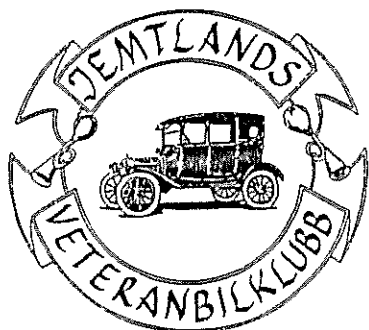


ÅRGÅNG 9

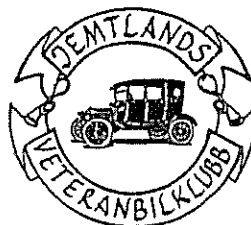
VINTER

Z1995

BACKSPEGELN



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
BOX 2045, 831 02 ÖSTERSUND



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 600 medlemmar med ca 900 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behållas inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon.

I klubblokalen på Odensalagatan 40

är det öppet hus varje måndag kl 19.00-21.30 Där kan Du ta en kopp kaffe, medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna. Klubben har också en dam- och ungdomssektion. I garagelokalen på Bangårdsgatan 55, får Du hyra mekarplats. Du kan också låna klubbens dollievagn, motorlyft, blästerskåp, plåtkantvik mm.

Som medlem får Du bl a Motorhistoriska Riksförbundets evenemangskalender med årets alla evenemang och stora annonsblad med annonser från hela Norden. Som medlem får Du efter minst ett års medlemskap teckna den förmånliga specialförsäkring, som finns i Folksam och Skandia. Genom klubbens gruppabbonneman, får Du rabatterat pris på Classic Motor.

Rabatt får Du hos Järn & Maskin, Zäta Glas, Autotjänst, IMA Kembar, Kilremslagret, Morten Lars Maskin, Laitis, Reservdelen, Elektrodiesel, Fresks, Heggenäs Industribläster, Jerö Produkter, Överås Veteranbildelar och Norrlands Custom Örnköldvik mot uppvisande av medlemskort. Auto Tjänst och HP Färg ger ut rabattkort.

Jemtlands Veteranbil Klubb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. I klubbens tidning, som utkommer kontinuerligt, är annonsering kostnadsfri för alla medlemmar i klubbar, som är ansluten till MHRF. Medlemsavgift fn 200 kr/år, familjemedlem 25 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr. En tidning/utskick per familj.

REDAKTIONSKOMMITTÉ	
Else-Britt Tegstedt sammankallande Åkerbärsvägen 11, 831 62 Östersund	063 - 12 50 85
Jan-Gunnar Jonsson Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063 - 216 83
Gunnar Isaksson Hökbäck 1435, 830 30 Lit	0642 - 101 46
Magnus Roos Viltstråket 1 A, 832 54 Frösön	063 - 436 38
LOKALREDAKTIONER	
Norra länsdelen:	
Lars Bergwall Höganäsvägen 5 833 00 Strömsund	0670 - 61 12 20
Sven Asp, MC-red Nyhamn 3425, 833 00 Strömsund	010 - 262 18 30 0670 - 200 79
Södra länsdelen:	
Hans-Ola Törnberg Malmagen 16 840 98 Tännaldalen	bost: 0684 - 292 34 arb: 0684 - 230 00
Postadress: Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND	
Besöksadress: Odensalagatan 40 (klubblokal), Tfn: 063 - 10 05 61 (telefonsvarare) Bangårdsgatan 55 (garage) Tfn: 063 - 10 05 60	
Telefax: 0640 - 611 74 (kassör)	
Postgiro: 88 52 11 - 3	

STYRELSE	
Sture Kindberg ordf, Bronshängevägen 17, 831 61 Österund,	063 - 51 03 44
Else-Britt Tegstedt v ordf, Åkerbärsvägen 11, 831 62 Östersund	063 - 12 50 85
Mona Ericsson sekreterare Lund 2943, 831 92 Östersund	063 - 351 84
Sture Persson kassör Odenskogsvägen 80, 831 61 Östersund	063 - 12 43 27
Irène Fregelin styrelseledamot Mälltorpgatan 3 B, 832 00 Frösön	063 - 10 35 32
Jan-Gunnar Jonsson styrelseledamot Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063 - 216 83
Åke Jämtesäter Fagerbacken 6, 831 46 Östersund	063 - 10 59 78
FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ	
Folke Boogh Storgårdsvägen 27, 835 94 Aspås	0640 - 121 41
Gösta Lindström Box 2007, 840 31 Åsarna	0687 - 300 24
Göran Lindberg Strandgatan 21, 830 80 Höting	0671 - 102 32
MEDLEMSREGISTRATOR	
Mona Ericsson Lund 2943, 831 92 Östersund	063 - 351 84
ARKIVARIE	
Folke Löfgren Viltstråket 23, 832 54 Frösön	063 - 435 43
MATERIALFÖRVALTARE	
Åke Jansson Öv Katrinelundsv 14, 831 45 Östersund	063 - 51 62 54
EVENEMANGSKOMMITTÉ	
Irène Fregelin sammankallande Mälltorpgatan 3 B, 832 00 Frösön	063 - 10 35 32
Märta Backlund Ringvägen 29, 830 40 Krokomb	0640 - 612 53
Birgitta Grauers Stenstigen 10, 831 43 Östersund	063 - 12 64 24
Åke Jämtesäter Fagerbacken 6, 831 46 Östersund	063 - 10 59 78
RALLYKOMMITTÉ	
Jan-Gunnar Jonsson sammankallande Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063 - 216 83
Sture Kindberg Bronshängevägen 17, 831 61 Östersund	063 - 51 03 44
Carl-Olof Kingstad Eriksbergsvägen 5, 831 42 Östersund	063 - 10 27 41
Sture Persson Odenskogsvägen 80, 831 61 Östersund	063 - 12 43 27
KURS- OCH MARKNADSKOMMITTÉ	
Magnus Roos sammankallande Viltstråket 1 A, 832 54 Frösön	063 - 436 38
Vincent Eriksson Karlslundsvägen 7, 831 42 Östersund	063 - 12 08 13
GARAGEFOGDE	
Anders Eklund Taptogränd 13, 831 38 Östersund	063 - 12 82 31
Jan-Gunnar Jonsson , bitr. Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063 - 216 83



ORDFÖRANDEN HAR ORDET.

Årsmötet 1995 ägde rum i hörsalen på nya Muséet i Östersund. På en timma hade dagordningens 20 punkter klubbats igenom. Därefter fick vi en presentation av muséets uppbyggnad och innehåll. Genomgången avslutades med ett magnifikt bildspel över vår landsändas historia och framväxt. Efter en fikapaus strövade vi enskilt eller i grupp fritt omkring i muséets labyrinter, bland tidstrogna uppbyggda miljöer. Jordbrukssamhället, industrisamhället, informationsamhället exemplifierat på ett nästan magiskt sätt. En oas för en stressad nutidsmedborgare.

Visst har det hänt mycket under de fem-sex miljoner år som gått sedan människan uppstod. Många snilleblixtar har sett dagens ljus. Men snillena bakom många tidiga uppfinningar är anonyma och okända. Jag tänker på stenskarvan, kniven, repet, hävstången och den mystiska elden som säkert fanns före människan i form av blixtnedslag.

Skriften kanske inte kan benämnas som en uppfinning utan mera som en teknik av hopfogade tecken. Man brukar tidsbestämma de första lertavlorna till 5000-7000 år sedan. Hjulets uppfinnare är också okänd och tillkom för omkring 5000 år sedan. Det är under antiken, för omkring 2300 år sedan, som enstaka uppfinningar kan knytas till speciella personer. Men det är först under 1400-1500-talen som det blir vanligt att man kan peka ut personerna bakom snilleblixterna.

Nu ska jag försöka återvända till nutid. Från och med årsskiftet är vi utan klubblokal, beroende på att en klubb hoppat av och tvingat oss två övriga klubbar att säga upp avtalet av kostnadsskäl. Vi är därför på jakt

efter en ny klubblokal. Helst en samlad toallösning med samlingslokal, mekarplatser och utställningsmöjligheter, men var hittar vi en sådan ideallösning.

Enligt budget skulle vårt resultat bli 15000 kronor. Det blev i stället 47000 kronor, beroende på överskott från Rally Nord och Expo Norr-utställningen.

Vid MHRF:s årsstämma antogs 5 stycken nya klubbar och vår riksorganisation är nu uppe i 122 stycken medlemsklubbar med över 60000 medlemmar. Jag vill i det sammanhanget uppmana alla medlemmar att läsa de artiklar som finns i det nyss utskickade annonsbladet. Jag tänker speciellt på den artikel som heter "Att vara medlem i MHRF - är det någon vinst?"

I nästa nummer av Backspegeln ska vi presentera lite statistik baserat på de material som medlemmarna skickat in i samband med medlemsmatrikeln. Kom ihåg att skicka in uppgifter om du förändrat ditt fordonsinnehav eller skicket på fordonet. Vi saknar fortfarande uppgifter på skicket för cirka 90 fordon.

Vid årsmötet redovisades även en del funktionsförändringar. Vår kassör Sven-Olof Norin hade framfört önskemål om att varva ner och återfinns nu som suppleant. Sture Persson tar Sven-Olofs plats som kassör. Magnus Roos hade avböjt omval och Åke Jämtesäter går upp från suppleant till ordinarie styrelseledamot. Barbro Stjernström nyvaldes som suppleant.

Jag vill tacka styrelsen och övriga klubbfunktionärer samt alla medlemmar för ett intensivt och händelserikt verksamhetsår.

God Hjul och Gott Nytt År!
Sture

Omslagsbild:

Ford Tudor Sedan 1934 ägs av Göte Schönberg, Fjäl Lit.

En styrelsesuppleant presenterar sig

Birgitta Grauers

Få saker får mina öron att fladdra såsom ljudet av en V8. Mina ögon spanar alltid runt för att se vad det är för slags amerikan, som är i farten. Min första kontakt med ett dylikt fordon var en Chevrolet -39, coupé. Baksätet var väldigt litet och passade alldeles utmärkt för mig, som då var två år. Både den stora motorhuven och den väldigt långa stjärten tedde sig för mig rent monstruösa. Bilen var vackert mörkgrön och döptes till Hulda. Många var de äventyr vi hade med henne under slutet av andra världskriget. Hon var försedd med gengasaggregat och det enda, som fick plats i bagageutrymmet var massor av regummerade däck. Kronan hade beslagtagit alla riktiga däck och några nya fanns ej att köpa. Nästan varje helg åkte jag och mina föräldrar från Sundsvall, där vi var bosatta, till vårt sommarställe i Fränsta. Avståndet är cirka 7 mil men resan tog ungefär 3 timmar, eftersom några däck, ibland alla fyra, måste bytas under färdens gång.

Kriget tog slut och tiderna blev bättre. 1946 inköptes en ny Ford Super Deluxe. Vilken otrolig vinröd cellulosalack den hade! Mycket ofta speglade jag mig i bilens dörrar och skärmar. Det var lika roligt som i spegelsalen på Gröna Lund. I slutet av decenniet lärde jag mig köra den bilen, uppflugen på några kuddar längst fram på framsätet. Allt detta skedde naturligtvis på vår gård på landet. Efter som jag är enda barnet, så uppfostrades jag både till pojke och flicka. Pappa tyckte, att jag skulle lära mig köra så fort jag kunde se över ratten. Den dag den bilen såldes trillade många tårar utför mina kinder. Jag kunde inte alls begripa, varför vi måste köpa en ny bil. Det blev en Ford Custom -51, mörk-

blå och fruktansvärt ful. Man kunde ju inte se vad som var fram eller bak.

Efter fyra år var det dags att byta bil igen. En ny V8 kom in i familjen. Det var en Ford Customline -55. Den blev min favoritbil, eftersom det var dags för mig att så småningom ta körkort. Min far, som var en mycket generös person, lät mig låna bilen hur mycket jag ville. Den var påfågelsblå och väckte faktiskt en del uppmärksamhet med mig bakom ratten. På den tiden var de flesta bilar svarta.

I början av 60-talet lämnade jag föräldrahemmet för att läsa engelska och franska i Uppsala. Under åtta månader stod jag ut med att promenera eller åka buss. Min första egna bil var en DKW 3-6 Special Coupé -59, gul med vitt tak. Den överlevde alla de vilda studentåren i Uppsala och flera resor till Frankrike. Sedan blev det ytterligare två DKW-bilar, som så småningom byttes ut mot en ny Audi 100 -72, när jag själv skaffat mig en egen familj. Audin har jag fortfarande kvar. Den står uppallad på logen i Fränsta för

att "åldra på sig" lite grann. Till vardags kör jag en Renault 5 TS -77. Trots att jag snart har haft bilen i tjugo år, har den inte gått mer än 12 000 mil. Den lämnar aldrig centrala Östersund. Det senaste året har den genomgått en renovering. Har bytt framskärmar, lackat om den och en tapetserare har satt i ny klädsel. Om två år är den också "veteranbil".

Sedan jag flyttat hemifrån köpte pappa ytterligare två amerikanska V8-or, en Ford Fairlane 500 -65 och en Dodge -77. Efter hans bortgång såldes Dodgen, men jag bestämde mig för att behålla Forden. Den pallades upp på logen och stod där i nästan tio år, till några amerikanska släktingar på besök ville titta på bilen. De gav mig rådet att genast ställa den i ordning, annars skulle den förstöras. Efter många, många timmars arbete och putsande var den klar att tas i bruk våren -88. Nu är den framme varje sommar och känslan jag får, varje gång jag vrider på startnyckeln och hör mullret, är något utöver det vanliga.



Birgittas Ford Fairlane 500 -65.

JVBK:s NATT- ELLER KVÄLLSRALLY

En annorlunda tackling av begreppet rally för våra klenoder, hade ordnats av klubbens aktiva rallykommitté, med JG och Sture Persson i spetsen.

Samling och start vid Hofvallen klockan 20.00 lördagen den 23 september. Vi, Carina och Arvid, Rut och Lasse Jönsson, packade matkorgen och for dit. Ganska många kände sej kallade att vara med. Mörkt och halvruddigt, dis och några fuffiga värmegrader. Det är ju inte ofta man tar ut gammal bilen i mörker och kyla, så det var ju lite spännande och se hur lyset klarade av mörkret.

Värmen gick bra, den höll rutan ren och bilen var varm och skön. Det var nog ett 25-tal som ställde upp, därav en motorcykel. Så kallades till genomgång av rallyt. Vi fick veta att det var en rebus som skulle lösas, där fick man då fram vart färdens gick. Vi tog med oss papperen och for hem, satt oss i köket, slog våra pappskallar ihop, och se, vi klarade rebusen på nolltid, nästan. Ut i mörkret igen, in i bilen, och full fart mot Lugnvik. Det där med full fart är kanske lite överdrivet, för vi skulle ju igenom den blivande rondellen. Med tävlingsnerverna utanpå skinnet, vart det inte bättre av att det blinkade hit och dit, pilar än åt höger än åt vänster, och ibland rätt fram, igenom kom vi, sen var det bara att dra mot Lugnvik.

Jag kommer ihåg en dag för inte så länge sedan, rondellen i Odensala. Jag kom från Odenhallen och skulle mot Brunflo. Jag hann bara in i rondellen, så kommer en vit Mersa rakt emot mej. Tvärstopp. Jag tutade och pekade att han körde mot trafiken. Men ingen reaktion. Jo, tanten som satt bredvid hytte sin lilla näve och pekade att dom skulle fram där. Dom skulle opp mot Odenhallen till, men körde inte runt rondellen, utan tog som genast på vänster sida. Han som körde reagerade överhuvudtaget inte alls. Jag backa och släppte fram dom, det hände ju ingenting. Jag hoppas att dom insåg sedan att dom körde fel. Yrkesförare säger att om man ser en Volvo Amazon med en förare i keps eller hatt, då ska man ta det försik-



Åke Jämstäter vid en av sina Jaguarer. Foto: Arvid Eriksson

tigt. Ja, det var en parentes, nu till verkligheten.

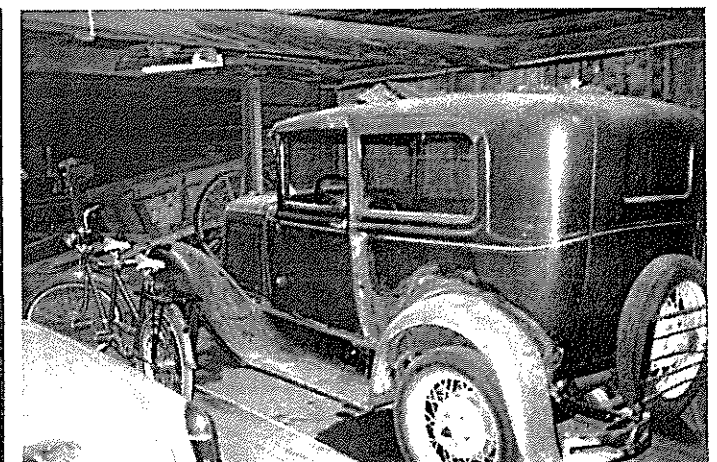
I Lugnvik skulle vi upp mot Trättgårde, Kännåsen och när vi ändå var där så körde vi fram till Önsjön. Vi ville se hur där såg ut. Ingen av oss hade varit där. Men där var svart, vi såg ingenting, vi vände och drog mot Halåsen som var nästa namn i rebusen. Vidare mot Södra Söre Lit, med trafikljus och bro över Indalsälven, eller som en systerson, bosatt i södra Sverige säger; "Inälvsdalen". Så en vägskylt lite längre upp, med avtagsväg mot Boda. Smal och krokig väg, men rolig att köra. Vi kom nog ganska högt vid skylten Boda, troligtvis ganska så vidsynt, men bäcksvart.

Vidare ner mot Hårkans dalgång, med frosten lysande i väkantens gräs. Så var vi då nere på stor och allmän väg, mot Häggenås, som näst sista bynamn i rebusen. Vi hade nog på känn att vi var sista ekipaget, men tro det eller ej, en A-Ford kom och körde om oss när vi stod och resonerade om sista bynamnet. Det var Huse. Vi slog följe med Forden och si, där kom minsann en skylt med namnet Huse. På en smal väg bar det iväg tills vi nådde en pil som sa att vi var på ingång emot målet.

Målet visades sig vara en stor och fin bondgård, välrenoverade fina hus, lyste tänt överallt. Vi



Maarit Jämstäter hälsade välkommen vid slutmålet. Foto: Arvid Eriksson



En Ford A Tudor 1930 under renovering. Foto: Arvid Eriksson



Inne i storstugan smakade fiket gott.
Från vänster Gabriella och Kerstin Isaksson
och Else-Britt Tegstedt.
Foto: Arvid Eriksson

parkerade nedanför gården, på stora gårdsplanen var det fullt, steg in i storstugan och möttes av Maarit, då förstod vi att vi kommit till Åke och Maarits sköna sommarställe. Och visst behöver Åke en hel stor gård för att få plats med alla sina bilar och andra grejor. Ordning och reda var det överallt. I storstugan var det dukat med kaffebord för den som så ville. Vi packade upp vår medhavda korg och lät oss väl smaka.

Gick en rundtur, både ute och inne, konstaterade att många sköna gamla saker fått en plats i de många rummen.

Ute var det, som sagt, bilar överallt. En del färdigrenoverade andra halvfärdiga samt en del vad vi kallar för objekt. Med Åkes arbetslust med fina renoveringar så kommer dom säkerligen ut på vägarna och rallyn vad det lider. Sen återstod bara att ta sig hem och någon dag tvätta leran, för det var ganska blött och lerigt, men vad gör det, det var en rolig kväll med gammalbilarna. Tack för oss och ha de!

PS. Vi var sist i mål! DS.

INBETALNINGAR AV MEDLEMSAVGIFTEN

I början av november skickade vi ut inbetalningskortet för 1996. Vår målsättning är att alla skall ha betalt sina medlemsavgifter före 1 februari 1996. Det är dyrt och arbetsamt för klubben att sända ut påminnelser.

Vi har varit otydliga på detta område tidigare vilket medfört att inbetalningarna duggat in över hela året.

Det finns ett krav från försäkringsbolagen att medlemsavgiften ska vara betald för att en veteranfordonsförsäkring med tillhörande lägre premie ska vara gällande. För att säkerställa detta och bli trovärdiga inför försäkringsbolagen måste vi kunna visa upp en planering hur vi hanterar medlemsavgiften. Uppfylls inte detta med att medlemsavgiften är betald riskerar en försäkringstagare att få betala en avsevärt högre premie.

En prenumeration på Classic Motor ställer på motsvarande sätt krav på att medlemsavgiften ska vara betald.

Medlemmar som inte har någon veteranfordonsförsäkring och inte prenumererar på Classic Motor kan också på ett avgörande sätt stärka klubbens betalningsförmåga genom att betala in medlemsavgiften enligt den presenterade planen.

Styrelsen vill med ovanstående förtydligande rätta till de oklarheter som kanske tidigare rått.

LEDIG MEKARPLATS

Det finns ledig mekarplats på Bangårdgatan. 1/2 bilplats för MC eller MC-bilrenoverare, 165 kronor per månad.

Ring Anders Eklund
tfn: 063 - 12 82 31

Eller J.G. Jonsson
tfn: 063 - 216 83



För 25 år sedan startade JVBK. Så har såg vår nuvarande ordförande Sture Kindberg ut då...

INVIGNING AV SKALSTUGEVÄGEN OCH ST OLAVSLEDEN

Av Sture Kindberg.

En regntung söndagmorgon i början av juni drog en tapper skara vägen västerut. Det var ingen större trängsel inför starten vid Hofvallen. När undertecknad i vanlig ordning lite sent anlände till Hofvallen, stod endast Sture Perssons maffiga Jagga med besättning startklar. Själv satt vi bekvämt inkvarterade i bruksbilen med T-Forden för dagen upplagen på släpvagnen.

Vid Krokomsporten kommenderades halt. Där satt Lars Bergwall med reglementsensligt manskap från Strömsund och väntade i sin Dodge Weapons Carrier -52. Vi pratade och tiden gick, vi hade ju så gott om tid.

I Mattmar anslöt Roland Johansson i Duett och i Åre vid fikauppehållet, Gunnar Kihlgren med PV sport.

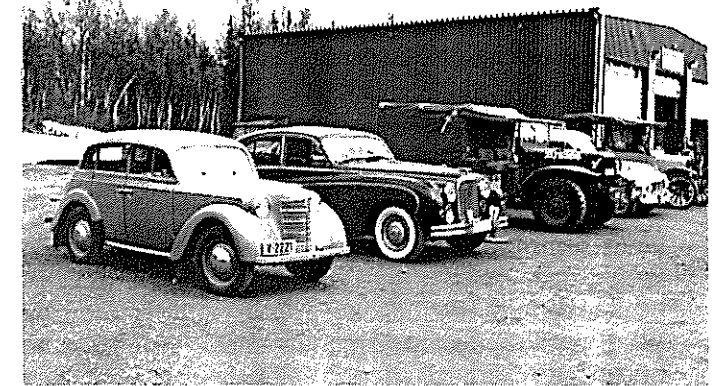
Vi började nu lite till mans förstå att att den väl tilltagna tidsmarginalen krympt alltför mycket. Vi ökade tempot. Vid Sta lastades T-Forden av trailern och fick nu gå för fullt upp mot Skalstugan. Holger Magnusson med Opel Rekord deltog nu också i den mot klockan kämpande karavanen. Själv kände jag ingen större oro, vi hade tidigare fått tilldelat reserverade p-platser. Trots att det var juni månad låg isen kvar på sjön ovanför Medstugan.

Själva invigningen skulle starta klockan 14.00. En halvtimme innan var en gudstjänst påannonserad. Plötsligt började luften vibrera som vid disco-dunk. En militärhelikopter pressade sig förbi ovanför oss och vi förstod att Hans Majestät, Konung Carl XVI Gustaf, trots dokumenterat bilintresse, denna dag föredrog en ståndsmässigare förflyttning.

En lång bilkö före Skalstugan fick oss att tillfälligt göra halt. Till fots stegade vi i samlad tropp fram till polismannen vid avspärningen och påpekade att vi var speciellt inbjudna för att delta i invigningen. Då upplyste han oss att inga fordon fick köra in på området. Hans Majestät hade anlant i jaktat tillstånd före den utsatta tiden. Gudstjänsten fick i all hast avrundas för att denna gång tillmötesgå monarkens mera jordiska förpliktelser. Nåväl, efter invigningscermonins olika procedurer ställde vi upp våra fordon på bekvämt avstånd från utspisningen i vägverkets garage. En (!), norrman hade hörsammat motsvarande inbjudan och anslöt med sin Moskvitch.

Invigningsprogrammet fortsatte sedan vid Skalstugan med en exposé över 1000-års nyttjande av Skalstugevägen-Sverigevägen-Karl Johansvägen.

Det 15-mila återtåget skedde därefter i mera individuellt tempo. Lars Bergwall och hans manskap tillryggalade denna dag åtskilligt flera mil, bakom korsdragiga militärkapell utan klagan.



Fordonen uppställda vid vägverkets garage hitom Skalstugevägen. I förgrunden en norsk Moskvitch.



Svensk-norsk förbrödring framför Skalstugan med musik, dans och skådespeleri med historisk tillbakablick.



Holger Magnusson, Åre tar sig en sväng runt invigningsområdet i sin Opel Rekord.

Gammcykelträffen 1995

Av Sven Asp.

Den 19 augusti var det dags för årets gammcykelträff. För en gångs skull hade vi varit ute i god tid med att göra reklam för evenemanget i Backspegeln.

Mötesplats var hos Hasse Appelqvist i Lugnvik, där vi blev väl omhändertagna av Hasse och hans fru. En frågetävling fanns också, vilken vanns av Kalle Roos.

Så småningom blev det dags för garagebesök hos Erling Qvarnström, dit vi åkte i samlad tropp. Erling hade också dragit dit sitt Victoria-objekt för beskådande. Efter besöket hos Erling åkte en del till flygmuseet i Ope, medan andra valde att påbörja hemresan.

Som helhet får man säga att det var en lyckad

dag. Vädret var faktiskt riktigt skapligt, även om solen inte visade sej så ofta. Tyvärr blev vi strömsundare ganska sena till Lugnvik, eftersom en maskin hade vissa driftproblem (nej, det var faktiskt inte min BSA, den bara ser ut som ett stort problem).

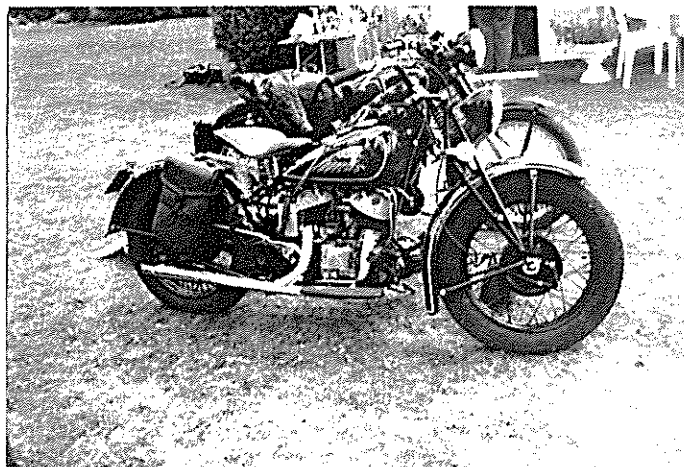
Roligt att se, var också Kurt Berglund med fru, körde Harley Davidson 1917 för egen maskin från Skälänget. Det är alltid lika roligt att se när någon använder en så pass gammal maskin som den ska användas. Kurt var också mycket nöjd när han fick låna en full acetylenkast av Erling Qvarnström. Då kunde han vara säker på att ha lyse hem, även om det skulle bli sent.



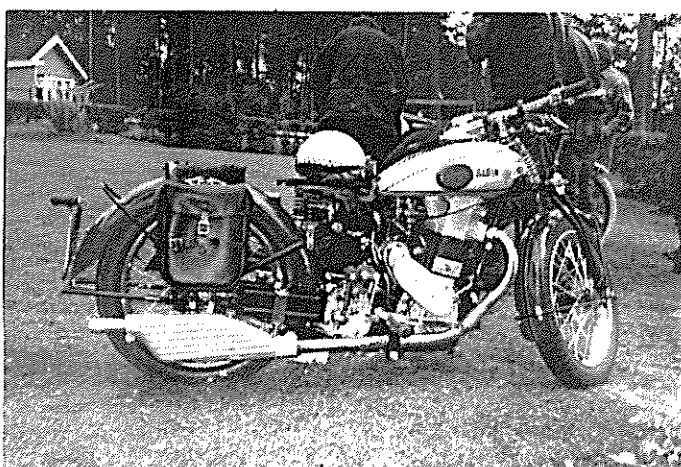
En fin samling från Gammcykelträffen.



Kurt Berglunds Harley Davidson från 1917.



Börje Nordqvists civilicerade Indian 741 B, krigscykel.



Tommy Olofssons civilicerade Monark Albin M/42 TV.

Ur Folkvagnen nr 27 1983.

BERÄTTELSE OM EN URVETERAN

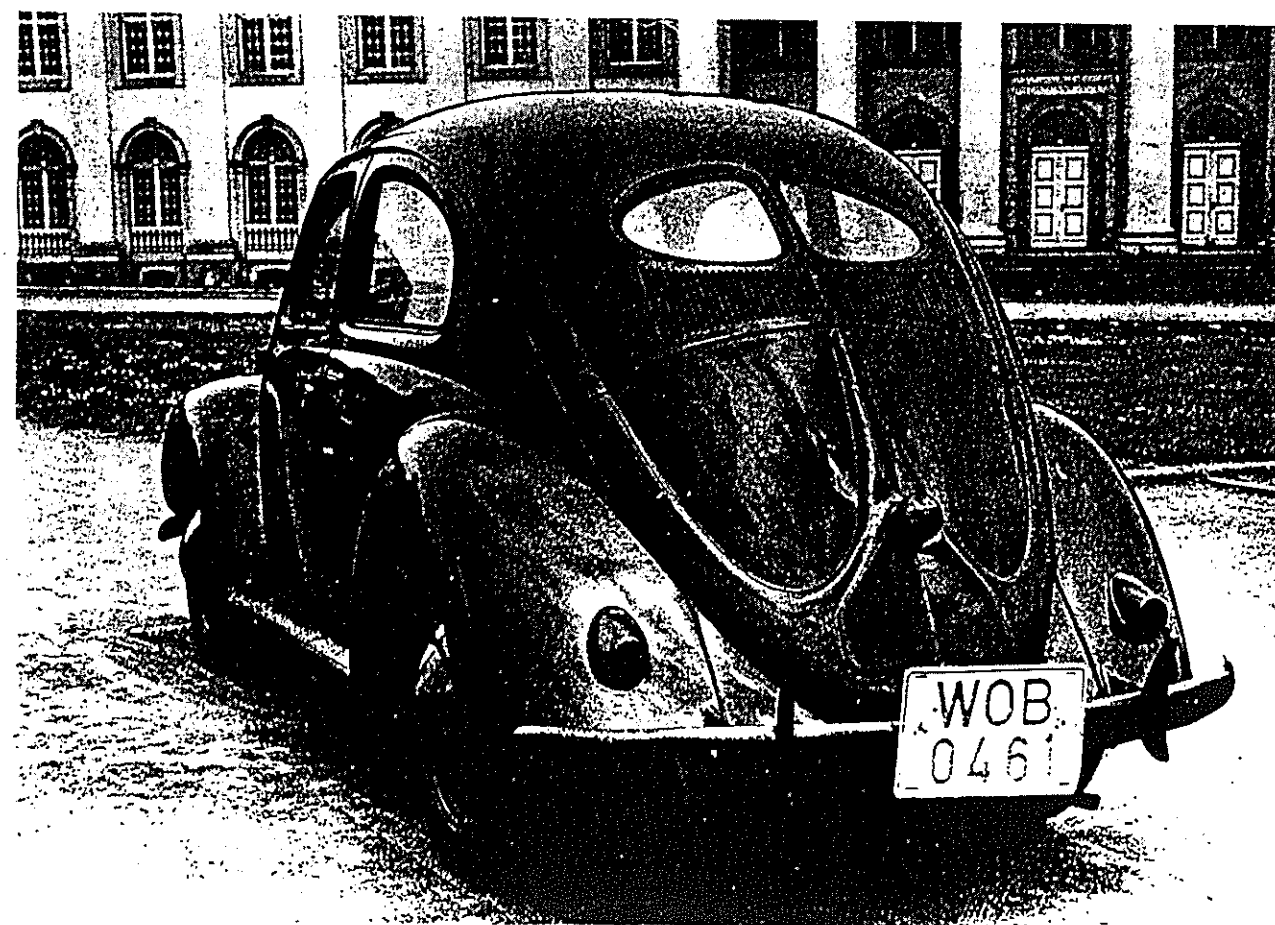
Text: Sören Kjerrud
Foto: Pål Hosk
och Volkswagenwerk

Den äldsta av alla ännu existerande Volkswagen, en av Porsches tre första försöksmodeller, finns fortfarande bevarad. Den bär chassinumret 3803 där de två första siffrorna står för tillverkningsåret 1938 och de båda sista siffrorna för det löpande serienumret. Att detta historiska tal är korrekt finns också officiellt dokumenterat i det registreringsbevis som tillhör bilen, utfärdat av Angpanneföreningen i Berlin. Dess båda "bröder" Volkswagen nr 01 och 02 finns däremot ej mera. Den ena blev totalskadad vid en vild försökskörning och den andra brann upp under 2:dra världskriget så nummer 03 är bevisligen

den äldsta av alla Volkswagen som blivit kvar till eftervärlden.

En intressant levnadshistoria.

Den tillverkades hos det då ännu unga företaget Porsche K.G. i Stuttgart i juli 1938. Under registreringsnummer III A 43003 påbörjade den sin användning som försöksbil och kördes som sådan ofta av professor Porsche själv bakom ratten. I två års tid tillryggalade den dagligen i genomsnitt 400 km bildligt talat över "stock och sten", över alpvägar och över Autobahn. Överallt där den drog fram tilldrog den sig allmänhetens största intresse. Med sina

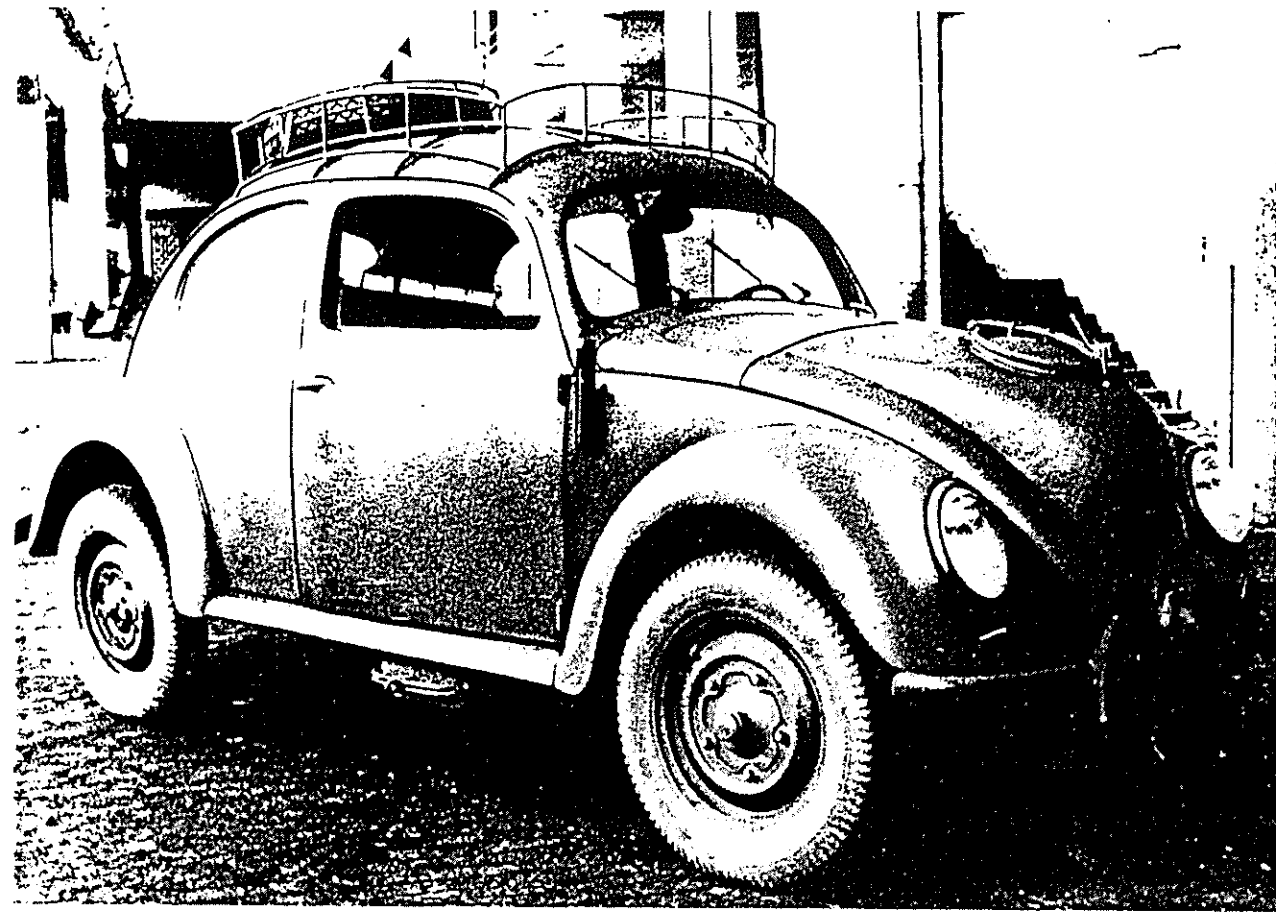


Världens äldsta bevarade Volkswagen. Hornen på stötfångaren torde vara av fel modell.

FOLKVAGNEN - COLUMBI ÄGG!

Tillverkningen igång 1940. Export samma år? — Få nya modeller på Berlinutställningen, men massor av detaljförbättringar och nya finesser på både personbilar och lastvagnar.

Av STEN MELLGREN



TYSKLAND BYGGER världens billigaste bil, rubricerade, vi fjolårets första rapport från Berlin och på årets bilutställning i Kaiserdammhallarna visade Kraft durch Freude den över hela världen omtalade KdF-vagnen, som doktor Ferdinand Porsche för fyra år sedan började konstruera.

De senaste fyra—fem årens bilutställningar i Paris, London, New York och Berlin har gått i detaljförbättringarnas tecken. Några revolutionerande, stora nyckelpelser har icke visats. Detta sammanhänger dels därmed, att bilen kommit rätt långt i fråga om fulländning och dels beror småförbättringarna på att bilköparna är ett konservativt släkte, som inte vill veta av några världsomstörtande nyheter, vilka tvingar dem att möblera om begreppen om bilen.

Årets Berlinutställning — i sin art och till sitt omfång världens största — avvikar inte från denna regel — med ett undantag. Doktor Porsches folkvagn innebär nämligen i sin genialiskt enkla och praktiska konstruktion något av en revolution, något av bilvärldens Columbi ägg. Och dock använder sig världens kanske störste bilkonstruktör icke av några nya finesser utan har nöjt sig med att använda kända och beprövade delar på ett inte bara ovanligt utan även ovanligt enkelt sätt. Den tyska folkvagnen kommer därför säkerligen att bilda skola, till båtad lute endast för Tysklands bilindustri utan till gagn för särskilt Europas bilkörande allmänhet. Dr Porsche har nämligen nu visat, hur man bygger en billig bil, som har en hel del av dyrare vagnars egenskaper och därtill endast drar 0,65—0,70 liter bensin per mil.

Fords och Porsches folkvagnar

För precis trettio år sedan började så sakta världens (läs Amerikas) motorisering. Det var Henry Ford, som sänkte

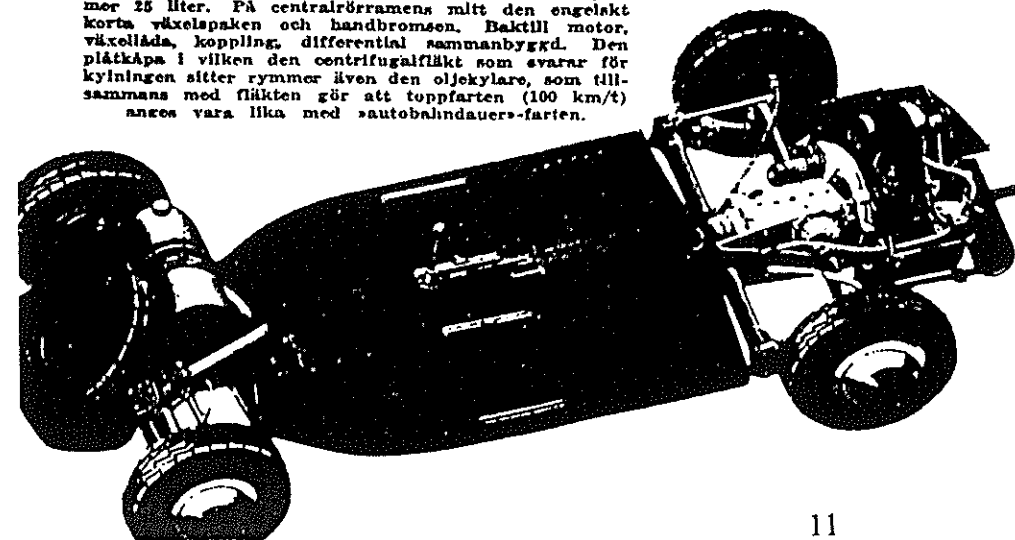
priset på sin år 1908 introducerade modell T till 850 dollar. (I Sverige c:a 6.000 kr.) Då var årsproduktionen endast 20.000 vagnar, men då Ford år 1911 sänkte priset till 550 dollar steg omsättningen till 76.000 vagnar. Åren efter världskriget kom massproduktionen i gång på allvar. År 1921 nådde för första gången i bilens historia en och samma fabrik fabrikationssiffran en miljon. Så gick den första folkbilens siffror ständigt i höjden för att kulminera år 1923, då T-modellen såldes i 2.009.338 exemplar! När Henry Ford i slutet av år 1926 avslutade fabrikationen av modell T, hade femton miljoner T-fordar lämnat fabriken.

Sedan Ford slutade tillverka sin T-modell har många folkvagnar sett dagens ljus. Bilarna har ständigt förbättrats men samtidigt blivit billigare och billigare både i inköp och drift. Trots alla prisreduceringar betecknar dock den tyska folkvagnen en ny milstolpe i strävan att göra bilen, som nu inte är en lyx- utan en bruksartikel, tillgänglig för alla människor. Vi bygger vägar åt folket, men då skall också hela folket ha möjlighet att använda dem, är ett av de motiv som ligger bakom dr Porsches strömlinjevagn, som kostar 990 mark fritt fabrik och enligt uppgift endast drar c:a 7 liter per 100 km.

Vad får då de som nu genom att varje vecka klästra in minst ett fem-märksparke på sina sparkort småningom blir ägare till en KdF-vagn för valuta? Och hur är det möjligt att bygga en bra bil för ettusen mark? (Detta att sparkortsvägen varje vecka få in minst en miljon från de 200.000 tyskar som redan beställt en folkvagn är inte det minst imponerande i rikskansler Hitlers folkvagnsplan!)

Vad den senare frågan beträffar sammanhänger det låga priset främst med vagnens genialiskt enkla men vetenskap-

Folkvagnens enkla men ytterst intressanta chassis. Längst fram reservhjul — som samtidigt tjänstgör som extra stötfångare! — och bränsletank som rymmer 25 liter. På centralrörrens mitt den engelekt korta växelspaken och handbromsen. Bak till motor, växellåda, koppling, differential sammanbyggd. Den plåtkåpa i vilken den centrifugalflikt som svarar för kylningen sitter rymmer även den oljekylare, som tillsammans med flikten gör att toppfarten (100 km/t) även vara lika med »autobahndauer»-farten.



fickknivar kontrollerade de nyfikna, då de kom åt, om karossen var tillverkad av stålplåt eller plast, och på parkeringsplatserna såg man ofta personer som låg på alla fyra mellan framhjulen och beundrade den släta undersidan. En gång såg det ut som även detta exemplar skulle få ett snabbt slut då en lastbil tryckte den åt sidan så att den slog runt i 100 km/h och rutschade på taket. Längs mittsträngen på Autobahn, men som det skulle visa sig då den åter stod på hjulen, endast fått regnlisten på takets ena sida intryckt.

Under 2:dra världskriget befann sig bilen i Berlin och gjorde tjänst i Porsches därvarande kontor. Till följd av bristen på bensin undergick bilen här ombyggnad till gengasdrift. Genom samtidig montering av fram- och bakaxel från Kübelwagen erhöles en bättre frigångshöjd, så att gengasverkets filter kunde anbringas under golvet.

Minnena från denna "operation" kan ännu ses i framvagnen. I det ombyggda tillståndet tillryggalade bilen c:a 100.000 kilometer.

Under krigshandlingarna i Berlin demonterades bilen och kaross, motor, bak- och framaxel samt hjul med däck gömdes på olika platser för att undvika fiendens intresse. Endast karossen som lagrats i en bilverkstad blev beslagtagen men köptes senare tillbaka för 275 DM.

Så småningom monterades alla väsentliga detaljer åter tillsammans samtidigt som bilen återställdes till bensindrift. En därpå följande provkörning Berlin-Wolfsburg-Hamburg-Düsseldorf-Frankfurt-Stuttgart-Berlin på snö- och isbelagda vägar förlöpte helt utan missöden.

I slutet av 1952 hade bilen efter inmontering av den andra utbytesmotorn mer än 485.000 km bakom sig. Under 14 år hade den alltså tillryggalagt en sträcka som motsvarar 12 ggr. jordens omkrets och var fortfarande helt intakt. Senare ställdes denna urveteran upp i VWWerks museum i Wolfsburg, där den alltjämt kan beskådas.

Mr Volkswagen

ligt sett starka konstruktion samt en produktion och en fabrik, där rationaliseringen drivits till sin spets. Det låga priset sammanhänger också därmed, att vagnen endast säljes direkt från fabriken — alltså utan mellanhänder — och att heller inga fraktkostnader inberäknats i priset.

Den valuta folkvagnen erbjuder är efter vanliga bilbegrepp mycket stor. För det första får man en två-dörrars-sedan (en cabriolet sedan, med soltak alltså), och en cabriolet kommer senare men de blir 60 à 100 mark dyrare) med fribärande kaross. Ramens centralrör tjänstgör samtidigt som värmeledning (!) och karossens golv bildar underredet, som således är helt inkapslat och utestänger smuts och väta. Motorn är en fyrcylindrig boxermotor, fyrtakts med toppventiler, förlagd bak till. Enligt folkvagnskatalogen ger motorn vid 3.000 varv/min. 23,5 hkr, vilket tack vare den helt strömlinjeformade vindmotståndsarma karossen räcker till en toppfart av 100 km/t. Den luftkylda motorn har i centrifugalfliktens kåpa en oljekylare — som är denna ovanliga vagns mycket stora hemlighet — som svarar för att vagnen på autostradorna timaltals kan köras i 100 km fart. 6 volts batteri finns liksom fallfångare och växellådan har fyra växlar framåt. Ingen växel är dock synkroniserad. Kuggstängsstyrning — i likhet med DKW:s nya modeller.

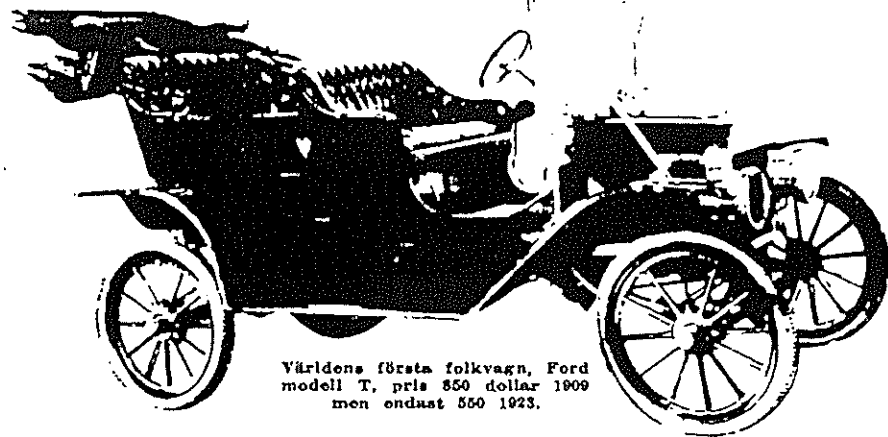
Motorn ligger som sagt bak och är sammanbyggd med kopplingen, växellådan och differentialen. Reservhjulet liksom bränsletanken har placerats fram till och tjänstgör samtidigt som en extra stötfångare, om kofångaren skulle vara otillräcklig. Vagnen är bakhjulsdriven, med separatfjädrade hjul runt om (enligt torsionsstavprincipen) och bromsarna är mekaniska. Handbromsen tar på alla fyra hjulen. Hjulbasen är 2,4 m, fria höjden över marken 22 cm, vagnens vikt 650 kg, total längden 4,2 m, bredd 1,55, höjd 1,55 m. Karossen är helt av stål och färgen blågrå.

Vagnen rymmer bekvämt fyra personer och ett litet bagagerum finns bakom baksätet, som kan borttagas, så att vagnen också kan användas för smärre gods-transporter. Instrumentbrädan hyser utom två handskfack och hastighetsmätare även plats för den folkbilradio som är under utarbetande. Startknappen sitter på instrumentbrädan liksom körriktningens visarnas knapp. Dubbla vindrutetorkare finns liksom fotokoppling för strålkastarna.

Att intresset är stort speciellt i Tyskland för denna vagn är förklarligt och inte bara enskilda utan även firmorna beställer vagnar, vilket dock endast kan ske sparkortsvägen. Man kan alltså betala vagnen på en gång men i sparmärken! Ungdomen är särskilt intresserad och ofta slår sig några pojkar tillsammans för att kunna köpa en vagn. De måste dock ha sina föräldrars skriftliga tillstånd, innan de får ut sina sparkort. En del större företag har meddelat de arbetare som varit anställda fem år, att firman betalar en fjärdedel av folkvagnspriset (som inklusive den obligatoriska försäkringen som gäller för de två första åren utgör 1.200 mark), medan andra åter förklarar, att för dem som varit anställda under tio år bidrar firman med halva beloppet. Återigen finns

VINTERN OCH VÄRMEN

Vi vill ha god vagnsvärme året runt i vårt histra klimat. Hos Volkswagen är värmesystemet en del av bilens konstruktion — ett system som numera gott klarar de flesta vinterförhållanden i vårt land. Behövs mera värme, så går det också att ordna...



Världens första folkvagn, Ford modell T, pris 850 dollar 1909 men endast 550 1923.

det firmor som ämnar ge sina äldre tjänstemän en folkvagn i present.

Vad kommer då folkvagnen att kosta i Sverige och när börjar exporten?

Vad det svenska priset beträffar är detta icke klart och med exporten dröjer det minst ett å två år. I slutet av 1939 blir fabriken i Fallersleben klar och 1940 börjar leveranserna. Och att folkvagnen skall bli en stor exportartikel, hoppas livligt överste von Schell, generalfullmäktigen för den tyska motorindustrin. Och han hoppas inte utan orsak. Man får dock å andra sidan inte glömma, att de andra tyska småvagnsfabrikerna, vilka haft en god marknad speciellt i Sverige, naturligtvis inte villar på lagrarna utan söker komma med vagnar som kan konkurrera med dr Porsches märkliga bil. Allt pekar således på, att Europas motorisering kommer att fortgå i ökad takt med ännu bättre bilar till ännu lägre priser.

Utställningens övriga nyheter

Berlins bilutställning gick emellertid inte endast i folkvagnens tecken. Strömlinjens landvinningar voro märkbara. Utöver folkvagnen presenterade Adler, Horch (en helt ny vagn), Tatra, Hanomag och Alfa Romeo strängt vetenskapligt byggda strömlinjevagnar, av vilka dock än så länge endast Adlers tillverkas för fullt. Horch's 3,8 liters strömlinjevagn hade en lyxinredning, som skulle anstått en filmdiva (och därtill bädd- och tvättmöjligheter) och Tatras betydligt förkortade modell, med fema, var också en fröjd för ögat. Och den vagnen — med en 75 hkr-motor — garanteras att under timmar göra 135 km/t på autostradorna — med en bensinförbrukning av endast 1,4 l. per mil!

Typbegränsningen satte också sin prägel på utställningen, men enligt uppgift kommer alla de typer som nu återfunnos på de 50,000 kvadratmeterns golvyta att kvarstå. (Med typ menas då chassi plus motor. Sedan står det vederbörande fritt att sätta på vilket antal olika karosserier som önskas). Inalles skall från 1940 endast finnas kvar ca. 23 personvagnstyper, 14 lastvagnar och bussar samt 25 motorcykeltyper.

Apropå DKW visade detta märke en helt ny fiolädelkande lädram för några modeller, som dessutom hade kuggstängsstyrning samt dragfri ventilation enligt amerikanskt mönster. Andra Auto-Union-nyheter voro den nya 3,3 l. Audi med fyrväxlad helsynkroniserad läda, medan Wanderer nöjt sig med detaljförbättringar på sina tidigare modeller.

Opels stora nyhet för året är ju Kapitän, som dock redan kommit till Sverige. Dr. Hoglund, som nu tillhör ledningen av Opel-fabriken, träffade vi här och han bad om sin hälsning till alla svenska vännere.

Tysklands folkvagn 1939, pris 990 mark, fritt fabrikt, som kommer att få stor betydelse för Europas motorisering. (Vi återkommer med beskrivning på en provtur med DKW-vagnen.)

Adler och Maybach voro ensamma om den finesse som heter vattenkyld oljekylare och Bugatti visade, att man mycket väl kan placera signalhornen i stötfångarna! BMW:s 3,5 l. vagn, med helt synkroniserad fyrväxlad läda samt förlängd lädram var en annan nyhet liksom Trippelverkens »simkunniga bil», en vagn med propeller bak och möjlighet att med ett enkelt handgrepp även ta sig fram som motorbåt. Denna vagn serietillverkas dock icke.

En av de intressantaste personvagnsnyheterna visade Mercedes-Benz med sin delvis nya 2,3 l. Denna modell har bl. a. den från 170 V välkända X-formiga ovalrör ramen.

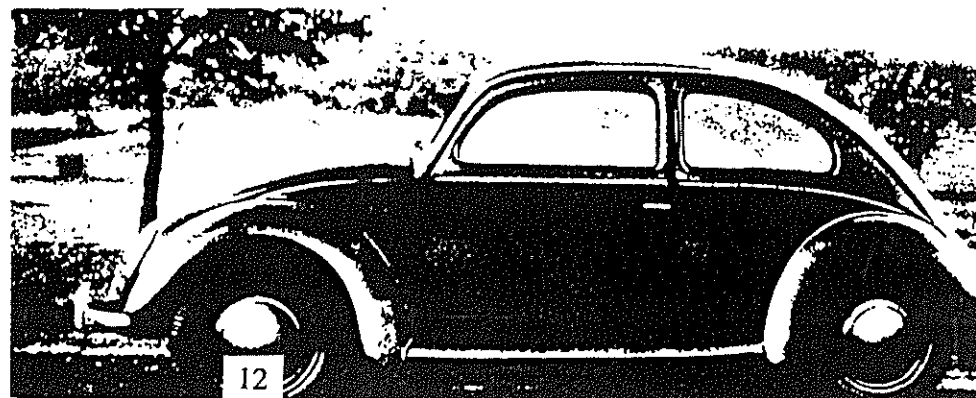
Gläserkarosserna voro som vanligt läckra och praktiska, men deras finesser har endast miljonärer råd med.

På lastvagnsavdelningen var antalet släpvagnskonstruktioner — med olika tippanordningar — stort och sorteringen av bjässar på 3,4 och 4,5 ton var heller inte liten. Mercedes visade här två nyheter. En tretons fyrhjuldriven terrängvagn med en fyrcyl. dieselmotor på 80 hkr och 4,25 m hjulbas samt en 4,5 tons sexcyl. terrängvagn med 120 hkr diesel och en hjulbas på 5 m. Borgward, som Hansa nu heter, hade en helt ny 1,5 tons och en 3 tons vagn med resp. 42 hkr och 64 hkr dieselmotor. Båda terrängvagnar och med femväxlade lädor. Krupp slutligen presenterade en sexhjulig, fyrhjuldriven terrängvagn med 70 km som toppfart.

Ambulanser av alla slag fanns det gott om. På detta område pågår också en nydaning, som samhällets sjuka enbart har nytta av. En Opel med fullständig röntgenutrustning kostade 21,450 mark, medan en tandläkarvagn var betydligt billigare.

Gaubtschats buss med släpvagn har förbitrats sedan i fjol och intresset är tydligen i stigande för detta transportmedel, som är avsett att i stadstrafik ersätta spårvagnen. 65,000 mark kostade detta busståg, varav Berlin, Dresden och Hamburg beställt ett tjugotal, och det rymmer 94 passagerare. Exportpriset blir naturligtvis lägre.

De elektriska bilarna användas mer och mer för kortare transporter. Bergmann



visade bl. a. en 3/4-tonnare — pris ca. 7.000 mark — som det tyska postverket beställt i över tvåtusen exemplar. Strömkostnaden belöper sig enligt uppgift till ca. 1,5 pfennig per ton/km.

Bland bussarna frapperade en Opel salongsbuss, vars kaross var den mest strömlinjeformade vi sett.

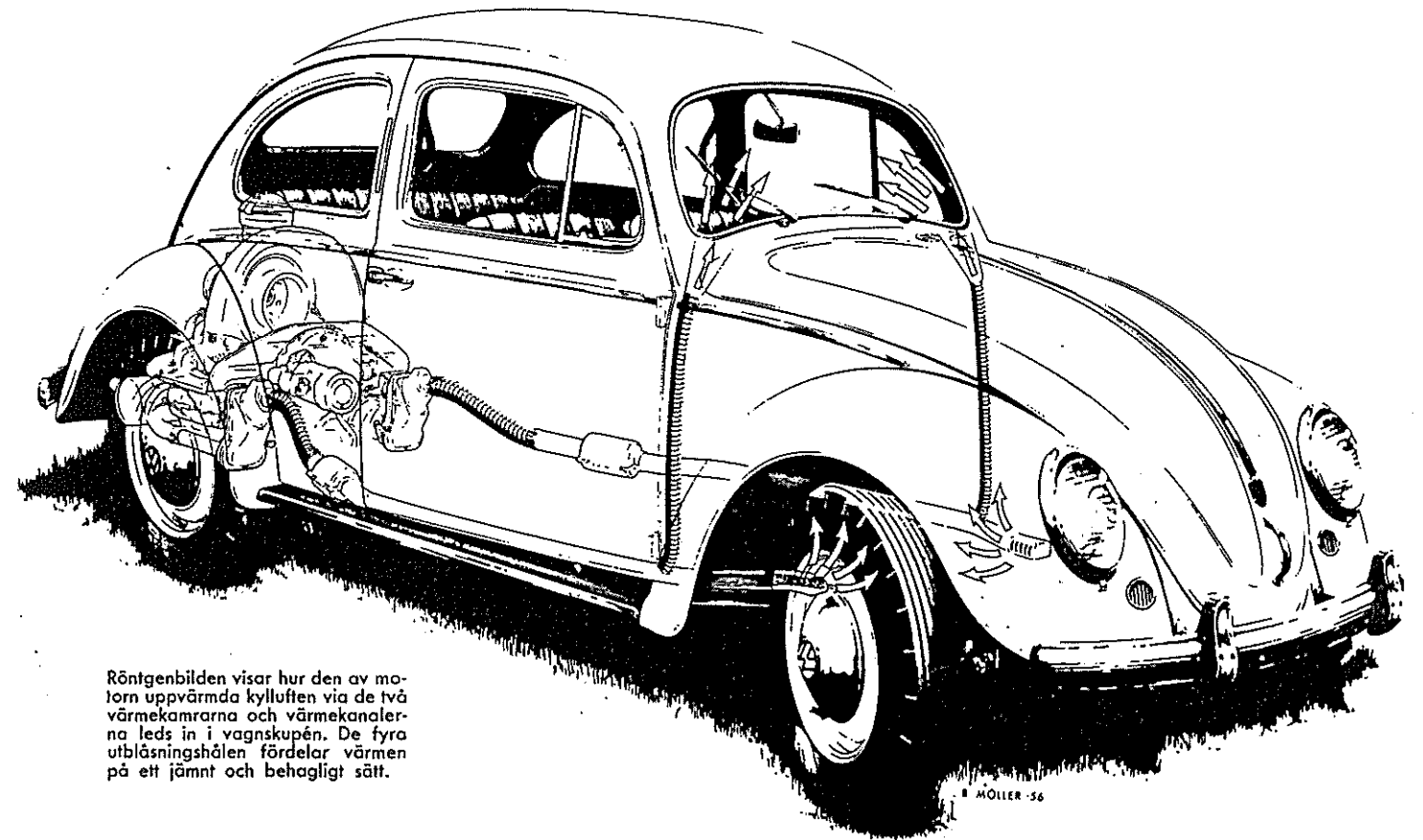
Lättmetallerna blir allt lättare. I stället för aluminium användes mer och mer magnesium. Av elektron — en magnesiumlegering — hade Mercedes låtit bygga en sportvagnskaross, som vägde endast 25 kg.

Släpvagnar fanns men av betydligt enklare slag än Amerikas trallars. Priserna — för en tvåbäddsläpvagn — började vid ca. 1150 mark. Tanks fanns i olika upplagor. Från lätta tanks, utrustade endast med några kulsprutor, till tunga sådana, beväpnade med både kanoner och kulsprutor, veritabla rullande fästningar. Armébilarna — fyrhjuldrivna och fyrhjulstyrda — med luftvärnskanoner monterade i baksätet fanns också liksom en vagn från Saurer, som på 4 sek. kunde övergå från hjul- till kedjedrift. Topparter 70 och 20 km/t resp. Snöplögsbilar av format som skulle stoppa även i Skåne (!) visade bl. a. A. Schmidt, St. Blasien, Schwarzwald. Där var en stor plog — för 1,5 m snö — som vägde 1.000 kg. Vagnen hade en 100 hkr motor och var både hjul- och kedjedriven. På de flesta militärbilarna fanns anordningar för montering av snöplögar. Radiovagnar fanns också på arméns utställning, med sändarräckvidder på upptill 200 km.

I. G. Farbens färgmätare

En av utställningens mest intressanta nyheter — som dock är några månader gammal — var I. G. Farbens termocolor, d. v. s. en metod att med färgers hjälp mäta temperaturen i en motor! Den punkt, vars temperatur man vill veta, bestrykes med en viss färg, exempelvis purpurfärg. När temperaturen överstiger ex. 140° C, övergår purpuren i blått och — behåller denna färg även efter avkylning, så att man således kan avläsa vilken temperatur som överskridits. På detta sätt kan man alltså pröva sig fram till — för närvarande — 440 graders värme, då violett blir vitt.

Mycket vore att tillägga om denna utställning, där sådana svenska utställare som Kullagerfabriken och Speedoil återfunnos, men utrymmet är begränsat och jag sätter därför punkt för denna gång och det gör jag med den deklarationen, att i motoristiskt avseende har tyskarna det bättre än många länders invånare. De saknar nämligen fordonskatt och 24-timmarsbegränsning i fråga om parkering — om man nu kan sakna sådana pålagor — men har i autostradorna världens säkraste, slitage- och bränslesparansamma vägar samt får dessutom nästa år världens billigaste bil. Ty ingen kan påstå, att ettusen mark är dyrt för dr Porsches folkvagn.



Röntgenbilden visar hur den av motorn uppvärmda kylfluten via de två värmekamrarna och värmekanalerne leds in i vagnskupén. De fyra utblåsningshölen fördelar värmen på ett jämnt och behagligt sätt.

■ Värmesystemet på Volkswagen bygger på ett utnyttjande av den av motorn uppvärmda kylfluten, som uppvärms ytterligare i två värmekammare innan den leds in i vagnskupén. I motorns varmluftsmantlar finns ett spjällsystem som kan påverkas från förarplatsen. Inställningen kan ske steglöst från fullt påslagen värme till avstängd värme. Vid avstängd värme passerar den avgående kylfluten ut i det fria genom de då öppna bakre värmespjällen.

Då värmen kopplas på pressar motorns kylflutfläkt in varmluften genom två slangar, som förbinder motorn med karossen, till två värmekammare innan den leds in i vagnskupén. I motorns varmluftsmantlar finns ett spjällsystem som kan påverkas från förarplatsen. Inställningen kan ske steglöst från fullt påslagen värme till avstängd värme. Vid avstängd värme passerar den avgående kylfluten ut i det fria genom de då öppna bakre värmespjällen.

Då värmen kopplas på pressar motorns kylflutfläkt in varmluften genom två slangar, som förbinder motorn med karossen, till två värmekammare innan den leds in i vagnskupén. I motorns varmluftsmantlar finns ett spjällsystem som kan påverkas från förarplatsen. Inställningen kan ske steglöst från fullt påslagen värme till avstängd värme. Vid avstängd värme passerar den avgående kylfluten ut i det fria genom de då öppna bakre värmespjällen.

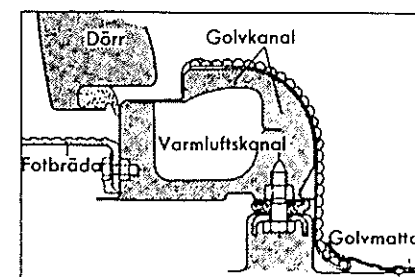
■ Av värmesystemet i en modern bil krävs inte endast att det skall avge tillräcklig värmemängd. Lika viktigt är det att det möjliggör tillräcklig dragfri luftväxling. En god luftväxling är ytterst väsentlig för behaglig värme i vagnen och för de äkandes kondition och välbefinnande. Den är också nödvändig, för att den fuktbelastade utandningsluften från de äkande inte skall bilda imma på de kalla rutor och försämrade sikten.

Motorns kylflutfläkt avger en mycket stor luftmängd. När bilen går med ca 100 km/t på fjärde växel levererar fläkten exempelvis 500 liter luft per sekund. Om värmesystemet är i god kondition, d. v. s. alla spjäll

rätt injusterade och alla varmluftspåtar rätt uppriktade etc., så kommer en mycket stor del av denna luftmängd in i vagnskupén vid påslagen värme. Härigenom uppstår ett övertryck i kupén som tillåter viss öppning av ventilationsrutorna utan att drag uppstår i vagnen. Genom de öppnade ventilationsrutorna erhålles så den eftersträfvade luftcirkulationen och därmed ett ständigt luftbyte och imfria rutor.

■ Förutsättningen för att värmesystemet ska fungera fullt tillfredsställande är naturligtvis att det liksom andra i vagnen ingående enheter blir föremål för erforderlig översyn. Låt därför värmesystemet på Er Volkswagen före varje vintersäsong genomgå en översyn hos en auktoriserad VW-verkstad.

Bilen körs ju under sommarmånaderna oftast med bakre värmespjällen öppna — och detta många gånger på vägar som är mycket dammiga eller smutsiga. Under dessa förhållanden händer det att varmluftspåtar och kylflänsar blir nedsmutsade. Före var-



Från golvkanalerna blåses varmluften in i vagnskupén dels genom två öppningar vid framre fotutrymme och dels genom två defroster-

Varmluften går genom ett särskilt rör inuti golvkanalerna för att onödiga temperaturfall ska undvikas.

je koldsäsong bör därför en ordentlig rengöring ske. Gör man inte det kan lukt uppstå i värmesystemet.

■ Översynen är nödvändig om största möjliga mängd varmluft ska kunna tillvaratas för nyttig värme inne i kupén. Eftersom den hastigt framrusande kylflödet tvingas in genom en betydligt mindre area när man kopplar på värmen än eljest är det självklart att varje otillfredsställande anslutning eller annat läckage förorsakar ett tryckfall som märkbart återverkar på värmesystemets effektivitet.

■ För den som önskar ännu mera värme ur värmesystemet till en ringa extra kostnad finns det en särskild täckplåt som placeras under vagnens motor och växellåda. En VW-verkstad monterar den, och den höjer sedan temperaturen under normal landsvägskörning med ytterligare ca 6-7°C.

Täckplåten är specialtillverkad för Volkswagen och underredsbekämpad med Underseal på båda sidor för ljudisolering och till skydd mot korrosion.

Den högre motortemperatur som nås genom täckplåten ger motorn gynnsammare driftförhållanden, vintertid, ökar luftmängden i kupén och medger därigenom god dragfri ventilation och imfria rutor även i stark kyla. Plåten, som även täcker växellådan, ger också smidigare växellådsolja och därmed mjukare växling och lägre bränsleförbrukning i kyla.

En ytterligare höjning av värmesystemets effekt får man genom att kombinera täckplåten med isolering av värmeslangarna mellan motorn och karossen och av defrosterslangarna. För detta ändamål finns speciella isoleringslangar att köpa.

■ Hittills har vi rört oss med den värme som vi kan få från motorn. Men ibland kan det vara önskvärt att använda en fristående, speciellt för ändamålet konstruerad värmekälla. Många som inte har garage

öfrar nog gärna en slant för att kunna sätta sig i en varm bil på morgonen. Andra har köldkänsliga varor att transportera och måste därför alltid hålla en viss temperatur i vagnen, även under tider då motorn står stilla. Dessutom finns det på några håll i vårt land verkliga »köldhål» med extremt låga temperaturer under vintersäsongen och där behöver den ordinarie värmen en förstärkning.

Här kommer bensinvärmaren in som det lämpligaste komplementet. Efter omfattande prov som påbörjades redan 1951 kom man ganska snart fram till att Eberspächer bensinvärmare var den för Volkswagen och de svenska förhållandena mest lämpade tillsatsvärmaren. Den finns nu att få för alla Volkswagen-typer. Eberspächer arbetar oberoende av vagnens motor och ger alltid till värme inom någon minut.

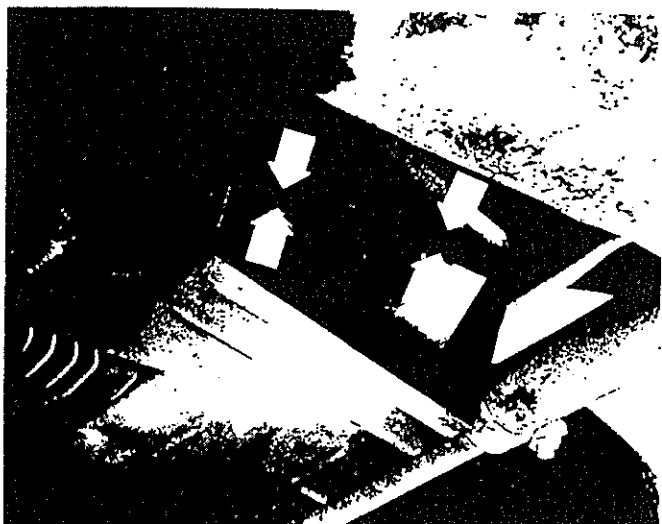
Genom att dra ut en manöverknapp sätter man värmarens olika system i funktion. För den som så önskar är det även möjligt att koppla värmaren till ett tidur med på förhand inställd inkopplingsstid.

■ Under senare år har det framkommit ytterligare några värmesystem avsedda för Volkswagen. I allmänhet har de dock medfört ingrepp på vagnen som varit till nackdel för driften, servicemöjligheterna etc. och dessutom har de i förhållande till sin verkningsgrad varit alltför dyra. Från AB Scania-Vabis sida avrådes därför, efter gjorda objektiva prov, från installation av andra värmesystem än de härnämnda. De övriga system som tillkommit har närmast varit avsedda som komplement till tidigare VW-modeller och på den nuvarande modellen med dess effektiva värmesystem behövs de helt enkelt inte längre.

Volkswagen och värmen finns behandlade i en särskild folder som nyligen utgivits. Ni kan få Ert exemplar hos närmaste återförsäljare. Han kan också ge Er eventuella ytterligare upplysningar.

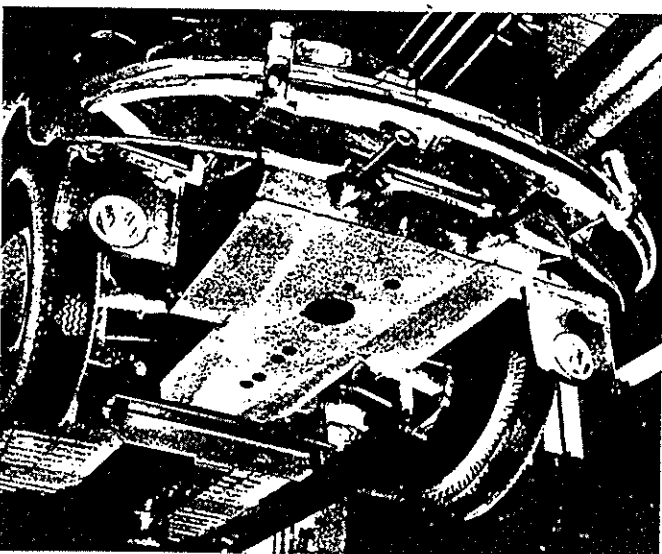
VARMT

Den rekommenderade översynen går ut på att hålla rent och att hålla tätt. Ur tätningssynpunkt är det t.ex. viktigt att varmluftsmanlarna sluter tätt mot vevhusets sidor och att spjällen är rätt inställda (se pilarna).



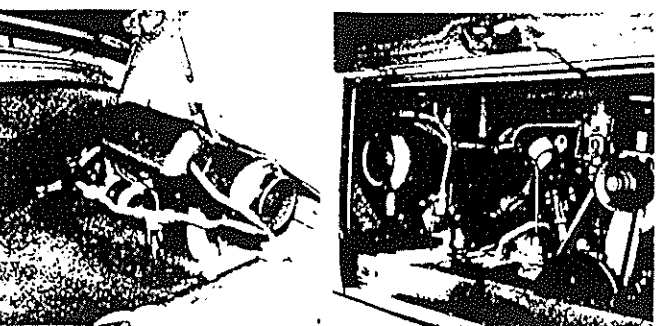
VARMARE

Ännu kraftigare värme får man genom att låta montera en täckplåt. 6-7 graders temperaturförhöjning kan man räkna med, samtidigt som luftmängden ökar. Detta medger helt imfria rutor även vid stark kyla.



VARMAST

En fullkomligt tropisk värme bara på några få minuter ger Eberspächer bensinvärmare — närsomhelst, oberoende av motorn i vagnen. T.v. ser vi värmaren installerad i en VW Limousine och i.h. i en transporter.



En stark Volk-SWAG-en

Av Lars Bergwall

Jag ska nu berätta om en Volkswagen Variants öden och äventyr. Den stackars VW:n var blå och vi fick den till skänks av en släkting till min kompis. Den hade tjänat ut på vägarna men allt utom motorn fungerade. Kompisen "råkade" ha en Bubbla motor liggande som vi oss fick för oss att plocka in. Detta var inte gjort alldeles utan besvär då ingen av oss hade skruvat speciellt mycket. Experimentet lyckades och vi satsade hela veckopengen på bensen hos den lokale lanthandlaren. (Pumpen var en sådan där som plingade lite då och då.)

Nu bar det av över stock och sten. Vi hade fått lov att köra i en gammal hage som var full med uppstickande småsten, så punkteringar var rätt vanliga, men det brydde vi oss inte om för min kompis far var en trogen Folkvagnsåkare och hade en massa gamla däck på fälg liggandes. Till hagen hörde en "skogsväg" där vi med nöd och näppe kunde åka. En kväll kom vi farandes utför den vägen och hoppade över ett litet krön med en hiskelig duns som avslutning. Dunsen medförde att bilen vägrade röra sig framåt. Motorn gick, (en liten stund), men bilen stod där den stod.

Nåväl, det var mörkt och vi bestämde oss för att vänta till morgonen med att bärga "skrotet". Tidigt nästa morgon tog vi traktorn och hämtade bilen och väl uppe på gården lyckades vi med traktorns hjälp knuffa den upp på smörjbjuggan.

När vi kom under bilen såg vi att hela drivpaketet flyttat sig en dryg decimeter bakåt vilket medförde att kopplingswiren sträcktes och "frikopplade". Med diverse hävstänger och lämpor och en del fula ord (som inte mamma fick höra) lyckades vi få motorn och växellådan tillbaka dit där den skulle vara. Därefter tjuvdrade vi fast alltihop med en 8 mm wire och ett lås från ett f.d stolpstag. Inga halvmesyurer här inte! Den största sorgen var dock att hela helgens veckopeng, som vi omsatt i bensen, "runnit ut" på backen då bränsleröret gått av.

En del andra humoristiska episoder finns att förtälja om

den stackars Varianten. Vi hade strängt order att hålla ljudnivån så låg som möjligt, vilket inte hade varit så svårt om vi velat. Men av någon underlig anledning gick allt vad ljuddämpare hette sönder hela tiden, och allt efter som tiden led, blev resterna mindre och mindre. Till slut hade vi "lyckats" med att totalhaverera "burken" med den på följden att det endast blev fyra rörstumpar, en från varje cylinder. Resultatet blev öronbedövande. Att vi fick lite ovett hade vi snart glömt bort.

Den i särklass häftigaste fastkörningen kom en dag då vi tyckte att vi borde utforska bilens terrängegenskaper. Sagt och gjort, vi brakade på in i ett snår och mellan några träd samtidigt som vi upplevde en underligt svängande rörelse. Bilen ville inte röra sig ur fläcken för att, som vi först trodde, den hade kilat fast sig mellan två träd. Efter diverse akrobatiska övningar kom vi ur fordonet och tog en titt under. Där såg vi något som borde ha varit en myrstack innan vi kom på visit. Två timmar senare kom vi därifrån och det ska erkännas att myrorna, trots sin ringa storlek, är mycket duktiga på att bygga Folkvagnshinder. Det kunde nog ha gått lite lättare att bärga Folkan om vi hade hämtat traktorn men den fick vi inte låna om det hade rört sig om buskörning, och det rådde ju inga tvivel om hur vi hade hamnat där.

Efter två sommars åkande och skruvande sade karossen upp sin tjänst och det var med stor sorg och saknad den gick ur ti-

den. Som en kär gammal vän hade den burit oss genom diverse äventyr i kohagen med omnejd. Det enda som var värt att ta reda på var motorn. Den gick lika bra som innan vi fick tag på den och detta till min kompis pappas stora förvåning. Han hade nämligen förutspått oss en mycket snabbt motorras; "Hörni grabbar, varva inte ihjäl motorn!"

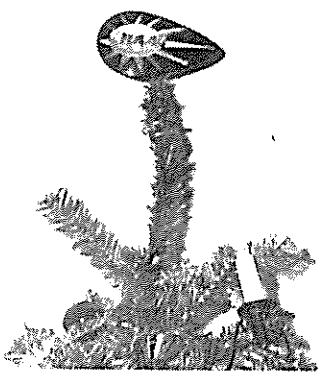
Avslutningsvis vill jag nämna att folkan gav oss en gedigen kunskap i hur man INTE ska köra bil. Därför kan jag räkna in två ordentliga rullningar samt ett antal frontalkrockar och minst lika många tillbud IN-NAN jag kom i ålder att få framföra bil på allmän väg. Till protokollet skall också tilläggas att vi hade ett krav från våra föräldrar att alltid ha godkänd hjälm på huvudet när vi yrade runt i skogen med "racern".

Kan någon gissa vilket märke jag hade som förstabil?

En Folkvagn, nämligen en Bubbla av 1964 årsmodell. Tyvärr så dog den en för tidig död därför att jag matade den med högrenande olja som var avsedd för turboladdade dieselmotorer. Det tyckte den inte om och följden blev ett ljud som påminner om ett paket 7 tums spik i en tvättmaskin och motorras.

Länge leve minnet över alla gamla Folkisar.

JULGRANSPRYDNAD



Varför köpa en massa krims krams till julgranen, när man kanske kan hitta fina prydnader hemma. Så här fin blir Bengt Lyréns julgran till jul.

VAD KOSTAR VÄRMEN?

Den vanliga värmen har man "gratis", eftersom den tas direkt från motorns kylflöde.

För den årliga översynen av värmesystemet får man räkna med några tior i arbetskostnader, men det är väl använda pengar och ett förutseende som man inte ångrar när kvicksilvret drar sig neråt i termometern.

Täckplåten som är svensk både till ide och tillverkning, kostar bara 35 kronor. Monteringskostnaden uppgår till ca:10 kronor.

Eberspächer bensinvärmare kostar för Volkswagen personvagn

Typ FP8.....497:-

Volkswagen transporter

Typ FB10.....595:-

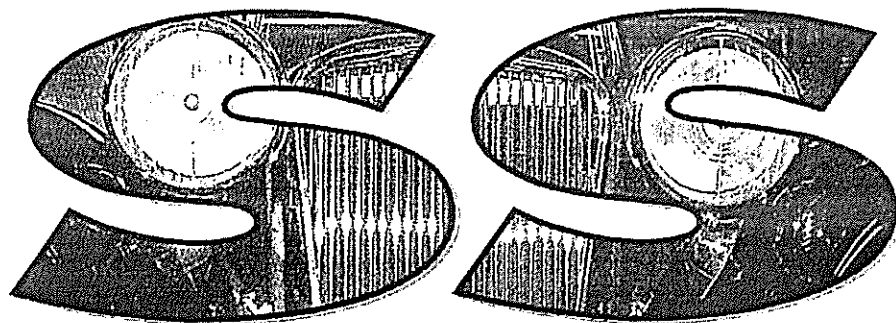
Volkswagen pick-up

Typ FB11.....675:-

Volkswagen Karmann-Ghia

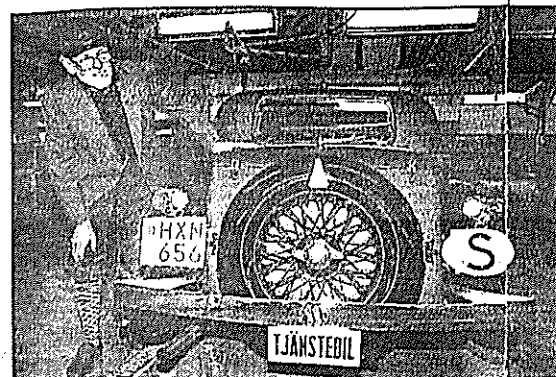
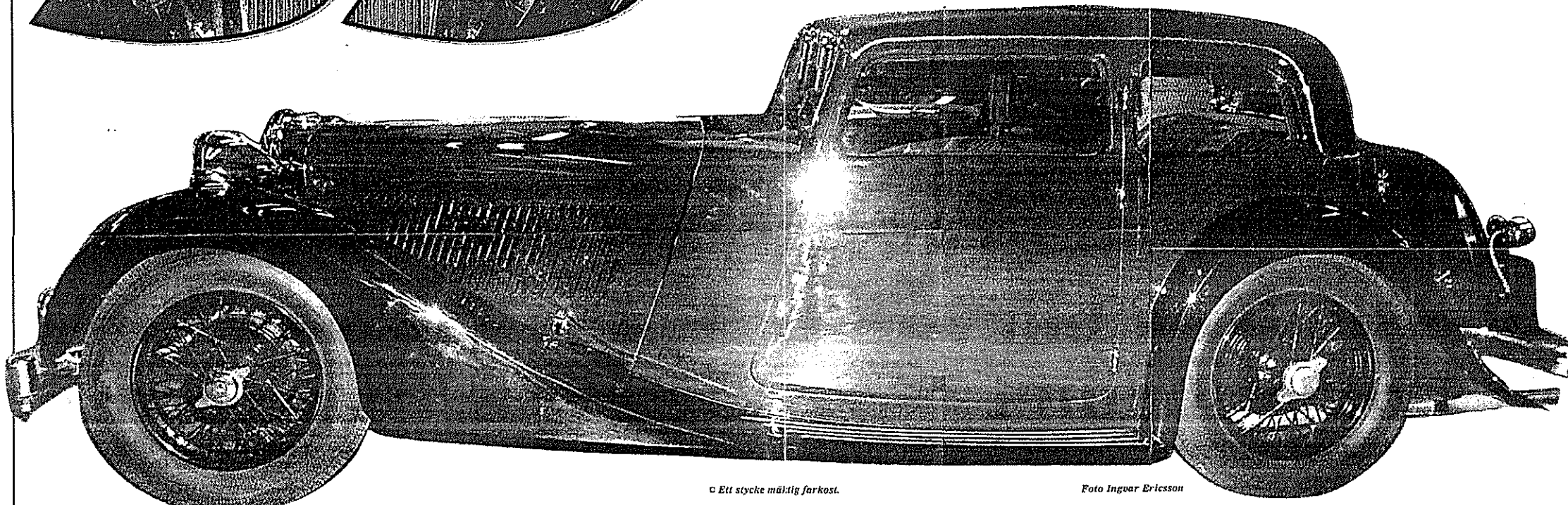
Typ FB15.....690:-

JAGUAR

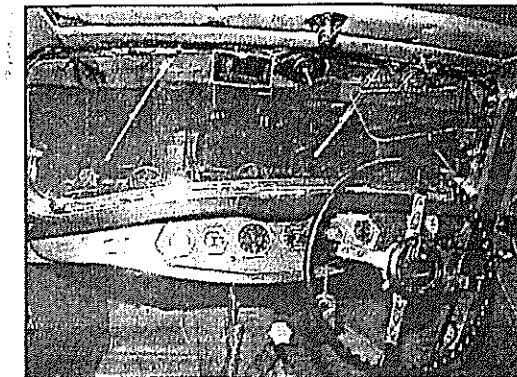


J
A
G
U
A
R

J
A
G
U
A
R



En brittisk 30-talsklassiker. Folke Löfgrens, Frösön, nyrenoverade SS 1 från 1934.



En dragig finess är att både vindrutan och bakrutan gör att öppna så att det kan skapas rejält korsdrag genom bilen.

- drömmen som blev verklig

ÖSTERSUND (LT) Underdocknad LT-skrubent har lärt sig en läxa: - Frys aldrig åt Folke Löfgrens!

Nog för att vi smådreglat över hans mycket fina T-Ford på diverse veterarbilsarrangemang, men när han en dag för snart tio år sedan förtjust fästade att "jag har skaffat mig en SS 1 1934 i småbitar som jag ska sätta ihop", då förs undertecknad:

- Det fixar du aldrig!

Därför var det med viss skepsis som vi en dag för en vecka sedan mottog ett telefonsamtal från yrkesläraren Clas Jonsson på Palmcrantzskolans lackavdelning i Östersund och som alldeles lyriskt tillkännagav att han hade "en helvetes fin kärva som det står SS på" snyttad och toppputsad i skolverkstaden.

- Är det Folke Löfgrens?

- Yes!

- Jösses!

Så vi följde den numera mångdubbelt finssige Folke, 62, bosatt på Frösön, till skolan när han skulle hämta ut sin klenod för jungfrufärd.

- Vilken bil!

En British Motor Car av ärligaste mellankrigsmodell.

Den är bärkerad i en något ljus variant av dark british racing

green med svarta stänkskärmar, en Jaguar-bilens anfader som det enligt klubbmatrklar och motorhistoriska register lärmed endast finns tre rullande exemplar av i vårt land.

De övriga två tillhör Bengt Arebjör, Barnängens herrgård i Stockholm, och Neil Jonsson, Ålmunge i Uppland.

Folke Löfgren, pensionerad kassaapparatsförsäljare, köpte sin SS 1 1986 och gick omkring och gruvade sig och forskade innan han 1988 satte tänderna i detta halvautitka underverk med föresatsen att ge bilen en renässans i nyskikt.

Stolt som ett helt dussin toppar mottog Folke Clas Jonssons avskedslönor och bjöd LT på en provtur.

Kändes inte så Räckräkligt tokigt, faktiskt.

Förflyttade 60 år tillbaka i tiden blickande ut över den raka motorhuvens som avslutas med två vackert bulliga lyktor vid de ståtliga stänkskärmar, och något snar utstrickande oss i de röda skinnfåtjerna åkte vi omkring på Odenskogs vägnät och njot av färden.

Den går faktiskt riktigt tyst och behägligt, Folkes SS.

Den sexcyndriga 2.1 litersmaktigen levererar 52 hästkraftiga potenta hästar och kraften överförs till 18-tunnsjulen via en fyrväxlad lada med osynkad etta.

Fört gar den inte

Inte ens den mest hungrige laserpöls torde kunna få Folke att torka på en 110-sticka.

I och för sig lär den utmaningen aldrig uppstå.

Bilen går bäst i runt 60, och fortare än så kör inte Folke.

Detta rara stycke bil inregistrerades i vårt land den 20 december 1933 och dess första ägare var sannolikt bilbyggaren Per Westert, Landskröva.

Han lade bilen fram till 1939 då fru Inga-Britta Ericsson, Stockholm, köpte den.

När hon avled övertog den av hennes man, Automobilhistoriska klubbens tidning Antihistoriens förste chefredaktör Berndt Ericsson, som ägde den fram till 1985 när Folke Löfgren köpte den.

"förpackad i kartonger".

Det första Folke lät göra i renoveringsarbetet var att blåstra ramen och lamma in motorn till renoveraren Lennart Siljeström.

Siljeström tvingsades beställa komponenter från Göteborgs Känningsfabrik.

- Jag är mycket nöjd med den motorrenoveringen, säger Folke Löfgren.

Bilens namn, SS, är ett kapital för sig.

De lärde tvistar om vad förkortningen egentligen står för.

Somliga säger Standard Swallow, andra säger Swallow Special och man hör även Swallow Sidecar.

Inte ens bilen föder, William Lyons, som byggde sin verksamhet i Coventry med att tillverka motorcykelsidovagnar, sade sig vara säker på saken.

I varje fall avslöjade han aldrig förkortningens betydelse.

Bilen fick heta SS, ett namn som följde med in i andra halvåret av 50-talet i modellbeteckningen på en av Jaguarfabrikens läckaste macho-modeller någonsin, XKSS, en tvåsitig skönhet, en felande länk mellan D-type och E-Type.

Namnet "Jaguar" debuterade redan 1936 på modellen Jaguar SS 100, en utvecklad, tvåsitig sportvariant av Folkes SS 1.

Tanken var att "Jaguar" egentligen skulle ha varit "Lion" (Lejon) däpt efter William Lyons, men "Jaguar" låt räre och smidigare, och så fick det bli.

Mera officiellt slopades beteckningen SS 1945.

Då hade världen fått mer än nog av SS, som var förkortningen för Sturm Staffel, Hitlers elitsojater, och "Jaguar" var den benämning som därefter gällde för fabriken produkter, med undantag för XKSS.

Enligt vägmätaren har Folke Löfgrens bil gått 13400 mil, och torde ha ett lapom antal varken mil framför sig under hans kommande.

- Vad vill du ha för att sälja den, frågade LT lite avundsjukt ofant.

- Den förhandlingen får du föra med mina efterlevande!

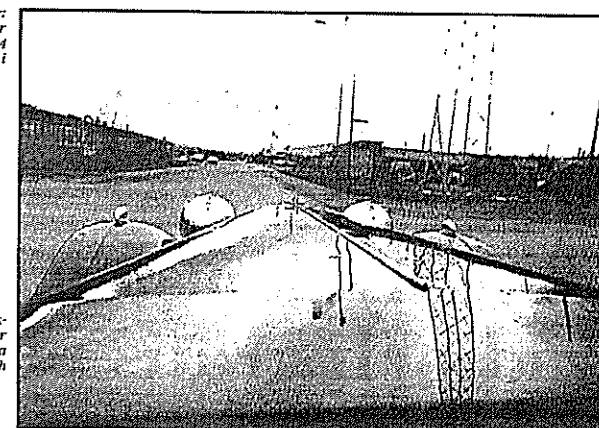
Ingvær Ericsson

En stycke mäktig farkost.

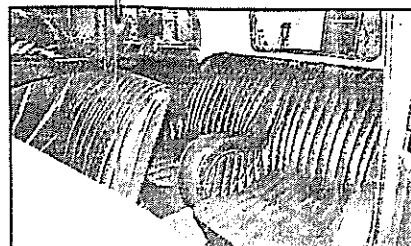
Foto Ingvær Ericsson



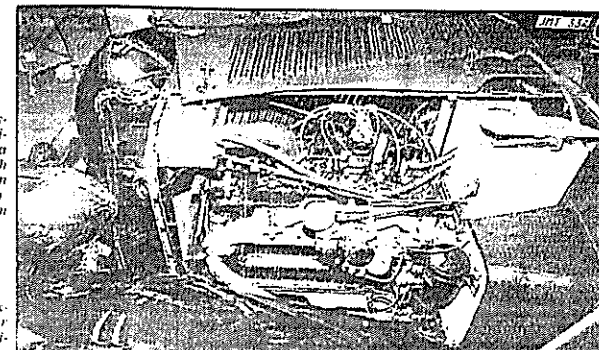
Bilden till vänster: Verktögsuppsättningen är helt original från 1934 och förvaras i ett fack i kofferten.



Bilden till höger: Utsikten genom vindrutan är magnifk över den långa huven, strålkastarna och stänkskärmar.



Bilden till vänster: Bakvädet är en sällsam variant som ser ut som två karanfötjler. Lackert och tämligen bekvämt men inte över sig gott om ben och fotrymme för en långvägd.



Bilden till höger: En sex-cylindrig 2.1 litermotor på 52 hästkrafter av skilpansens drivkälla.

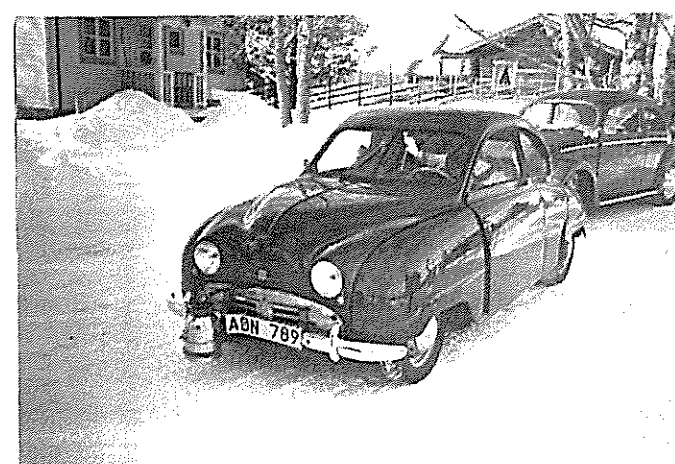
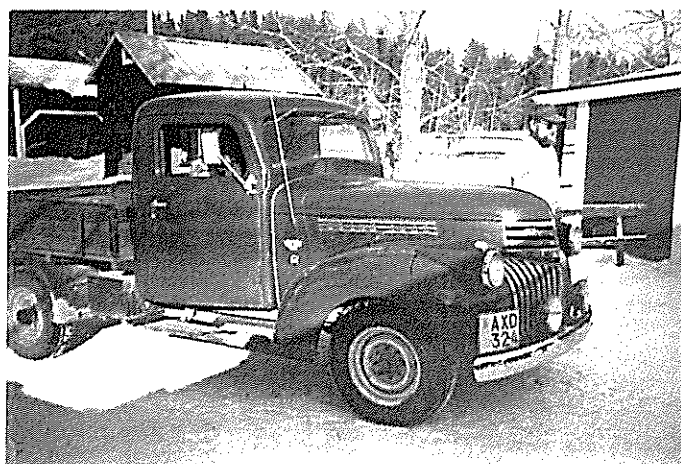
VINTERRALLY

24-25 februari 1996

Samarrangemang med Sundsvalls Motorveteraner.

Start i Östersund respektive Sundsvall och gemensamt mål i Hammarstrand. Gratis övernattnig i Gullbackens Fritidsby, middag, dans och på söndag uppställning. Chans för ortsborna att se deltagande ekipage. Separat utskick i januari för anmälan och fler detaljer.

(PS. -95 års vinterryally samlade ca 30 ekipage från JVBK, första gången vi provade vinterrally!)



Bilder från 1995 års vinterrally.

LONDON BRIGHTON RALLYT 1975

Av Örjan Bergqvist.

Under sökning av papper hittade jag detta manus som var tänkt att införas i klubbtidningen. 20 år har gått sedan resan och mycket har hänt. Per Åke finns ej längre bland oss, han omkom vid en flygolycka i början av 80-talet. Per Åke var mycket aktiv, i samband med att han gick högskolan i stan köpte han ett ställe i Kläppe Hallen. Förutom att bygga sportstuga gjorde han i ordning en gammal ladugård för att kunna ställa in sina fordon. En Chev -36 cab som han grävt upp ur en sophög och en londonbuss som han inköpt då han under en tid arbetade som busschaufför i London samt en MG 1939, för att nämna en del. Förutom detta ägnade han sig även åt flygning och sportdykning. Som ni förstår så minns många av oss aktiva på 70-talet Per Åke med stor saknad. Här följer berättelsen om resan. London Brighton rallyt 1975 berättat av Örjan Bergqvist, medresenär och guide Per Åke Tegstedt (londonbussägare).

Avresa för mig med tåg mot Örebro kvällen den 29 oktober. Efter en natt med dålig sömn, tidig uppstigning i Örebrotrakten där jag hämtades på stationen av Per Åke som nu arbetar på att samordna busstrafiken i Örebro län. I Per Åkes lägenhet intogs morgonfika under livligt ventilerande av gångna och kommande aktiviteter. På stan inköptes sen film och andra förnödenheter, varefter vi startade vår färd de 30 mil till Göteborg med Per Åkes 142:a. Klockan 16.30 körde vi ombord på Tor Anglia, medresenärer var mest fotbollsspelare och supporters på väg till England. Under resan lärde vi oss att idrott och sprit hör ihop.

24 timmars båtresa, sakt gung, discotekdans, god mat och någorlunda god sömn. Väckningen på morgonen skedde med hjälp av brandsläckare! Någon hade utlöst brandsläckaren i korridoren utanför.

I mörkningen slussades vi in i dockan i Immingham. Bilresan sen på vänster sida (kändes lite konstigt) mot Jincoln där vi stannade och andades in engelsk luft och miljö. Fortsatte resan sen till London där vi efter en stunds letande hittade igen Kenilwort hotel nära Hyde Park. Nattparkering av bilen, inom filmarkering, före gathörn med

halva bilen på trottoaren. In med väskorna och sen ut på stan där vi knallade runt i de centrala delarna till fram på småtimmarna.

Lördag morgon breakfest och sen med bilen någon kilometer norrut till Portobello Road, marknadsgata, kilometervis med antikaffärer och salustånd med allting, gamla skor, korv, apor, mässingsignalhorn, grammofoner, byråer osv. Samt massvis med udda och festliga människor. Efter marknaden in mot centrum och Science museum, tekniskt museum av enorm storlek. Där visiterades vi av vaken, fanns möjligen någon IRA-bomb i kameraväskan? Resten av dagen strövade vi omkring bland flera århundradens tekniska underverk, från enkel hävstångsteknik, tråkugghjul vidare bland vagnar, lok, bilar, flygplan osv. Flera dagar hade behövts för att se allt.

Efter mat och en stunds meditering över annonstidningen Ex-canchen Morts riggade vi om och kastade oss ombord på en dubbeldäckare, åkte vilse, hittade tillbaka med hjälp av tunnelbanan, in mot centrum, vid Picadilly Circus hittade vi ett dansställe "Världens träffpunkt". Efter besöket strövade vi runt i Soho, massvis med danskt och svenskt porr och porrklubbar med inkastare.

Vi hann med någon timmes sömn före söndagsmorgonens rallystart klockan 8.00 i Hyde Park. Ett antal bilar kördes fram, bråttom, nu skulle det fotograferas innan dom åkte iväg. Nästa grupp 7-8 bilar och nästa och nästa, tog det då aldrig slut! Panik, filmen började tryta, ransoneringsprogram, 285 startande fordon tillverkade 1904 och tidigare. Tonvis med mässing, ång- och bensindrift, gummihjul och järnskodda trähjul, eld och oljerök, veva och skjuta på, höghjulingar, färg och festliga kläder, en sol som började titta fram bakom molnen. Julafton för såna som oss. Sedan flertalet kommit iväg, några måste få krångla, bland annat en av de två deltagande svenskarna Bert Andersson med Olds.

Vi inköpte mer film och hastade iväg förbi Big Ben och ut genom södra London mot Brighton. Vi körde om en del rallybilar. Melker Ekströmmer den andre svensken stod vid vägkanten och mekade. Vi fortsatte tills vi fastnade i en bilkö som bara kröp fram, rallybilarna vinkades förbi, då gav vi upp och vände mot London. På vägen tillbaka stog Bert Andersson med ett trasigt motorfäste, det blev lastning på trailer och modern bil till Brighton i stället.

Vi fortsatte in mot stan men svängde mot Greenwich park, besökte observatoriet med nollmeridianen mitt i dörren. Vi besåg theklippern Cutty Sork och tittade ner i den gamla gångtunneln under Themsen. Vi fortsatte, medan solen gick ner, med bilen över Tower Bridge, förbi Tower, Green Park, Hyde Park och till hotellet. Det var vår sista kväll i London, den avslutades på en indisk restaurang, oj vad det sved i munnen!

På måndagsmorgon åkte vi norrut mot nästa höjdpunkt, Flygmuseet i Biggleswort, be-

nämnt Shuttlewort Collection. Måndag, fritt inträde, vi strosade omkring ensamma i hangarerna bland flygplan som verkligen var flygplan Bristol Roxkife, Hawcer Tomtit, Sopwith Pup, Auro Tutor, Bleriat XI, Currus Moth, Deeper dussins Blackburn, sköna namn på sköna maskiner. De flesta renoverade och flygdugliga. Där fanns också gamla brandsprutor, bilar, motorcyklar, motorer, propellrar och navigatörernas utrustning och klädsel. Sista söndagen juli, augusti, september och oktober drar man ut planen ur hangarerna och flyger med dem, även de allra äldsta, skulle något sådant få förekomma i Sverige! Nej, här är snart allt roligt förbjudet. En englandsresa till en sådan dag står högt på önskelistan, tänk bara på motorljudet!!

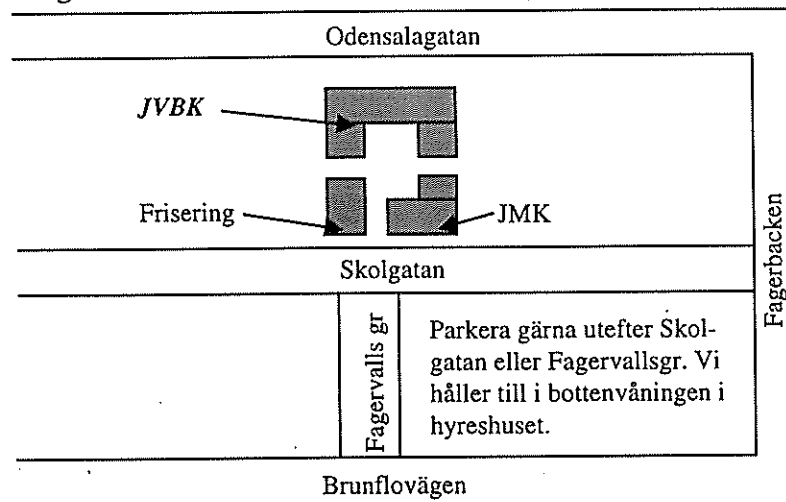
Klockan fem åkte vi österut mot Felixtown och färjan, vi fick oss lite käk på en pub i förbifarten. Resan hem gick med Tor lines nya enormt stora båt Tor Britannia ny 1975, 45 000 hästkrafter, marchfart cirka 25 knop, 182 meter lång, 23,5 meter bred, 47 meter hög, 1 500 passagerare och 420 personbilar. Bastu med bar längst ner i fören och sen hiss nio våningar upp till swimmingpoolen. På den här resan medföljde säkert mindre än hundra personer och ett fåtal bilar. Bion gav Bonnie and Clyde.

På tisdagkvällen anlände vi till Göteborg och oj, vad allting såg rent ut! Vi besökte där Per Åkes kusin, en tjej med skinn på näsan, hon bjöd på vickning och en vild diskussion om konst till fram på småtimmarna. Tack och lov att man inte besitter en modern konstnärs låga ambitionsnivå. Naturlig resa till Örebro så att Per Åke hann till jobbet och för mig en stunds ryggsläp. Vid en promenad fram på dan beskådades en snygg A-Ford -29 Phaeton som gjorde reklam för ett varuhus. Efter en god middag på Wessels med funderingar om bil och flygplansinköp, det skulle inte vara helt omöjligt att få tag på en Tiger Moth så tog jag tåget till Jämtland.

Oiktigt för Östersundare och Frösöbor!

Nu har cirka 80% av alla medlemmar erhållit sitt **GRATIS** exemplar, kostar egentligen 40 kronor, av vår nya medlemsmatrikel med uppgifter om alla cirka 600 medlemmar, alla cirka 1200 fordon, med uppgifter om märke, modell, årsmodell, skick, registreringsnummer osv. Vår matrikel är, vågar vi själva påstå, en av Sveriges bästa!

Varför kommer ni då inte förbi klubblokalen på någon måndagskväll 19.00-21.30 och hämtar erat gratisex? (88 sidor!)



Vi kommer nämligen inte att offra 20 kronor per styck i porto på ett utskick inom Östersund-Frösön!

Genom välvillig medverkan och samarbete av medlemmar har de flesta ute i länet fått hem sitt exemplar i brevlådan utan avgift för klubben.

Det är nu sista chansen att få matrikeln före jul. På grund av att klubblokalen är uppsagd från nyår. Alla som har en nyckel till klubblokalen måste lämna tillbaka den till någon i styrelsen före jul! Tips på ny klubblokal mottages tacksamt, hör av er till styrelsen.

Forts från sid 7.

Tack alla ni som ställde upp!

En liten sensmoral beträffande det här med tid: Det påminner mej om bonden hemma i byn, vars bror varje försommar tålmodigt tillkännagav att han nu kunde ställa upp och hjälpa sin bror bonden med slottern.

- "Det är för tidigt, sa bonden. Efter att ha fått detta klargörande besked år efter år, beslöt sig brodern för att en gång för alla gå till botten med det hela. När bonden nästa sommar i vanlig ordning fick svaret. - "Det är för tidigt", spände han ögonen i bonden och sa; - "Det är alltid för tidigt för dej, till det är för sent." Så var det med det.



Kungen i samspråk med bland andra Tomas Hägg, Åre kommun, inför tal och bandklipping.




Ärende	Mötesdatum
Årsmöte	1995-11-18
Mötesplats	Närvarande
Nya museet	37 st medlemmar
1	Årsmötet öppnades av ordföranden Sture Kindberg som hälsade medlemmarna välkomna. Han presenterade även lite statistik framtaget ur medlemsregistret.
2	Till mötesordförande valdes Torgny Eklund och till mötessekreterare utsågs Mona Ericsson.
3	Förklarades mötet vara behörigt utlyst.
4	Till att jämte mötesordföranden justera årsmötesprotokollet valdes Jan-Gunnar Jonsson och Hans-Bertil Rosell.
5	Föredragningslistan fastställdes.
6	Närvarolistan förklarades godkänd som röstlängd.
7	Verksamhetsberättelsen föredrogs och lades med godkännande till handlingarna.
8	Kassarapporten föredrogs och lades med godkännande till handlingarna. Revisionsberättelsen föredrogs och resultat- och balansräkningen fastställdes. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret.
9	Ordföranden presenterade aktivitetsplanen för 1996. Fastställdes budget för 1996.
10	Årsavgiften fastställdes att vara oförändrad, d v s 200 kr för ordinarie medlem och 25 kr för familjemedlem.
11	Fastställdes att arvoden skall vara oförändrade.
12	Fastställdes att antal styrelsemedlemmar skall vara oförändrat.
13	Till ordförande för verksamhetsåret 1996 valdes Sture Kindberg.
14	Else-Britt Tegstedt omvaldes som styrelseledamot. Sture Persson och Åke Jämtsäter nyvaldes som ledamöter. Sture Persson utsågs även till kassör, punkten förklarades omedelbart justerad.
	Birgitta Grauers omvaldes som suppleant. Sven Olof Norin och Barbro Stjernström nyvaldes som suppleanter.




Ärende	Mötesdatum
Årsmöte	1995-11-18
14 forts	<p><u>Styrelse 1996</u></p> <p>Sture Kindberg 1996 Else-Britt Tegstedt 1996-97 Mona Ericsson 1995-96 Sture Persson 1996-97 Iréne Fregelin 1995-96 Jan-Gunnar Jonsson 1995-96 Åke Jämtsäter 1996-97 Birgitta Grauers 1996 Sven-Olof Norin 1996 Barbro Stjernström 1996</p>
15	Till revisorer för 1996 omvaldes Yngve Boson och Sven Jernberg. Till revisorssuppleanter för 1996 omvaldes Kent Lidén och Roland Kämpenberg.
16	Till ombud vid MHRF:s förbundsstämma utsågs Sture Kindberg och Folke Boogh.
17	Till försäkringskommitté för 1996 omvaldes Folke Boogh, Gösta Lindström och Göran Lindberg.
18	Till valberedning för 1996 omvaldes Sven Schylberg, Mikael Eriksson och Hans-Bertil Rosell.
19	Inga motioner hade inkommit.
20	Övriga frågor: Sture Kindberg informerar från MHRF:s miljösymposium om bränsle samt från MHRF:s förbundsstämma. Ordföranden avtackade de avgående styrelseledamöterna Sven-Olof Norin och Magnus Roos samt medlemsregistratören Märta Backlund med blommor.
21	Årsmötet förklarades avslutat.

Östersund 1995-11-18


Mona Ericsson
Sekreterare


Jan-Gunnar Jonsson


Torgny Eklund
Mötesordförande


Hans Bertil Rosell

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR
JEMTLANDS VETERANBILKLUBB 1995

Styrelse:	Sture Kindberg Else-Britt Tegstedt Mona Ericsson Sven-Olof Norin Iréne Fregelin Jan-Gunnar Jonsson Magnus Roos Birgitta Grauers Åke Jämtsäter Sture Persson	Ordf Vice ordf Skr Kassör Ledamot " " Suppleant " "	1995 1994-95 1995-96 1994-95 1995-96 1995-96 1994-95 1995 1995 1995
Revisorer:	Yngve Boson - Sven Jernberg		
Suppleanter:	Kent Lidén - Roland Kämpenberg		
Medlemsregistrator:	Märta Backlund		
Arkivarie:	Folke Löfgren		
Garagefogde:	Anders Eklund - Jan-Gunnar Jonsson		
Materialförvaltare:	Åke Jansson		
Försäkringskommitté:	Folke Boogh - Gösta Lindström - Göran Lindberg		
Redaktionskommitté:	Else-Britt Tegstedt - Jan-Gunnar Jonsson - Gunnar Isaksson Magnus Roos		
Lokalreportrar:	Lars Bergwall - Sven Asp - Hans Ola Törnberg		
Evenemangskommitté:	Iréne Fregelin - Märta Backlund - Birgitta Grauers Åke Jämtsäter		
Kurs- och Marknads-kommitté:	Magnus Roos - Vincent Eriksson		
Rallykommitté:	Jan-Gunnar Jonsson - Sture Kindberg - Carl Olof Kingstad Sture Persson		

Verksamheten

Jemtlands Veteranbilklubb bildades 1970 och har således under det gångna året firat 25-årsjubileum.

Under verksamhetsåret 1995 (941001 - 950930) har klubben haft åtta styrelsesammanträden, 5/10 - 2/11 - 7/12 - 22/2 - 5/4 - 24/4 - 10/5 och 23/8. Årsmötet hölls den 16/11 1994.

Antalet medlemmar 950930 var 614 st ordinarie medlemmar och 47 st familjemedlemmar. Årsavgiften utgör 200 kr för ordinarie medlem och 25 kr för familjemedlem. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde utgör 50 kr.

Under verksamhetsåret har klubben köpt en persondator och en skrivare. Ett adb-baserat medlemsregister över samtliga medlemmar och deras fordonsinnehav har lagts upp och en medlemsmatrikel gavs ut i juni.

Under Expo-Norr anordnade JVBK en utställning på temat Jord, Skog & Trä.

Vid MHRF:s miljösymposium och efterföljande förbundsstämma i månadsskiftet september/oktober deltog Sture Kindberg och Folke Boogh.

Aktiviteter

Evenemangskommittén:

I november 1994 hölls årsmötet på Gamla Teatern i Östersund. Ca 30 medlemmar deltog.

I januari 1995 besöktes IS:s museum. Guide visade museet och berättade om karolinerna. Ca 35 medlemmar deltog.

Mars 1995 anordnades en visning av Rådhuset. I samband med detta hölls även en informationsträff för nya och gamla medlemmar. Ett 40-tal medlemmar kom till den träffen.

Cruisingkväll i samband med Motormässan i maj. Ca 200 st fordon cruisade, varav ett stort antal var veteranbilar.

I maj besöktes också flyg- och lottamuseet i Optand. Ca 40 medlemmar ställde upp.

Under sommaren har även ett antal fordon deltagit i de sk onsdagsträffarna med samling vid Statoil. Därefter har fordonen körts i kortege genom stan och ut på Frösön för fika och bilprat.

Rallykommittén:

Rallysektionen har under verksamhetsåret 1995 utökat sina evenemang med hör och häpna 200 %

Under jubileumsåret kördes klubbens första vinterrally, Tjälavägen. Nästan 30 startande och ett uppskattat rally, fint väder och fina vintervägar.

Under juni kördes vårt traditionella Storsjörally med deltagande från Norge med 6 ekipage. Naturligtvis bra väder och fina rallyvägar.

Hösten bjöd på ett höstrally under september där vi provade ett nytt koncept: Rebusjakt med slutmål hos Åke Jämtsäter vid familjens fritidsställe. Ca 25 startande, ett fullt godkänt arrangemang.

Redaktionskommittén:

Backspegeln har under året utkommit med fyra nummer. Därutöver har ett extra utskick till medlemmarna gjorts innehållande olika sommaraktiviteter. Till tidningen har bifogats MHRF:s annonsblad och evenemangskalender samt försäkringsfolder.

Kurs- och marknadskommittén:

Under 1995 har kurs- och marknadskommittén anordnat den årliga Mittnordenmarknaden i anslutning till Motormässan den 28 maj. Deltagarantalet var stort vilket delvis var en följd av att Sundsvallsmarknaden gick av stapeln dagen innan och en del säljare och köpare därifrån passade på att besöka vår marknad.

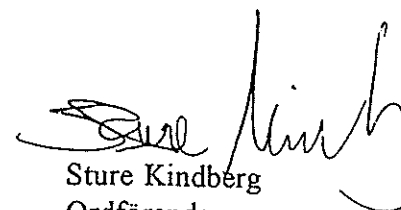
Ungdomssektionen:

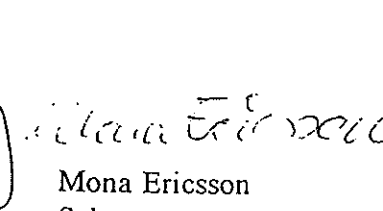
Ingen aktivitet har förekommit under verksamhetsåret.

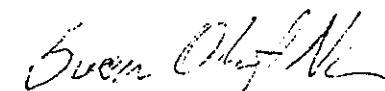
Damsektionen:


Damsektionens målsättning är att klä sig i tidsenliga kläder vid olika evenemang. Tyvärr är intresset lågt och damsektionen ligger därför i träda. Några medlemmar deltog dock i invigningen av nya museet. Else Britt Tegstedt deltog i ett av Jamtlis historiespel och lånade ut tidsenliga kläder samt bil.

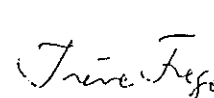
Slutligen vill styrelsen framföra ett varmt tack till alla för visat förtroende och intresse.



Sture Kindberg
Ordförande


Mona Ericsson
Sekreterare


Sven-Olof Norin
Kassör


Else-Britt Tegstedt


Irene Fregelin


Jan-Gunnar Jonsson


Magnus Roos

Resultaträkning			Intäkter
	Kostnader		
Aktiviteter	21.051:50	Aktiviteter	46.712:00
Administration	22.041:00	Administration	9.193:90
Hyror	36.272:00	Hyror	39.098:50
Porto, tele	16.101:50	Porto, tele	1.892:00
Backspegeln	54.617:00	Fordon, inv	27.000:00
Fordon, inv	23.079:50	Medlemsavg	108.115:00
Tröjor, märken	11.441:00		
Årets överskott	47.407:90		
	232.011:40		232.011:40

26

Balansräkning		
Tillgångar	Skulder	Eget kapital
Kassa	2.337:00	Ing saldo f g år
Bank	1.581:21	Årets resultat
Postgiro	75.976:17	
	79.894:38	79.894:38

BÖCKER I JVBK:s BIBLIOTEK

Titel	Författare/Förlag:	Bok Nr
50-talare	Semic	28
60-talare	Semic	29
A to Z of Cars 1945-1970 Classic & Sportscar		127
A to Z of Cars of the 1930's Classic & Sportscar		126
Antique Auto Body, Brass Work for the Restorer		45
Arméns första bil	Bo Kjellander	50
Arméns första bil	Bo Kjellander	183
Autohistorica nr 1 årg 1 maj 1957 (nytryck)		130
Backspegeln Årskavalkad Z1987 årg 1		100
Backspegeln Årskavalkad Z1988 årg 2		101
Backspegeln Årskavalkad Z1989 årg 3		131
BERNERS 1925-1975		54
BIL (Drömmar och drömbilar)		21
BILAR (En Guinness rekordbok(När? Var? Hurr?))		33
Bilarna vi körde	Peter Haventon	120
Bilens Historia	Curt Borgenstam	173
BILER 1885 till nu	Det danske forlag	44
Bilplöjlarer		41
BLIKK-LISE	Peter Spier	39
British Family Cars of the Fifties	Michael Allen	116
Carbureter Motorfrimning och förgasarservice		154
CARS silvvergrå färg 10		61
CARS silvvergrå färg 11		62
CARS silvvergrå färg 12		63
CARS silvvergrå färg 13		64
CARS silvvergrå färg 8		59
CARS silvvergrå färg 9		60
CARS svart färg CHY-COT		65
CARS svart färg DAC-DED		66
CARS svart färg DED-DKR		67
CARS svart färg EGO-FIAT		68
CHEVROLET a History from 1911		35
CITROËN Personwagen	Hans Olto Meyer Spielbrink	117
Collectible Automobile august 1987		23
Collectible Automobile Dec 1988		121
Collectible Automobile Febr 1989		122
Delco Remy Service Manual		143
Den luftkylda VOLKSWAGEN	Bo Bertilsson	201
Den stora automobilboken 1947 Del 1		180
Den stora automobilboken 1948 Del 2		181
Den stora automobilboken Del 1	Natur & Kultur	198
Den stora automobilboken Del 2	Natur & Kultur	199
Detroit Diesel Engines Series 53 Service Manual		145
Deutsche Autos 1920-1945		69

VOLVO servicehandbok (röd pärm)	151
VOLVO servicehandbok (röd pärm)	152
VOLVO Servicemeddelanden	153
VOLVO Terrängbil 11 och 13 1979 3	158
VOLVO Terrängbil 11 och 13 1979 4	159
VW 1600 TLE Bränsleinsprutning	166
VW Reparationshandbok 1968 Kaross	167
VW Reparationshandbok 1968 Typ1	168
VW Reparationshandbok 1968 Typ2	169
VW Reparationshandbok 1968 Typ3	170
VW Reparationshandbok 1969	171
Äventyret Bilen BBB 1977	7
ÖSTERSUND Jubileumsåret 1986	37

Tidningsutbyte JVBK

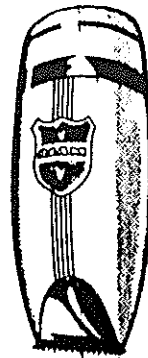
Åger Motorhistoriska Klubb	Fjäderbladet
Automobilhistoriska Klubben	Autohistorica
Classic Motor Magasin	Classic Motor Magasin
Dalarnes Automobil Klubb	Trafikmagasinet
Ford V8 Klubb Sverige	Ford Journalen
Godlands Veteranklubb	GV-Bladet
Motorcykelhistoriska Klubben	Med Motor Cykel
Motorhistoriska Klubben i Skåne	Vintage
Skaraborgs Motorveteraner	Motorveteranen
Sundsvalls Motorveteraner	
Svenska A-Fordarna	Ford A
Svenska Jaguarklubben	Jaguarbulletinen
Svenska Veteranklubben	Autoveteranen
Sveriges Fordshistoriska Klubb	SFK-Bulletinen
Motorhistoriska Sällskapet i Sverige	Motorhistoriskt Magasin
Motorveteranene Hedmark	Motorveteranen
Norrlands Motorhistoriker	Veterankvartlett-Norrland
Norsk Motor Veteran	Norsk Motor Veteran
The British Automobile Club of Sweden	The Bac Gazette
Triumph Car of Sweden	The Triumph
Tröndelag Veteranklubb	Klubbaris
Veteran A/S	Veteran och Sportbilsmagasinet
Volkswagenhistoriska Klubben	Folkvagnen
SHKA-Östergund	
Jemilands Veteranklubb	
SAHS	Ranillerreyen
AJFVS Motorveteraner	

27

Svenskarna och deras autobiler	40
T-Fordens elsystem, renovering mm (lösblad i blå ASG-pärm)	144
Tekno's chassi reparationer	132
Tekno's chassi reparationer supplement	133
Tekno's chassi, supplement 1975	140
Tekno's dieselmotorer supplement	134
Tekno's förgasarmotorer för bilar	135
Tekno's förgasarmotorer för bilar, supplement	136
Tekno's förgasarmotorer för bilar, supplement 1978	137
The Automobile Art of BERTONE	139
The Cars that HENRY FORD built	18
The complete history of the German Car 1886 to the present	34
The Encyclopedia of the worlds Classic Cars	114
The Illustrated Encyclopedia of Motorcycles	128
The Illustrated Encyclopedia of the worlds Automobiles	8
The Scooters Shire	2
The Three Wheels Shire	125
Tio miljoner DODGE under 50 år	124
Tröndelag Veteranklubb årsbok 1989	53
VAUXHALL och OPEL Servicehandbok 1962	129
Vem äger bilen? Bilbok 1927	156
Vem äger bilen? Bilbok 1930	175
Vem äger bilen? Bilbok 1931	82
Vem äger bilen? Bilbok 1937	83
Vem äger bilen? Bilbok 1938	84
Vem äger bilen? Bilbok 1949	85
Vem äger bilen? Bilbok 1956	86
Vem äger bilen? Bilkalendern 1958	87
Vem äger bilen? Bilkalendern 1958	88
Verkstadsandbok 1966	89
Verkstadsandbok 1967	147
Verkstadsandbok TAUNUS 12 M P4	148
Verkstadsandboken 2 1958-60 (lösblad i svart pärm)	146
VETERANBILAR	142
VETERANBILAR	36
Veteranmotorcyklar från hela världen	M
Volkswagen 40 år i Sverige	Antony Bird / Tre Tryckare
Volkswagen Reparationshandbok	Nybloms
Volkswagen Reparationshandbok Band 1	
Volkswagen Reparationshandbok Band 2	
Volkswagen Reparationshandbok Band 2	
Volkswagen Reparationshandbok VW 1500	
Volkswagen Reparationshandbok VW 1500	
VOLVO 1927-1983	
VOLVO Handbok PV 53-57	
VOLVO Lastvagnar Servicehandbok 1977 mm	
VOLVO Personvagnarna från 20-tal till 80-tal	B E Lindh

DKW Ersatzteil-Liste 63 1939-40	197
DKW Instruktionsbok Auto Union 1000	95
Efter körtidsprovet	96
Elektriska ackumulatörer	97
Encyclopedia of American Cars 1930-1980	98
Ersatzteile	172
FIAT Personenwagen	119
Ford 1903-1984	49
Ford Instruktionsbok V8 Lastvagn	3
Ford Reference Book 1940 (Truck)	192
Forums: Bilen 1885-1930	196
Forums: Bilen 1930-1950	194
Forums: Bilen 1950-1970	195
Forums: Motorcykelboken	200
Från larmklocka till biljuss	193
Gammelbilar	24
GM The first 75 years of transportation products	184
Grand Prix Racing 1906-1914	179
Great Classic Cars of the world	187
Gör det själv, handbok för sadelmakerarbeten	56
Henry's Lady	30
Humor Chavalis bilbok för alla	19
Illustrated history of FORD	48
Instruktionsbok för Ford Junior	32
International Car Collector's Yearbook 1	28
Jubileums katalog 10 år 1988	103
Jubileums katalog 15 år 1993	112
Jämten 1977	70
Jämten 1980	155
Jämten 1982	43
Jämten 1983	141
Jämten 1984	149
Jämten 1985	150
Jämten 1986	25
Jämten 1987	17
Jämten 1988	31
Jämten 1989	174
Jämten 1990	138
Jämten 1991	58
Jämten 1992	20
Jämten 1993	55
Jämten 1994	185
Karburator 1972-73 Inb	13
Karburator 1974-75 Inb	51
Karburator 1976 nr 1	1
Karburator 1977 Inb	52
Karburator 1978-80 Inb	38
Karburator 1981 nr 1	
Karburator 1982 nr 1	
Karburator 1982 nr 2	
Karburator 1983 Julen	
Karburator 1985 Våren	
Karburator 1987 nr 1	
Karburator 1991 Jubileumsnr	
Karossbyggaren i Kalrineholm	
Karossmakarns berättelse	
Klassiska Amerikanska Bilar	
Lademans Billexikon ALFA ROMEO	
Lademans Billexikon AUDIN, MORRIS, ROVER	
Lademans Billexikon FORD	
Lademans Billexikon RENAULT	
Lademans Billexikon ROLLS-ROYCE, BENTLEY	
Lademans Billexikon VW, AUDI, AUTO UNION	
Laga själv	
Lastbilarna i går och i dag	
M:s Vägvisare 1959	
Made in Norway	
Maskinelement	
MC från alla tider	
MERCEDES	
Model T Ford Service	
Monstrous American Car Spotters Guide 1920-1980	
Montera själv	
Motorinstruktionen	
Motors bilspecifikationer	
Motors Bilspecifikationer	
När posten och bälten, låget och bilen kom till Brunflobygden	
OPEL Servicehandbok 1958-59	
OPEL Wheels to the world	
Personkraftvagnen WARTBURG 1957	
Pärm med äldre verkstadshandböcker VOLVO	
Pärm med äldre verkstadshandböcker VOLVO P.1800	
Reparera själv	
SAAB Bilarna de första 40 åren	
Samlarfordon	
Scania Kavalkad 1891-1991	
Scania Vabis Instr.bok för dieselmotorer D420-D610 D620-D810	
Se Sverige, Jämtland	
SFRO Bygghandbok	
Skandinavisk Industrikatalog 1890	
Sportvagnen	
Standard Catalog of American Cars 1805-1942	
Stora Bilboken 1986	
Stora Billexikonet	
Svenska Bilbyggare	
Svenska Tävlingsbilar	
Tore Persander	
Fred Steiningar	
Beckman House New York	
Gert Engström	
Semic	
Hans Georg Isenberg	
Bengt Blad	
Motorveteranerna Hedmark	
Motorveteranerna Hedmark	
Hans Georg Isenberg	
Bengt Blad	
Motorveteranerna Hedmark	
Motorveteranerna Hedmark	

Ren rak-sensation



Allt fler herrar med anspråk på verklig väl-rakning väljer RIA M de Luxe, den svenska elektriska rakapparaten. RIA M är en kvalitetsprodukt alltigenom. Och den är mer än en effektiv rakapparat, den trimmar lika lätt nackhår, tinningshår etc. För perfekt finkrakning användes det runda skärhuvudet m. "propellerkniven", ett precisionsinstrument som gör rakningen till ett nöje.

skaffa själv en RIA M
1 års skriftlig garanti!

Amaco, Postfack 6, Göteborg 34
Sänd omg. RIA M DE LUXE elektr. rakapp. å kr 65:— att betalas med kr 20:— vid lev. o. resterande belopp med kr 15:— per mån. (Obs! Inget avb.-tillägg utgår.) 8 dagars returrätt. Aganderättstförehåll.

Namn:
Adress:
Postadress:
Texta namn och adress. TV 3-59



Nyhet!
SLÖJDSÅG
För skolor och hem
fråga Er järnhandlare
JÄRNBIRGER AB - ORSA
Nu JÄTTEKATALOG
UTKOMMEN

Rekv.
NYA JÄTTEKATALOGEN
å kr. 1:—
— den finaste sortering Ni någonsin sett i MODERNT MODELIFLYG, BATAR, MOTORER, RADIOKONTROLL, PLASTBYGGSATSER, TILLBEHÖR. Likvid insändes i frimärken.

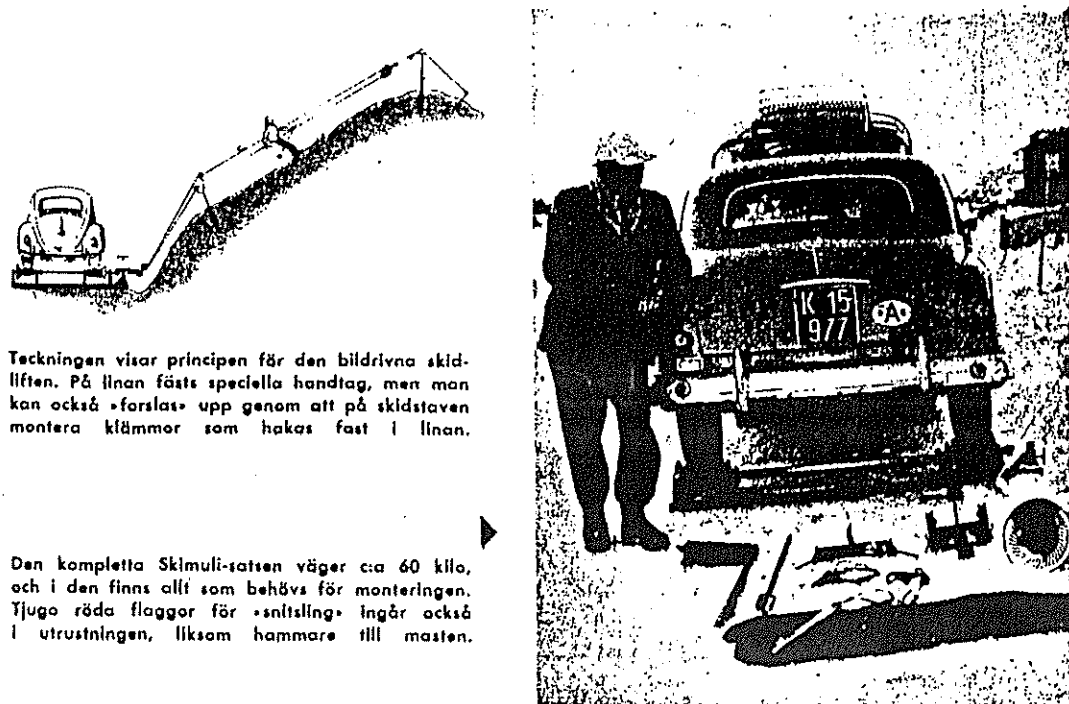
ERIK LINDGREN
Östenvägen 43, Malmö 5V
Härn, rekv. st. kataloger
Namn:
Adress:
Postadress:
TV 3-59

SAKTA I BACKARNA...

Av STIG NAHLBOM Foto: Hans Truöl Teckning: Magnus Gerne



En bil kan användas till snart allting. Förutom att den kan transportera skidåkaren ut i snövärlden, kan den nu också dra honom upp för backarna. Skidliften Skimull som ses i närbild ovan drivs av bilens drivhjul.



Teckningen visar principen för den bildrivna skidliften. På linan fästs speciella handtag, men man kan också »forslas» upp genom att på skidstaven montera klämmor som hakas fast i linan.

Den kompletta Skimull-satsen väger ca 60 kilo, och i den finns allt som behövs för monteringen. Tjugo röda flaggor för »snittning» ingår också i utrustningen, liksom hammare till masten.

Nya Medlemmar

Nils Carlsson
PI 1502
830 70 Hammerdal

Allan Eriksson
Mittgången 5
831 61 Östersund

Magnar Fjell
Brunkullevägen 6
830 60 Föllinge
Tfn bost: 0645 - 104 36
Tfn arb: 0645 - 104 53

Fordonsinnehav:
Chevrolet National -28
Opel Kapitän -50
Volvo PV 444 -53
Opel Rekord Olympia -60
Mercedes Benz 180 -60
Volvo 444 AS PV -48
Volvo 444 KS -56

Jan Erik Helmersson
Störåsen 1124
830 60 Föllinge

Martin Henriksson
Grängsgatan 28 B
840 60 Bräcke
Tfn bost: 0693 - 106 57
Tfn arb: 0693 - 210 13

Fordonsinnehav:
Opel Rekord -60
Opel Rekord -59
Saab 93 B -58
Monark Flakmoped -56
Mustang moped -63
Nymans (NV) moped -53
Jobu - motorsågar

Bert-Olav Jacobsson
Stationsvägen 30
880 50 Backe

Sara Wänseth
Silje 1683
835 91 Krokomb
Tfn: 063 - 343 03
070 - 522 72 24
Fordonsinnehav:
Volkswagen 1200 -65

Jan-Erik Norin
Torvalla 2430
831 92 Östersund
Tfn bost: 063 - 351 52
Tfn arb: 063 - 441 37
Fordonsinnehav:
Volvo P1800 -69

Rolf Näsström
Borrvägen 1
831 61 Östersund

Edvin Staffansson
Skolgatan 70
831 46 Östersund

Age Berg
4438 Storhøgen
830 30 Lit

Weine Simonsson
Bredbyn 3515
830 51 Offerdal
Tfn bost: 0640 - 360 45
Tfn arb: 0640 - 360 60
Fordonsinnehav:
Studebaker M25A-28 -47
Chrysler Valiant V100 Combi -64
Chrysler Valiant V200 Signet -64
Dodge D-200 -69
Mercedes Benz 180D -61
Plymouth Valiant Signet -65
Hurgvarna KAF 256 A -68
Fordson Major Diesel -53

Erik Eliasson
Skogsvägen 11
840 40 Svenstavik

Barbro Stjernström
Harrvägen 11
832 53 Frösön
Fordonsinnehav:
MG TD -50

Mattias Elgendahl
Färjemansgatan 18 C
831 31 Östersund

Erik Nilsson
Strömsundsvägen 2255
830 80 Høting
Fordonsinnehav:
Opel Kapitän de Luxe -59
Triumph GT 6 MK III -72
DAF 313-1 de Luxe Extra -65
VW Limousine 114 -61

Jonny Mattsson
Kolsätt 8554
842 93 Sveg
Fordonsinnehav:
Royal Enfield 500 cc -53

Håkan Eriksson
Buanvägen 7
840 90 Ytterhogdal
Tfn: 0680 - 606 30
Fordonsinnehav:
BMW 600 -59

Ann-Marie Nilsson
Björkvägen 4 C
835 31 Krokomb
Tfn: 0640 - 622 24
010 - 225 17 35

Välkommen till oss!
Vi blir fler och fler ...



Vi har ny adress!

Rolf Raneryd
Härtuna 2882
762 94 Rimbo

Lave Modigh
Rannåsen 1068
831 91 Östersund
Tfn: 063 - 51 33 12

Sune Vestlund
Snickarvägen 4
830 15 Duved

Hans Eriksson
Önevägen 150
832 53 Frösön
Tfn: 063 - 441 32

Bengt Nordqvist
Höla 2063
830 01 Hallen

MITTNORDEN MARKNADEN

Annonser skickas till: JVBK,
Box 2045, 831 02 ÖSTERSUND

SÄLJES

Verkstadshandböcker 375:-/st:
Austin A40 serie A2S6 VH
Austin A55 Cambridge Mark II VH
Austin Seven 850 VH
Austin (4x4) Gipsy SM
Austin A99 Westminster VH
Austin Healey 100 and 3000 WM
BMC Mini 850 VH
BMC 1100 VH
BMC 1800 VH
BMC J4 M10 VH
BMC J4 M10 Vehicles WM
BMC Fvei injection WM
BMC Service specialverktyg
BMC Service Tool Catalogue
MG Mquette mark III VH
Morris Oxford ser V VH
Wolsley Femton hundra VH
Wolsley Femton sextio VH
Wolsley 6/99 VH
VH= Verkstadshandbok svensk text.
WM= Workshop manual engelsk text.

Kaross ca 1926-27. Märke okänt (kan vara Dodge)
pris 500:-.

Hjul till Chevrolet ca 1934 17", 6-bult, plus axlar
ihopkapade till vagnsaxel, men med bromstrum-
mor. Pris 2 axlar, 4 hjul 400:-.

Axel med träckerhjul märke okänt. Maxell? +
Volvo? pris 200:-/st.

Karosplåt: Huv Opel -62, baklucka PV, skärm V-
fram Opel Rekord 64-65, skärm H-fram Saab 96
långnos, skärm V-bak VW 1200.
Carl-Olof Kingstad, Eriksbergsvägen 5, 831 42 Ös-
tersund. Tfn: 063-10 27 41.

Volvo 144 1967. Rattaut. Bra kaross, dålig motor.
Tfn: 063-620 04 Anita, 010-692 29 10 Bengt.

Ford Taunus 17 1958. Blå-vit originallack. Arne
Westin tfn: 063-12 36 64.

Veteranhusvagn Heby. Renoveringsobjekt, billig.
Camilla tfn: 063-222 38.

Daf 750 pickup 1962. 2-cyl. Boxermotor, varioma-
tic. Renoveringsobjekt. 2 st nya baksäckar, 2 st
vinterdäck mm.

Daf -66 delar. Fäljar, motorhuv, soffa, stolar mm.
Viktoria påhängsmotor på militärmotorcykel 50-
tal plus extra motor.

Herreykel 28". AB O Kvaepelin Stockholm.
Sven-Bertil, tfn: 063-51 03 89.

Rädda en Skogsvessla! Hjälpt mej rädda ett inslag
från det gamla skogsbruket. Studebakervessla. Kör-
bar ej rostig, Volvo-motor, hyfsade band av svensk
tillverkning. Lars Bergwall, tfn: 0670-61 12 20.

**Huv till Volvo PV 150:-. Huv till Saab kortnos
100:-.** Magnus Roos, tfn: 063-436 38.

SÄLJES

Ford 352cu motor. Renoveringsobjekt.
Div Opel Rekord -57 delar.
Spolarbehållare Mustang -70.
Corvettespoiler 68-72.
Div Ford 36 delar.
Tfn: 063-10 73 93.

Däck. 1 st Engelbert 450x475-500x20".
1 st US Royal 450x21. Däcken är nästan nyskick
och kostar 500:-/st.

Till Volvo PV: Dörrar, baklucka, huv, front. Även
till Volvo Amazon finns delar, stort som smått.
Till T-Ford: 2 st vänster framskärm, dåliga men
reparerbara. 2 st klammer till tank. 1 st ramframedel
till T-Last, 2 st framaxlar, 1 st bakaxel 26, 1 st olje-
tråg, 1 st motorblock med vevaxel och svänghjul
plus div plåt. Allt Billigt.

Förgasare: Holley 600, fyrportare, nyrenoverad.
Däck: 2 st 215x75x15 med vit rand, körd endast en
sommars. Bra pris.
Mathias tfn: 063-10 62 43, 010-224 46 94.

Opel Rekord 1955. Reservdelsbil säljes billigt.
Roger tfn: 0643-230 00.

KÖPES

Till Husqvarna: "Svartvarna" 188cc köpes däck
2,50x21" eller 2,75x21 nytt eller bättre be-gagnat
som är bra. Jag söker även ljuddämpare. Mathias
tfn: 063-10 62 43, 010-224 46 94.

Gamla tändstift:

Ovanligt fabrikat och utseenden, även
begagnade, rostiga och slitna köpes-by-
tes för samling. Hör av dig du som tror
du har något gammalt intressant som
passar mej!
Christer Elgendahl, Eriksbergsvägen 5,
831 42 Östersund.
Tfn: 063-10 27 14.



A-Ford i bruksskick, helst 1930 Tudor 55 B.
Alf Nordlander tfn: 063-12 22 55,
010-677 05 37.

Delar: Diagonaldäck 5,40-13 eller 5,60-13. Opel-
delar 53-57, allt! Ljusknapp Mustang -65. Delar
UsFord -56. 063-10 73 93.

Extraljus av märket Marchal mod 662/762.
(Vårta på glaset.) Även defekta ex samt lösa delar,
glas, reflektorer, sargar och dyl.
Carl-Olof Kingstad, Eriksbergsvägen 5,
831 42 Östersund. Tfn: 063-10 27 41.

Tung MC minst 500 cc. Alla svar beaktas. Anders
Lövgren tfn: 063-435 43.

Delar till Kapitän -54. Allt av intresse. Magnus
Roos, tfn: 063-436 38.

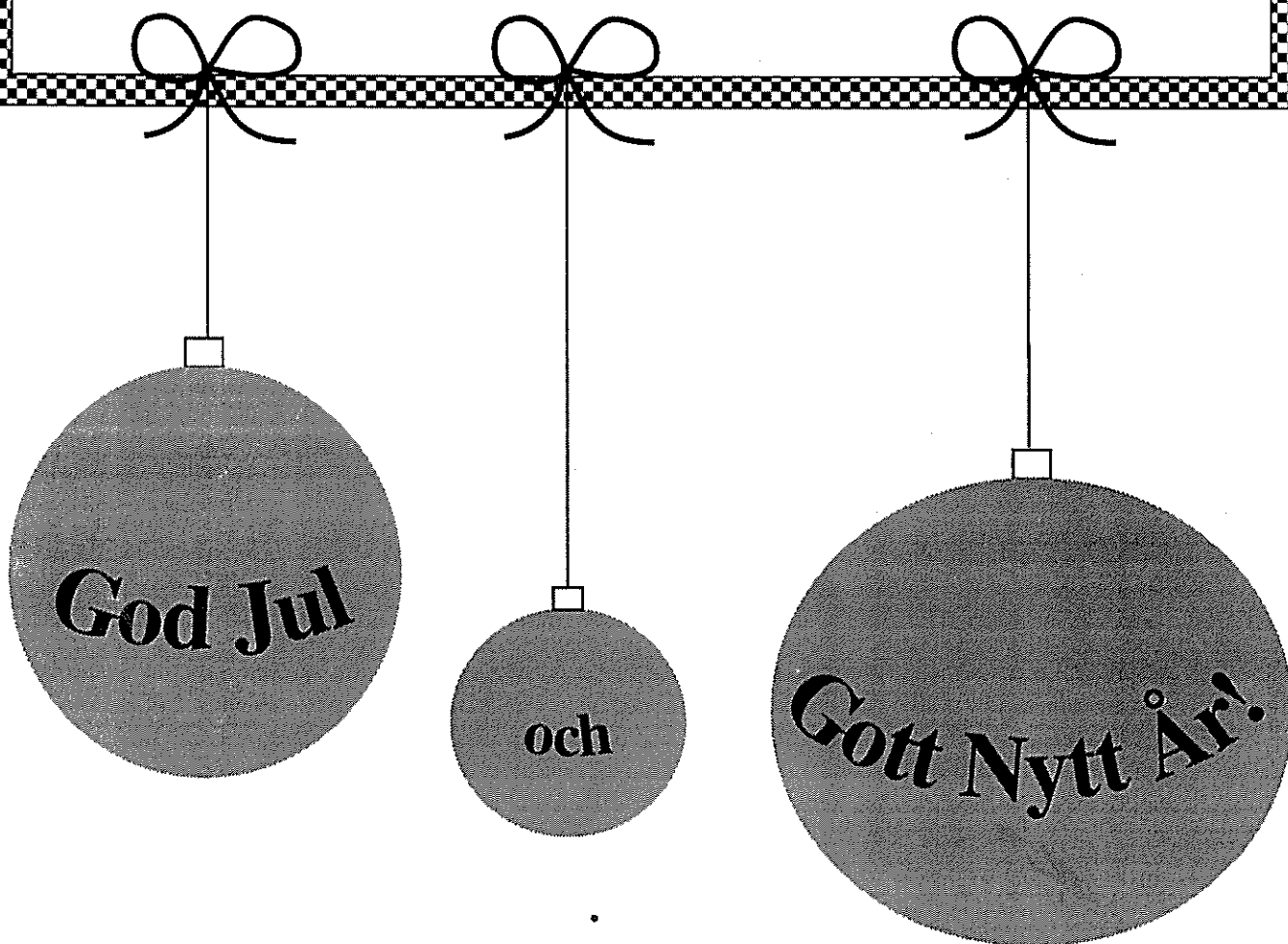
Till Husqvarna 98cc med ILO-motor. Kedje-
skydd, baksäck, förgasare "graetzin" eller likvär-
dig. Per-Olof Jonsson, Solberg 1513, 830 70 Ham-
merdal. Tfn: 0644-300 37.



EVENEMANGSTIPS 1996

24-25 feb Vinterrally. Samarrangemang med Sundsvalls Motorveteraner.

Se sid 11.



tillönskas alla medlemmar från redaktionskommittén.

Nästa nummer av Backspegeln beräknas komma ut den 6 mars 1996. Skicka bidrag till tidningen en månad i förväg till:
Else-Britt Tegstedt, Åkerbärsvägen 11,
831 62 Östersund.

I REDAKTIONEN

Redaktion: Else-Britt Tegstedt, Gunnar Isaksson,
Jan-Gunnar Jonsson, Magnus Roos,
Sven Asp, Lars Bergwall, Hans-Ola Törnberg.
Redaktör och ansvarig utgivare: Else-Britt Tegstedt
Upplaga: 700 ex
Periodicitet: 4 nummer per år
Layout och tryck: Kopieringshuset i Östersund AB