äger egendomen. I början av 1900-talet blev den dåvarande Lord Montagu väldigt intresserad av motorfordon och motorsport och han hade även de ekonomiska möjligheterna att

Naturligtvis fanns där också uppbyggd en liten verkstadsmiljö som visade en Triumph samt lite olika delar och tillbehör från 1920-talet.



Alla motorcyklarna på museet kan och skall användas regelbundet och när de kommer tillbaka in måste de naturligtvis putsas. Intendenten för dagen flängde mellan kassadisen, frågvisa besökare och arbetet med att hålla den här Solstrålen.

ha kvar alla fordon han köpte och använde. Den nuvarande ägaren öppnade år 1952 en utställning med dessa fordon i en del av slottet som familjen bodde i.

I en stor modern museibygnad byggd 1972 visas nu över 300 fordon och över 10000 föremål relaterade till motorismen. En stor avdelning i utställningarna visar fyra fartrekordbilar som finns där, två Sunbeams, Golden Arrow och Bluebird. Där finns även racerbanor, med racers monterade på, hängande i taken. En stor avdelning finns med motorcyklar samt flera miljöer uppbyggda visande verkstäder och gatumiljöer. Ett flertal "faktarum" fanns det där man kunde fördjupa sig i allt som har med motorism att göra, till hjälp med detta

användes allt från affischer till motordelar och accessoarer. Även på detta museum används fordonen vid olika evenemang så i anslutning till de stora portar som finns kan man se museifolk arbeta med att serva bilar. Ett stort referensbibliotek finns också tillgängligt om man har tid att fördjupa sig. Utanför själva museibygnaden finns även

ett stort parkområde och trädgårdar tillgängligt för besökarna. Delar av slottet är även tillgängligt och även det gamla klosterområdet och blir man hungrig finns det en stor restaurangbyggnad.

Som sammanfattning kan jag säga att inom ett nära område, tre timmar från Heathrow finns två mycket fina besöksanlägg-

ningar med fina samlingar av motorfordon från den allra första tiden till det moderna. Bägge två är väl värda entreavgiften och att jag skulle vilja återbesöka bägge ställen är nog ingen underdrift.

Nedan 1953 249 cc BSA MC1 en av BSA:s mest välbevarade hemligheter. Med en cylinder, dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler tangerade Geoff Duke banrekordet för 250 cc vid tester på Oulton Park. Endast en hel cykel byggdes och tre motorer. Den tävlades aldrig med.



En hel del rariteter har samlats ihop hos Sammy. Här ses en fransk Verdel 1912 med en 750cc, femcylindrig stjärnmotor. Troligen en banracer med broms i den enväxlade transmissionen.



I en av salarna hos Sammy Miller kunde man studera ett stort antal racers av flera olika större och mindre tillverkare.

På gång – Motorhistoriska Riksförbundet



Jubileumsbok, MHRF fyller 40 år

På Motorhistoriska Riksförbundets årsstämma presenterades boken *Kultur på väg – Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige*. Huvudredaktör är Per-Börje Elg som tillsammans med många välkända medförfattare och Albinsson & Sjöbergs Bokförlag har producerat boken för MHRF.

Kultur på väg behandlar vårt fordonshistoriska kulturarv, dess utveckling och bredd. Här synliggörs fordonen från förr. Här syns ägarna, klubbarna och deras både sociala och kulturella betydelse för såväl medlemmarna som den breda allmänheten. Här syns hantverkarna som bidrar till att hålla denna del av vårt kulturhistoriska arv levande. Stort och smått blandas samtidigt som några av rörelsen portalfigurer presenteras.

Boken för dig som är en del av denna folkörelse och till den som är nyfiken på

vad som dagligen pågår runt om i landet i syfte att renovera, bruka och bevara fordonstekniska konstruktioner från förr för framtiden. Ofta i symbios med annat föreningsliv och genom arrangemang som förflyttar betraktaren bakåt i tiden genom att vårt gemensamma rullande museum som framförs i tidstypisk miljö och ekipering.

Du kan nu också beställa boken via tidningen Nostalgiens hemsida. *Kultur på väg – Den fordonshistoriska rörelsen i Sverige* 96 sidor helt i färg, priset är 155 kronor plus frakt för medlem i MHRF-ansluten klubb. Beställ på www.nostalgiamagazine.se eller telefon 0455-33 53 25.

Jan Tägt, Generalsekreterare

Folksam erbjuder medlemshem till MHRF-kunder

Efter flera önskemål från MHRF-klubbarna om andra bra försäkringsavtal än bara motorförsäkringar kommer nu medlemmar i MHRF-anslutna klubbar som har MHRF-försäkring på sina samlarfordon att få ett erbjudande om att teckna hemförsäkring i Folksam. Fördelen med försäkringen, som är en s.k. medlemshemförsäkring, är låga premier samt att den är beloppslös vad gäller lösöresdelen (man behöver alltså inte precisera värdet på sitt bohag till X antal tusen kronor). Folksam skickar ut erbjudandet och ber oss samtidigt observera att de som bor i villa eller bostadsrätt måste komplettera erbjudandet med villa-/bostadsrättsdel.

Alla frågor om medlemshem besvaras av Folskams kundtjänst, 0771-950 950.

Helen Elmgren, MHRF-försäkringen

Tjälasvängen 20 feb.

Start och mål blir på Optand Teknikland med samling från kl 10 och första start kl 11. Enkel förtäring väntar vid målet. (Anmälan senast 15/2.)

KLASSER

- Allmän
- Damekipage (minst tre startande)

PRISER utdelas även till

- Stilfullaste ekipage
- Kört längst till rallyt
- Jäklats mest

ANMÄLAN

Deltagaravgiften är 100 kr som betalas vid starten. Anmäl dig enklast via www.jvbk.nu. Måndagarna 1, 8 och 15 feb. kl. 19–21 kan du även ringa klubblokalen, 063-10 05 61. Därefter gäller anmälan vid starten och höjd deltagaravgift, 150 kr.

UPPLYSNINGAR

Arne Nilsson 063-18 11 30.



Välkommen med din **anmälan senast den 15 februari** till 2010 års Tjälasvängen.

JVBK MARKNAD

SÄLJES

VW -65 med lös motor

Agneta Lättström i Mäläng har en VW -65, röd med reparerad men inte återmonterad motor. Alla delar torde finnas. Är du intresserad ring 063-610 14 eller 070-304 29 64.

Annonser förmedlad av Arne Nilsson.

UTHYRES

Biltrailer

Last I 460 kg, totalvikt 2 000 kg, boggie, ramper, vinsch. 300 kr/4 h, 500 kr/heldag. JG Jonsson, Brunflo, 070-335 80 80.

ANNONSERA PÅ JVBK MARKNAD

Annonser skickas till Göte Högbom, Önevägen 13, 832 51 Frösön eller maila till gote.hogbom@miun.se.

KÖPES

Till vår vekstad

Önskas alla typer av verktyg. Även kompressor, smärgel, pelarborrmaskin, etc. Gärna även 2-pelaryft. Skänk till JVBK eller sälj billigt! Kontakta JG 070-335 80 80, Kalle 070-342 80 09, Dick 070-564 02 29 eller Micke 070-525 72 06.

En lugn tillställning

Årsmötet för verksamhetsåret 2009 som består av tiden 1 oktober 2008 till 30 september 2009 avhölls på Mittuniversitetet, Campus Östersund. I förra årets årsmötesreferat skrev Ummis Jonsson och Ingrid Göransson-Rosell att de hoppades att årets årsmöte skulle hållas i Optand i samband med en invigningsfest. Nu blev det inte så men fest blir det till sommaren istället.

Årsmötet kan sammanfattas som en lugn och städad tillställning utan överraskningar och med ett fyrtiotal deltagare. De två tyngsta punkterna var vanligt ekonomin och valen av funktionärer. Resultaträkningen för verksamhetsåret 2009 visar ett rörelseresultat på 64 981 kr vilket är mer än dubbelt så mycket som året innan. Den största enskilda posten är kostnaden för klubbtidningen Backspegeln som drar nästan hälften av budgeten. Styrelsens förslag till budget för verksamhetsåret 2010 godkändes med tillägget att styrelsen får disponera ytterligare 50 000 kr som tas från kapitalet för kostnader i samband med de nya lokalerna på Optand.

Walther Innervik, aktiv sedan tidigare i både rallykommittén och fordonskommittén, träder in som ny styrelseledamot och sammankallande i fordonskommittén. Valberedningen fick en ny ledamot, Sven Järnberg. I övrigt blev det omval på all övriga funktioner.

Arne Nilsson, rallykommitténs sammankallande, passade på att informera om kommande rallyn samt berättade att man nu rätt ut vad det är som gäller beträffande den stol i miniformat som utgör ett vandringspris. Priset hör hemma i Damklassen och nu är det Annika Danielsson som en tid framöver får glädjas åt stolen.

Årets Trippelvinnare blev Birgitta Grauers som får vila ögonen på Curt Sillströms vandringspris instiftat år 2000.

Micke "Morris" Eriksson förärades med blommor för förtjänstfulla insatser med fikar i klubblokalen och annorstädes. Per-Åke Persson från Alavattnet hedrades med blommor som den årsmötesdeltagare som kört längst till mötet.

Lowissa Mannerheim är vd för Optand Teknikland och den som skall hålla samman de ingående aktörerna. Hon berättade om de fortsatta planerna för kommande aktiviteter i det nya besöksområdet. För JVBK:s del ligger en särskild utmaning i förändring i utställningsdelen så att återkommande besökare får uppleva något nytt och spännande när de återvänder. De övriga aktörerna har inte lika lätt att förändra sina utställningar, det är exempelvis inte så helt lätt att lite då och då byta ut utställda flygplan. För JVBK:s del är inriktningen Kommersiella fordon från 70-talet under 2010.

Avslutningsvis berättade Ingvar Ericsson om ett besök på ett teknik/motormuseum i Sinsheim i Tyskland och visade bilder därifrån. Förutom detta så visade han också ett stort antal bilder från bilarrangemang och resor han deltagit i med tillhörande intressanta och ekvilibristiska berättelser.



1. Årsmötesdeltagarna läser in sig på årsmöteshandlingarna.
2. Ingvar Ericsson i berättartagen.
3. Annika Danielsson med vandringspris för Damklassen.
4. Styrelsen för verksamhetsåret 2010. Stående fr. v. Walther Innervik, Lisa Lejdstrand, Daniel Godén, Rolf Fridh, Ummis Jonsson, Annika Danielsson och Dick Granström. Sittande fr. v. Hans-Bertil Rosell, Arne Nilsson, Anki Granlöf, Björn Staverfelt och Göte Högbom.
5. Lowissa Mannerheim, vd för Optand Teknikland, som delgav deltagarna planer för tekniklandet.
6. Björn Staverfelt, till vänster, och Daniel Godén föredrar Årsredovisningen.
7. Per-Åke Persson från Alavattnet hade kört längst till årsmötet och förärades med blommor därför.
8. Micke, klubbens förtjänstfulla fikafixare, fick blommor som tack för fina insatser under året.

FOTO Kjell Persson



VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2009

Styrelsen:

Björn Staverfelt	Ordförande
Arne Nilsson	Vice ordförande
Anki Granlöf	Sekreterare
Daniel Godén	Kassör
Rolf Fridh	Ledamot
Göte Högbom	Ledamot
Annika Danielsson	Ledamot
Hans-Bertil Rosell	Ledamot
Sune Sandberg	Ledamot
Ummis Jonsson	Suppleant
Lisa Lejdstrand	Suppleant
Dick Granström	Suppleant

Revisorer:

Yngve Boson - Tony Erlandsson
Revisorssuppleanter: Kent Lidén - Roland Kämpenber
Medlemsregistrator: Ellinor Hemå
Arkivarie: Folke Löfgren
Garagefogde: Magnus Roos (fram till 2009-03-31)
Materialförvaltare: Mikael Eriksson
Försäkringsansvarig: Jan-Gunnar Jonsson

Kommittéernas sammankallande:

Fordonskommitté	Sune Sandberg
Evenemangskommitté	Annika Danielsson
Marknadskommitté	Annika Danielsson
Rallykommitté	Arne Nilsson
Redaktionskommitté	Göte Högbom
Webansvarig:	Rolf Fridh

Under verksamhetsåret 2009 (1 oktober 2008–30 september) har styrelsen för JVBK haft 8 styrelsesammanträden. Årsmötet för föregående verksamhetsår avhölls på Mittuniversitetet den 16:e november 2008. Medlemsantalet ökar ständigt och vid årets slut hade vi 1046 medlemmar. Årsavgiften utgör 300 kronor varav 50 kronor öronmärkts enligt beslut av årsmötet 2008 att användas till anskaffande av utrustning/inventarier i nya muséets verkstad. Familjemedlemskap har införts och kostar 150 kronor varav 50 kronor öronmärkts enligt ovanstående. Registreringsavgiften för ny medlem eller återinträde är 50 kronor.

Vid MHRF:s årsmöte på Täby Park Hotel deltog Björn Staverfelt från JVBK.

Styrelsens medlemmar har hållit klubblokalen på Tingsgatan i Östersund öppen mellan klockan 19.00 och 21.30 helgfria måndagar under året med uppehåll under juni, juli och augusti. Måndagsträffarna är mycket välbesökta och utgör en viktig träffpunkt för medlemmarna under vinterhalvåret.

Verksamhetsårets slut innebar också en avrundning av vår verksamhet på Tingsgatan och en flytt till våra nya lokaler på Optands flygfält. Här kommer vi att starta upp en helt ny verksamhet i den nybyggda lokal vi fått genom att vi sedan ett år är delägare i Optand Teknikland AB. Vi har därmed uppnått ett efterlängt mål

i våra stadgar att skapa ett fordons- och motorhistoriskt museum i Jämtlands län. Förutom en egen klubblokal har vi nu också en verkstadslokal och en utställningslokal där vår klubbverksamhet får möjlighet att utvecklas.

Redaktionskommittén

Efter ett antal utgåvor av nya Bakspeglarna så kan vi i redaktionskommittén fortfarande känna lite av nyhetens behag när det gäller tidningen och att medlemmarna är nöjda får vi ofta bevis på. Inriktningen nu är att hitta intressanta uppslag att skriva om och att intressera fler medlemmar att skriva i Bakspeglarna. Det är ett ständigt pågående arbete och vi bedömer att vi gör framsteg inom det här området. Liksom tidigare år är våra ambitioner att geografiskt täcka länet och att täcka merparten av klubbmedlemmarnas intresseområden.

Rallykommittén

Verksamhetsåret inleddes med Luciacruising från Tingsgatan till blivande Optand Teknikland. Ett 40-tal ekipage gillade arrangemanget, men många önskar mera typiskt cruisingstuk.

Tjälavängens blev ett verkligt vinterrally. Snövita vägar, diken och plogkanter orsakade att t o m rallyts bärgningsbil körde i diket! Stämningen var på topp från starten hos Terräng-Arvids verkstad på Stadsdel Norr till målet Murklan på Frösö Park. Långa delar av rallyt gick på I5-vägar med fikapaus vid Lungre Motorstadion. Inte mindre än ett 80-tal ekipage deltog!

Storsjörallyt den 6 juni styrdes mot nationaldagsfirande Kaxås. För att ge tid för andra aktiviteter och istället utnyttja den ljusa sommarkvällen startade rallyt kl 16 från Nyhedens skola i Krokom. Efter en sväng på Rödön gick sträckan via Näliden och Trångsviken till Alsen med fika nedanför Wängen. Sen förbi Glösa och Änge till Kaxås Bygdegård. Juni är späckat med konkurrerande arrangemang och det gäller speciellt nationaldagen. Cirka 35 hade anmält sig men 54 deltog.

I augusti gjordes ett studiebesök. Kollade årets Sverigeklassikern från Stockholm till Skokloster. Resultatet av vårt intresse blev att MHRF beslöt ge 2010 års Sverigeklassikern till JVBK.

Vid Höstrallyt hade vi åter problem med att bara hälften av deltagarna anmält sig. Detta känns som en nonchalans mot dem som vill skapa rallyn med rätt kapacitet. Vi hade 36 anmälningar och kopierade frågeformulär och vägvisning för 60 deltagare. Det räckte inte! Hur ska man då kunna bestämma lokal och annat med rätt kapacitet? Är lösningen att man kräver dubbel deltagaravgift från dem som inte anmält sig inom anmälningstiden?

Rallyt blev i alla fall en solskensresa från blivande Optand Teknikland via Brunflo och Ede förbi Marieby och Genvalla innan vi på grusvägar drog upp till Rödmyra och Svedje. Sen ned till Storsjöns nivå, vidare till Orrviken och upp till fikaplatsen i Måläng. På omväxlande asfalt och grus kom man bakvägen till Tandby och gjorde sen en avstickare från E45 till Ångsta och Lockne innan deltagarna återvände till Optand Teknikland.

Trippeln gick i år till Birgitta Grauers.

Årets rallykommitté bestod av Lisa Lejdstrand, Walther Innervik och Daniel Godén med Arne Nilsson som sammankallande.

Evenemangskommittén

Under året har vi haft olika evenemang. Vi började med ett studiebesök på Berners i januari och Fresks fick besök av oss under mars månad. Trevliga evenemang med gott fika och vi fick ett bra omhändertagande på båda ställena.

9 maj var det dags för den årligen återkommande besiktningdagen på Östersunds Bilprovning. Även i år fick vi möjlighet att köpa fika av Christer på Svenssons Café som stod på parkeringen och sålde god förplagnad.

God standard på fordonen, tyckte personalen på besiktningen som mellan 08:00–14:00 hann besiktiga 148 fordon.

Nästa projekt vi deltog i var Motormässan. Lördag och söndag 30–31 maj hade vi en monter så vi kunde presentera klubben för 8 000 personer som besökte mässan under helgen.

Veckan därpå, onsdag 3 juni, startade vi med onsdagsträffarna. Vi har haft mellan cirka 50–300 personer och mellan 25–133 fordon per tillfälle! Trots denna anstormning har våra fikaställen klarat det bra, tycker vi. I år hade vi onsdagsträffar september ut. Sammanlagt blev det 18 träffar således i sommar. Avslutningen hade vi på Papegojan i Odenskog.

Marknadskommittén

Springmeet & motormarknadens andra år på Optand blev åter succé, 513 bilar på finbilsparkeringen och nästan 3 000 besökare. 50-talet marknadsförsäljare fanns på plats. Vädret var med oss i år igen och speakern Lars-Åke Krantz var en tillgång! Patriks Combo underhöll även i år. I den takt detta evenemang växer kommer vi att behöva ännu mer plats. Vi drog om infarten så vi fick bort bilarna från E14. Det finns fortfarande saker som måste förbättras eftersom evenemanget växer.

Mc-kommittén

Mc-kommitténs årliga träff för äldre motorcyklar och mopeder hölls i år den lördagen 4 juli i Lit. Ett trettiotal medlemmar med fordon mötte upp och hade en mycket trevlig dag hos värdparet, familjen Lybeck.

Fordonskommittén

Under året har mindre verksamhet förekommit än tidigare år. Underhåll och reparationer av vissa fordon har utförts på bl.a. på Brockway-bussen som fick motor, bromsar och tak renoverat. Bussen är nu besiktigad och klar. Arbetet har utförts av Dick Granström, Walther Innervik, Sture Kindberg, Mikael Eriksson och Calle Kingstad med flera. Alla bussar har nu flyttats ihop till den övre delen av Teknikland.

Klubben har fått ett nytt renoveringsobjekt. Detta är en kaross från 1923 framtagen ur en sommarstuga vid gamla Färjeläget på

Frösösidan.

Årets beställda köruppdrag var 3 stycken. Utöver dessa utförde Dick Granström en körning på Jämtlands Öppethus-dag.

Webbansvarig

Syftet med JVBK:s hemsida är att i första hand tillhandahålla aktuell information till klubbens medlemmar, och i andra hand att informera om klubben och klubbens verksamhet till andra intresserade.

Under det gångna året har hemsidan flyttats till en ny server med ny teknisk lösning. Flytten innebar en hel del jobb och vissa driftstörningar uppstod i samband med detta.

Albumet, forumet, bildgalleriet och kalendern är de mest besökta sidorna. Just nu finns det 154 registrerade användare i forumet.

Styrelsen vill tacka alla medlemmar för ett visat engagemang och deltagande i de aktiviteter som vi under året genomfört och det förtroende som vi fått.

Vi önskar den nya styrelsen lycka till i de nya lokaliteterna.

Östersund 2009-11-09

Björn Staverfelt
Ordförande

Arne Nilsson
Vice ordförande

Anki Granlöf
Sekreterare

Daniel Godén
Kassör

Göte Högbom

Annika Danielsson

Rolf Fridh

Sune Sandberg

Hans-Bertil Rosell



ÅRSMÖTESPROTOKOLL

Årsmöte 2009-II-15 vid Mittuniversitetet, Campus Östersund

§ 1 Årsmötets öppnande

Föreningens ordförande Björn Staverfelt öppnar mötet.

§ 2 Val av mötesordförande och mötessekreterare

Mötet väljer Björn Staverfelt till mötesordförande och Göte Högbom till mötessekreterare.

§ 3 Fråga om mötet är i behörig ordning utlyst

Godkännes, då detta skett i Backspegeln respektive hemsidan.

§ 4 Val av två personer att jämte ordföranden justera protokollet

Till justeringspersoner väljes Ingvar Ericsson och Ingrid Göransson-Rosell.

§ 5 Fastställande av föredragningslista

Föredragningslistan fastställs.

§ 6 Justering av röstlängd, enligt medlemsmatrikeln

Av de närvarande är alla medlemmar.

§ 7 Verksamhetsberättelse

Styrelsens verksamhetsberättelse behandlas och läggs till handlingarna.

§ 8 Kassarapport och revisionsberättelse

Kassarapport och revisionsberättelse behandlas och läggs till handlingarna.

§ 9 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen

Årsmötet beslutar att bevilja styrelsen full ansvarsfrihet för verksamhetsåret, i enlighet med revisorernas förslag.

§ 10 Fastställande av budget

Styrelsens förslag till budget för kommande verksamhetsår redovisas och fastställs av mötet med tillägg att styrelsen får disponera 50 000 kr från kapitalet till de nya lokalerna i Optand.

§ 11 Fastställande av årsavgift och eventuell

inträdesavgift för 2010

Medlemsavgiften fastställdes till 250 kr samt 100 kr för familjemedlemskap. Inträdesavgiften fastställdes till 50 kr.

§ 12 Fastställande av antal styrelsemedlemmar

Mötet beslutar att styrelsen skall bestå av ordförande, 8 ledamöter och 3 suppleanter.

§ 13 Val av ordförande

Till ordförande omväljes Björn Staverfelt för en tid av ett år.

§ 14 Val av styrelseledamöter jämte suppleanter

Walther Innervik nyväljs som styrelseledamot för en tid av två år. Annika Danielsson, Daniel Godén och Hans-Bertil Rosell omväljs som ledamöter för en tid av två år.

Lisa Lejdstrand, Dick Granström och Ummis Jonsson omväljs som suppleanter för en tid av ett år.

Styrelsen 2010

Björn Staverfelt, ordförande	2010
Annika Danielsson, ledamot	2010–2011
Rolf Fridh, ledamot	2009–2010
Daniel Godén, ledamot	2010–2011
Ann-Christin Granlöf, ledamot	2009–2010
Göte Högbom, ledamot	2009–2010
Arne Nilsson, ledamot	2009–2010
Hans-Bertil Rosell, ledamot	2010–2011
Walther Innervik, ledamot	2010–2011
Dick Granström 2009 suppleant	2010
Ummis Jonsson 2009 suppleant	2010
Lisa Lejdstrand 2009 suppleant	2010

§ 15 Val av två revisorer jämte suppleanter

Till revisorer omväljs Yngve Boson och Tony Erlandsson på ett år. Roland Kämpenberg och Kent Lidén omväljs som suppleanter på ett år.

§ 16 Val av försäkringskommitté bestående av minst tre personer

Till försäkringskommittén omväljs JG Jonsson, Göran Lindberg och Gösta Lindström för en tid av ett år.

§ 17 Val av valberedning, varav en person utses som sammankallande

Till valberedning för en tid av ett år väljes Sture Kindberg, Sven Järnberg och Hans Sundkvist med Sture som sammankallande.

§ 18 Motioner

Inga motioner hade inkommit.

§ 19 Övriga frågor

Arne Nilsson informerade om att vandringspriset Trippeln erövrades av Birgitta Grauers samt om kommande rallyn.

Lowissa Mannerheim, vd för Optand Teknikland, berättade om planerna för verksamheten.

Ingvar Ericsson berättade om och visade bilder från ett motor/teknikmuseum i Sinsheim, Tyskland

Göte Högbom
Sekreterare

Björn Staverfelt
Ordförande

Ingvar Ericsson
Justeringsperson

Ingrid Göransson-Rosell
Justeringsperson

RESULTATRÄKNING

	2008-10-01 2009-09-30	2007-10-01 2008-09-30
Rörelsens intäkter	572 661	480 947
Övriga intäkter, Not 4	<u>22 300</u>	<u>24 575</u>
	594 961	505 522
Rörelsens kostnader	-529 980	-476 646
Resultat före avskrivningar	64 981	28 876
Avskrivningar		
Inventarier, Not 1 o 2	0	0
Resultat efter avskrivningar	64 981	28 876
Finansiella intäkter och kostnader		
Ränteutgifter	347	2
Värdeökning penningmarkn.fond	<u>0</u>	<u>2 519</u>
	347	2 521
Årets resultat	65 328	31 397

BOKSLUTSKOMMENTARER

Styrelsen har beslutat att redovisa ekonomin efter kontantprincipen.

Värdering av inventarier och transportmedel framgår av not 1.

Not 1 Avskrivningar

Ingen avskrivning har gjorts under året.

Inventarier	20 %
Data	33 %
Transportmedel	0 %
Lastbilen beräknas ej sjunka i värde	
Dataskrivare	100 %
Ekonomisk livslängd bedöms vara kortare än tre år	

Bussar, släpvagn
Ingen avskrivning har gjorts under året.

	2009-09-30	2008-09-30
Not 2 Inventarier		
Anskaffningsvärde	44 979	44 979
Avskrivningar	-23 979	-23 979
Bokfört värde	21 000	21 000
Not 3 Klubbblastbil	50 000	50 000
Not 4 Avser försäkringsersättningar	22 300	24 575

BALANSRÄKNING

TILGÅNGAR	2009-09-30	2008-09-30
<i>Omsättningstillgångar</i>		
Kassa, bank	270 671	179 661
Kundfordringar	6 000	8 800
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	<u>22 320</u>	<u>51 021</u>
	298 991	239 482
Anläggningstillgångar Not 1		
Bussar Not 2	21 000	21 000
Klubbens lastbil Not 3	<u>50 000</u>	<u>50 000</u>
	71 000	71 000
Aktiekapital Museum	15 000	15 000
Summa tillgångar	384 991	325 482
SKULDER		
<i>Kortfristiga skulder</i>		
Leverantörsskulder	9 868	15 278
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	75 420	75 829
Summa skulder	85 288	91 107
EGET KAPITAL		
Eget kapital	185 103	172 438
Vinst eller förlust föregående år	31 397	12 665
Årets resultat	65 328	31 397
Uppskrivningsfond	17 875	17 875
Summa eget kapital	299 703	234 375
<i>Björn Staverfeldt</i>	<i>Daniel Godén</i>	
<i>Ordförande</i>	<i>Kassör</i>	

2008 års resultat felredovisat

Vid presentationen av fjolårets, 2007-10-01–2008-09-30, räkenskaper skedde en förväxling av det material som kom med i tidningen. Resultatet som presenterades var 38 147 kr, men det verkliga är 31 397 kr vilket framgår av årets presentation. Skillnaden, 6 750 kr, beror på en sen periodisering av försäkringsersättning till våra försäkringsmän som tecknar försäkringar åt medlemmarna.

Kassören beklagar förväxlingen och hoppas på överseende från medlemmarna.



ORDFÖRANDE
Björn Staverfelt

Vålbacken 140, 834 98 Brunflo
063-363 71 (b), 070-397 00 15
063-360 26 (a), 063-361 25 (fax)
info@tegelbolaget.se



V ORDFÖRANDE
Arne Nilsson

Elsavägen 1, 832 45 Frösön
063-18 11 30 (a, b)
063181130@telia.com



KASSÖR
Daniel Godén

Färggränd 22,
831 51 Östersund
070-326 95 55
danielgoden@hotmail.com



SEKRETERARE
Anki Granlöf

Häggvägen 9, 832 54 Frösön
063-851 25
anders.granlof@fordhallen.com



LEDAMOT
Annika Danielsson

Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-442 21, 070-288 11 48
opel_rekord61@hotmail.com



LEDAMOT
Rolf Fridh

Linvägen 12, 831 75 Östersund
063-57 93 60 (b), 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com



LEDAMOT
Göte Högbohm

Önevägen 13, 832 51 Frösön
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se



LEDAMOT
Walther Innervik

Tanne 120, 832 96 Frösön
073-039 06 33
walther.innervik@home.se



LEDAMOT
Hans-Bertil Rosell

Gillevägen 10, 831 43 Östersund
063-10 54 71, 070-520 54 71
hbrosell@telia.com



SUPPLEANT
Lisa Lejdstrand

Torråsen 115, 831 91 Östersund
063-13 78 56, 070-551 81 28
lisa@dryridgedesign.se



SUPPLEANT
Dick Granström

Villavägen 10, 830 43 Ås
063-302 29, 070-564 02 29



SUPPLEANT
Ummis Jonsson

Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal
0640-341 88 (b), 0733-16 53 02
063-16 53 08 (a)

EVENEMANGSKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammankall.
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-442 21 (b)
opel_rekord61@hotmail.com

REDAKTIONSKOMMITTÉ

Göte Högbohm, sammankall.
Önevägen 13, 832 51 Frösön
063-10 33 28 (b), 070-531 53 01
gote.hogbom@miun.se

RALLYKOMMITTÉ

Arne Nilsson, sammankall.
Elsavägen 1, 832 45 Frösön
063-18 11 30 (a, b)
063181130@telia.com

MC-KOMMITTÉ

Hans-Bertil Rosell, sammankall.
Gillevägen 10, 831 43 Östersund
063-10 54 71 (b), 070-520 54 71
hbrosell@telia.com

FORDONSKOMMITTÉ

Walther Innervik, sammankall.
Tanne 120, 832 96 Frösön
073-039 06 33

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

JG Jonsson, försäkringsansvarig
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal
0640-341 88, 070-335 80 80
jg@jvbk.nu

Gösta Lindström

Box 207, 840 31 Åsarna
0687-300 24 (b), 073-055 27 29
0687-303 54 (a)
urisasarna@hotmail.com

Göran Lindberg

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

MARKNADSKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammankall.
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-442 21
opel_rekord61@hotmail.com

MATERIALFÖRVALTARE

Mikael Eriksson
Stuguv. 38 A, 831 36 Östersund
063-10 41 67 (b), 070-525 72 06
063-13 11 88 (fax)
micke.morris@telia.com

WEBBANSVARIG

Rolf Fridh
Linvägen 12, 831 75 Östersund
063-57 93 60 (b), 070-203 04 17
rolf.fridh@telia.com

ARKIVARIE

Folke Löfgren
Viltstråket 23, 832 54 Frösön
063-435 43 (b)

VALBEREDNING

Sture Kindberg, sammankall.
Bronshängevägen 17
831 61 Östersund
063-51 03 44 (b)

MEDLEMSFRÅGOR

Frågor om medlemskap e-postas
till registrator@jvbk.nu
Frågor per telefon:
Anki Granlöf, 063-851 25,
070-218 54 79

ÄNDRINGAR

till exempel telefon, e-postadress,
fordonsinnehav gör du enklast på
[www.jvbk.nu/om/klubben/
medlem/medlemsregistret](http://www.jvbk.nu/om/klubben/medlem/medlemsregistret)

KLUBBUPPGIFTER

Optands Flygfält 105,
831 92 Östersund
Även klubblokal, öppet måndagar
19.00–21.30, 063-10 05 61,
Plusgiro: 88 52 11-3

Vi har nu i tidigare nummer redovisat Redaktionskommitténs, Marknadskommitténs och Evenemangskommitténs visioner. I det här numret gör vi ett uppehåll med visionerna men återkommer i nästa nummer med visioner från JVBK:s ordförande, Rallykommittén och MC-kommittén. Jag vill gärna också få in visioner från Dig som medlem – vad tycker Du att vi skall ha för utveckling i klubben, vilka aktiviteter skall vi ägna oss åt och kanske det är något vi skall sluta med och istället prioritera annat? Hör gärna av Dig till redaktionskommittén!

mer med visioner från JVBK:s ordförande, Rallykommittén och MC-kommittén. Jag vill gärna också få in visioner från Dig som medlem – vad tycker Du att vi skall ha för utveckling i klubben, vilka aktiviteter skall vi ägna oss åt och kanske det är något vi skall sluta med och istället prioritera annat? Hör gärna av Dig till redaktionskommittén!

tiviteter skall vi ägna oss åt och kanske det är något vi skall sluta med och istället prioritera annat? Hör gärna av Dig till redaktionskommittén!

Göte Högbohm

NYA MEDLEMMAR

Göran Westerberg
Box 33
834 21 Brunflo

Pehr Paulsson
Lugnviksvägen 169
831 52 Östersund

Jörgen Hansson
Skördevägen 22
831 75 Östersund

Mats Andersson
Hemvägen 16
831 61 Östersund

Ronny Simonsson
Bredbyn 154
830 51 Offerdal

Kenneth Eriksson
Dövikens 205
834 97 Brunflo

Håkan Lindgren
Snorresvägen 141
832 55 FRÖSÖN

Göran Funseth
Harbäckens 300
833 92 Strömsund

Lars Agerberg
Lillängsvägen 10
183 60 Täby

Sven-Ingvar Jonsson
Bogegatan 71 3 tr.
621 42 Visby

Kimy Hillhage
Höstvägen 7
840 95 Funäsdalen

Thomas Johansson
Dvärsättsvägen 66
835 41 DVÄRSÄTT

Patrik Hermansson
Ope 310
831 92 Östersund

Torbjörn Sandberg
Hara 610
832 94 Orrviken

Rickard Javald
Ede 606
830 51 Offerdal

Kent Aspenberg
Stationsgatan 6
830 80 Hoting

Marcus Molund
Odensalagatan 24
831 45 Östersund

Dennis Nilsson
Waplans väg 26
830 44 Nälden

Jens Hulling
Färlin 107
864 92 Matfors

Ulla Swanson
Fillsta 315
832 93 Frösön

Trippeln 2009 Placeringspoäng

Namn	Tjälavägen	Storsjö-Rallyt	Höst-Rallyt	Summa
Birgitta Grauers		19	18	37
Lars-Åke Berggren		20	7	27
Nisse Holmberg	16	8		24
Björn Staverfelt		16	7	23
Fredrik Lexelius		20		20
Julle Olofsson			20	20
Lars-Åke Karlsson		19		19
Ummis Jonsson			19	19
Sture Persson			19	19
MC-gänget Björn, Bengt, Börje			19	19

INVIGNING

Välkommen till officiell invigning av
Optand Teknikland den 5 juni 2010!

Äntligen är det dags för invigning av hela området. Samtliga delaktörer har en gemensam invigning och det kommer att komma många storheter. Det pratas om deltagande av höga militärer, ny motorprins och andra spännande gäster.

Håll utkik i vårnumret av Backspegeln,
då får du veta allt om invigningens program!



Skoterutflukt söndag 14 mars

Samling kl. 10 på isen nedanför järnvägsövergången vid infarten till Badhusparken. Avfärd kl 10.30.

Ta med lunch och fika. Avgift 20 kr.

Anmälan i god tid till Micke Morris 070-525 72 06 eller Kent Blomqvist 070-303 44 44.

Välkomna!

Studiecirkel BE-körkort

JVBK kommer att anordna minst en studiecirkel för körkort tungt släp, personbil nu i vinter. Kursen blir en helg i februari (20 tim.) fredag kväll till söndag. Exakt kursdatum och kurskostnad bestäms i januari. Mer info kommer senare på www.jvbk.nu. Intresseanmälningar till Rolf Fridh, rolf@jvbk.nu, 070-203 04 17

Vid obeställbar adressat returneras
tidningen till:
Jemtlands Veteranbilkлубb
Optands Flygfält 105, 831 92 Östersund



Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och är en sammanslutning av cirka 1 000 medlemmar med cirka 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 Optands Flygfält 105 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.

Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring som finns i Folksam och If.

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

Medlemsavgiften är 250 kronor/år. Familjemedlemskap för extra medlem på samma adress 100 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde är 50 kronor.



VETERANBILSKLUBBEN

12 juni 2010

40

Då blir det 40-årsfirande av sällan skådat slag!
Vi börjar kl 10.00 med rally. För första gången i världshistorien anordnas MHRF:s "Sverigeklassikern" i Jämtland.
Start och mål vid Klubblokalen i Optand.
På kvällen fest med 1970-talet som genomgående tema i klädsel, mat och dryck. Dans till orkester.
För fullständigt program se vårnumret av Backspegeln!



Klubblokalen har öppet måndagkvällar 19.00–21.30 september till och med maj.

Jemtlands Veteranbilkлубb

Optands Flygfält 105, 831 92 Östersund • 063-10 05 61
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: www.jvbk.nu

