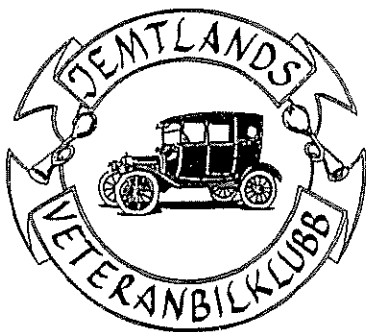


ÅRGÅNG 12

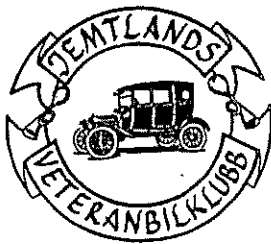
VÅREN

Z1998

# BACKSPEGELN



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB  
BOX 6032, 831 06 ÖSTERSUND



**JEMTLANDS VETERANBILKLUBB** bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 600 medlemmar med ca 1 300 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 Skolgatan 39 A 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. I garagelokalerna på Bangårdsgatan 53, 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.

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 anslutna till MHRF. Medlemsavgift fn 200 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

#### REDAKTIONSKOMMITTÉ

**Else-Britt Tegstedt** redaktör, sammankallande  
Åkerbärsvägen 11, 831 62 Östersund 063 - 12 50 85  
**Gunnar Isaksson**  
Hökbäck 1435, 830 30 Lit 0642 - 101 46  
**Lars Boogh**  
Storgårdsvägen 27, 835 94 Aspås 0640 - 123 02

#### LOKALREDAKTIONER

**Norra länsdelen:**  
**Lars Bergwall**  
Höganäsvägen 5 0670 - 61 12 20  
833 35 Strömsund  
**Sven Asp** 010 - 262 18 30  
Nyhamn 3425, 833 35 Strömsund 0670 - 200 79

**Norge:**  
**Hans Petter Fyhn** 00947-72581319  
TVK, Rundskrivet, Postboks 2196 fax: 00947-72585584  
Sentrum, N-7002 Trondheim

**Postadress:** Box 6032, 831 06 ÖSTERSUND

**Besöksadress:** Skolgatan 39 A (klubblokal),  
måndagar 19.00-21.30.  
**Tfn:** 063 - 10 05 61 (telefonsvarare)  
Bangårdsgatan 53 (garage)  
**Tfn:** 063 - 10 05 60

**Telefax:** 063 - 216 84 (JG Jonsson)

**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  
**Mikael Eriksson** styrelseledamot  
Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund 063 - 10 41 67  
**Jan-Gunnar Jonsson** styrelseledamot  
Ångvägen 6, 834 32 Brunflo 063 - 216 83  
**Åke Jämmtsäter** styrelseledamot  
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund 063 - 10 59 78  
**Johan Eliasson** suppleant  
Östersundsvägen 8, 830 30 Lit 0642 - 512 46  
**Hans-Beril Rosell** suppleant  
Gillevägen 10, 831 43 Östersund 063 - 10 54 71  
**Johan Hellsten** suppleant  
Kronrikesvägen 22, 831 47 Östersund 063 - 13 16 98

#### FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

**Folke Boogh** 0645 - 210 17  
Laxviken 3125, 830 60 Laxviken  
**Gösta Lindström**  
Box 2007, 840 31 Åsarna 0687 - 300 24  
**Göran Lindberg**  
Strandgatan 21, 830 80 Hoting 0671 - 102 32  
**Jan-Gunnar Jonsson**  
Ångvägen 6, 834 32 Brunflo 063 - 216 83

#### MEDLEMSREGISTRATOR

**Mona Ericsson** 063 - 351 84  
Lund 2943, 831 92 Östersund

#### ARKIVARIE

**Folke Löfgren** 063 - 435 43  
Viltstråket 23, 832 54 Frösön

#### MATERIALFÖRVALTARE

**Åke Jansson** 063 - 51 62 54  
Öv Katrinelundsv 14, 831 45 Östersund

#### EVENEMANGS-MÄRKNADE-KURSKOMMITTÉ

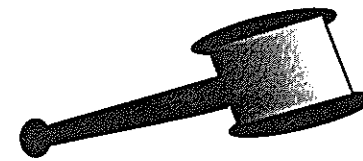
**Åke Jämmtsäter** sammankallande 063 - 10 59 78  
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund  
**Magnus Roos** 063 - 436 38  
Viltstråket 1 A, 832 54 Frösön  
**Johan Eliasson** 0642 - 512 46  
Östersundsvägen 8, 830 30 Lit

#### RALLYKOMMITTÉ

**Mikael Eriksson** sammankallande 063 - 10 41 67  
Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund  
**Mona Ericsson** 063 - 351 84  
Lund 2943, 831 92 Östersund  
**Johan Hellsten** 063 - 13 16 98  
Kronrikesvägen 22, 831 47 Östersund

#### GARAGEFÖGDE

**Jan-Gunnar Jonsson,** 063 - 216 83  
Ångvägen 6, 834 32 Brunflo  
**Magnus Roos,** bitr.  
Viltstråket 1 A, 832 54 Frösön 063 - 436 38



## ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET.

Äterigen har vi haft ett givande samarbete med Sundsvalls Motorveteraner. Då förstår de flesta, att jag syftar på årets vinterrally "Tjälaväng". Under 1997 genomförde vi tillsammans med Tröndelags Veteranvagnklubb "Jubileumslöpet". Det betyder att vår gränslösa hobby nu förenar oss från kust till kust i sann mittnordisk anda. Det öppnar dörrar till framtida möjligheter klubbarna emellan. Jag hoppas att våra medlemmar ser det på samma sätt, som en chans till givande möten, entusiastiskt emellan.

Lördagen den 23 maj ska vi tillsammans med SHRA anordna Mittnordenmarknad och utställning på Frösö Camping (reservplats mitt emot KS Jonsson). Klubbens damer ordnar försäljning av fika. Det blir ett fördjupat samarbete från förra årets marknad. Kom i era veteranfordon och ställ upp dem på anvisad plats till glädje för alla besökare, medan ni själva fikar, gör affärer osv.

Det känns nästan som julafton nu när matrikeln är klar för utdelning till alla medlemmar. Vår sekreterare Mona har sina vana trogen gjort ett kanonjobb och färdigställt matrikeln i vår dator, klar till tryckning, så när som på rastering av bilder. JG och Åke Jämmtsäter har lyckats sälja annonser som reducerat kostnaden. Det pånyttfödda mopedintresset har gjort att mopparna nu fått en egen uppställning i matrikeln, för att ge intresserade bättre överblick. Längst bak finns också tre bilder över vårt fordons-

bestånd. Styrelsen hoppas att matrikeln kommer till nytta och inspirerar till kontakter och utbyte medlemmar emellan.

Av JVBK's årsplan för 1998 framgår de större händelserna under året, men de kompletteras som vanligt med successivt tillkommande aktiviteter på Backspegelns baksida. Bland annat händer saker i juni i samband med Midnattsolsrallyt. Årets årsmöte förläggs till Strömsund, den 14 november.

Nu när vårsolen gör dagarna längre blir det lättare att börja dagdrömma om varma sommarterer på våra landsvägar. Personligen tycker jag nog att vinterrallyna ger en större upplevelse. Ta vår senaste Tjälaväng, med målet i Hammarstrand. På den turen fick vi uppleva, kyla, solsken, moln, snödrev och tö. När vi skulle åka hem på natten i lånad VW -54, rådde full snöstorm. Det enda fordon vi mötte på tiomilafärden till Östersund var en taxi. Bubblans små torkare förde en hopplös kamp mot vädergudarna och tvingade mej att stanna och skrapa vindrutan och strålkastarna (som med ålderns rätt mest glödde försmädligt) var 5:e kilometer. En bubbla har ju också den charmen att förse vindrutans insida med klädsam imma, vilket också bidrog till vällusten och minnesvärd upplevelse.

Så vill jag påminna alla som kanske lagt inbetalningskortet åt sidan, att plocka fram det för betalning, så att vi har möjligheter att driva verksamheten vidare.

Sture.

Omslagsbild: Hasse Appelqvist i Midnattsolsrallyt 1960. Läs mer på sidorna 7-9.

# Mittnorden MARKNAD



## LÖRDAG 23 MAJ MAJ 1998

På Frösö Camping  
SHRA Östersund arrangerar

### "FIRST ANNUAL SPRING MEET"

(Första vårträffen)

och Jemtlands Veteranbilklubb anordnar den årliga

## MITTNORDENMARKNADEN

**Nyhet!** Vi inbjuder alla motorintresserade (från modellbilar, järnvägar över mopeder, MC, bilar, snöskotrar till flygplan).

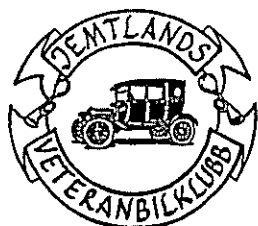
Alla har vi behov av att sälja, byta eller köpa, hela fordon, reservdelar, tillbehör, kuriosor, kläder etc. Tag med det du vill och kan avvara till glädje för någon annan med samma intresse!

Säljplats 60 kronor. Ej förhandsanmälan. Vi öppnar 07.00.  
Kom till vår egen loppmarknad.

Fordonsutställning • Marknadsplats • Uppträdande •  
Försäljning av fika, korv etc • mm

Förfrågningar: Magnus Roos 063 - 436 38  
JG Jonsson 063 - 216 83

**OBS! Reservplats: Mitt emot KS Jonsson, Odenskog.**



## VÄLKOMMEN!

# Bergwalls sida

Av Lars Bergwall.

B esynnerlige Bergwall är tillbaka. Det vill säga, ordningen är återställd. Min akuta skrivkramp har gett med sig och hjärnstilleståndet har hävts och till råga på allt finns det saker att skriva om.

Under december månad har våra politiker på rikspanelet riktat en stöt mot veteranbilshobbyn. Man har i sin strävan att följa EU och dess regler instiftat en "avgift" för tyngre fordon och detta gäller även fordon äldre än 30 år. Vad händer då med skattefriheten? Jo då, den finns kvar för det nya påhittet är inte en skatt utan en avgift. Så vitt jag kunnat utröna kommer avgiften att kvittas mot den ordinarie fordonskatten, så de som har ett skattepliktigt fordon får ingen direkt höjning. Däremot drabbar detta med full kraft den som har ett skattefritt fordon eftersom det inte finns någon skatt att kvitta mot. Det rör sig om avsevärda belopp, från 6 000 till 10 000 kronor per år och fordon. Det som känns värst är att hela ärendet ger ett intryck av att våra valda "smygit" med saken för att så få som möjligt skulle kunna sätta sig in i ärendet och protestera.

Vad sker nu med de större fordon som renoverats och som nu i praktiken blir oanvändbara? Vem har råd att erlagga en så stor summa pengar för att åka på ett rally eller en träff? Kommer vägverket, riksdagen och regeringen att ordna fler "avgifter" och därmed andra hot mot veteranbilshobbyn?

Jag uppmanar er alla att hålla koll på vad som händer i riks-

dagen via Internet, radio, TV och tidningar. Framför allt, meddela det ni hört till t ex styrelsen så att den kan föra det vidare till MHRF. Därefter kan riksförbundet handla och vi kanske kan slippa fler pålagor i smyg.

Nu ska jag berätta om något roligt i stället. Fruen har blivit med Opel Admiral igen. Det är en ljusblå 65:a som gått i Jämtland sedan den var ny. Den fick en VIP transport med en skåpförsedd lastbil, för det passar ju inte en dylik personlighet att åka öppet inför allas ögon. I alla fall inte när man är oförmögen att ta sig fram för egen maskin. När den stora premiärturen ska gå av stapeln är just nu inte bestämt, men det ska förhoppningsvis inte ta för lång tid.

Mina största problem just nu är att hitta bra hem till en 1962 Rekord och två Kadett Coupéer av 1964 och 1965 års modell. Det har hittills inte gett några napp, och det har fått mig att fundera om inte luften håller på att gå ur oss bilentusiaster. För min egen del känns det tungt när myndigheterna "konspirerar" mot oss och bensen kostar nästan nio kronor litern. Vad ska det hela ta vägen? Ja, därom tvista de lärde, men en sak är säker, om vi inte är på vår vakt och bevakar propositioner och andra förslag samt beslut kan vad som helst hända. När saker kommer till vår kännedom MÅSTE vi protestera så det hörs. Lämplig procedur nämnde jag tidigare.

Nu blev det allvarligt igen, så därför, nu till något helt annorlunda. Den begynnande sä-

songen ska ju starta i och med vinterrallyt. Om reservdelsfirmorna och glasmästaren vill ska vi försöka åka rallyt med Admiralen. Egentligen skulle jag vilja lufta GMC:n med det kommer tyvärr att kosta lite för mycket i bensen. Jag måste säga att det är mycket roligt att köra den, speciellt om det är dåligt före. Man lägger i sexhjulsdriften och, om det behövs, lågväxeln. Då blir det drag under sulorna och skulle man råka fastna kliver man bara ut och leker hund. Ja, man letar upp ett lämpligt träd dock inte för att "vattna" utan som ankare för vinschwiren. Sen vill det till väldigt mycket om man inte ska lyckas komma framåt.

Finns det inget träd inom räckhåll får man nöja sig med telefonstolpar, som visserligen verkar vara en utrotningshotad ras, eller något annat markfast objekt. Lloydar räcker inte!!!

Med Trondheimsresan i färskt minne har jag ett förslag om ett liknande tilltag. I några år har jag funderat om man skulle kunna ordna en resa till Petsamo, nuvarande Petjenga. Det är ju en ort som för alltid kommer att vara förknippad med 40-talets åkare genom det otroliga strapatsen som de fick gå igenom när de fraktade flygplan och annat till Sverige. Givetvis skulle det bli en kostsam tripp, men det skulle säkert vara en stor upplevelse. Man skulle ju kunna försöka samordna med till exempel finskt veteranbilfolk och givetvis med någon rysk kontakt. Kanske det skulle kunna gå att intressera någon sponsor och, varför inte, Inlandsbanan. Det har ju gått tåg med Offroadfordon från Göteborg till Villingbergsträffen utanför Karlstad, så varför skulle det inte gå att transportera våra bilar och oss med Inlandsbanan till någon ort nära Haparanda.

När jag nu har uttalat idén så är det er tur som läser detta att komma med synpunkter till mig eller styrelsen. Hur det än blir, dra ne' luva' å brassa på.

# Delta i MIDNATTSSOLSRALLYVECKAN!

## CRUISINGKVÄLL

Tisdagen den 9 juni

SSR Östersund är arrangörer.

## UTFLYKT OPE FLYGFÄLT

Onsdagen den 10 juni kl 18.00.

Vi samlas på travparkeringen i Östersund för gemensam färd till Ope Flygfält.

Veteranbilspärad

Grillkväll

Mer info kommer i nästa tidning.

## VETERANMOPEDISTER!

### JVBK's stora mopedträff fredagen den 12 juni

Alla som äger en veteranmoped från 50-60-talet uppmanas att se till så den är startklar till JVBK's stora mopedträff fredagen den 12 juni. Då skall vi samlas vid klubbgaraget Bangårdsgatan för gemensam avfärd till Stortorget där starten för Midnattssolsrallyt går av stapeln. Därefter åker vi en liten tur, tag med en termos och några mackor! Vi stannar på lämpligt ställe och fikar i gröngräset, snackar ställbara munstycken, rensar bort någon loppa på stiftet och tjuvröker en cigg.

Med störtkruka, skinnpaj, kraghandskar, snusnädduk, vindstrut, uppvikta ben på jeansen etc, får vi åter uppleva ungdomen på nytt, och till en billig kostnad, 2 liter oljeblandat!

Mopedkompisarna Fjälls Angels och Mopedos deltar också men har tagit time out för dagen. Låt oss åter få blanda upp den rena luften med tvåtaktsrök.

*Välkommen till årets nostalgitripp!*

# MIDNATTSSOLS RALLYT

Av Else-Britt Tegstedt.

**M**idnattssolsrallyt återuppstår och i en veckas tid i juni är hela Östersund engagerat, JVBK också naturligtvis. Mer om det på andra sidor.

Som jag berättat arbetar jag på länsbiblioteket. Kan inte finnas bättre ställe för den som gillar gammal motorlitteratur, till exempel motortidningar. Jag fann att 1955 startade Midnattssolsrallyt i Östersund. Kall och mycket blöt start, fast det gjorde ingenting eftersom vägar blev hala och mer spännande. Vi har kopierat ur KAK:s Svensk Motor Tidning, som i flera nummer hade stora artiklar. Även vår kände författare Per Nilsson-Tannér marknadsförde vårt län i en fin artikel.

På tal om rallyn har en av våra medlemmar varit tävlingsförare, Hans Appelqvist. Han började att köra speedwaytävlingar 1956 och blev snabbt känd som en av Östersunds bästa tävlingsförare. Så småningom blev det bilar, Simca



*Kurt och Hasse Appelqvist.*



*Mosjön, Tjöllberg och Hasse.*



*Hasse i Edsbyn 1959.*

och DKW och Hasse körde ett 20-tal tävlingar utan att bryta en enda och aldrig sämre placering än 4-5:e. Det var på tidigt 60-tal och gott om tävlingar både sommar- och vintertid. Jämtrallyt, Midnattssolsrallyt, Norsk Motorklubbs Vinterløp på Leanger, Trondheim Grand Cup med flera, med flera.

Jag var en kväll hos Hasse och Eva och vi bläddrade i hans album. Fick låna fina foton som vi tycker det är roligt att publicera. Något som slog mig när jag läste tidningsurklippen var att på den tiden körde ägarna till bilfirmorna som tävlingsförare; Mats Gundt, Walter Rasteby, Gustav Fröberg. Hasse har ett rum fullt med minnen från tävlingstiden.

Hoppas veckan i juni blir en lyckad rallyvecka.



*"Ullesta", S Isaxson, B Edlund 1959.*



1960



*Tage Holmberg, Hasse och Bernt Enander på Travbanan i Östersund 18 februari 1962.*

Så här skrev Svensk Motor Tidning i juni 1955

## Svensk Motor Tidning

ORGAN FÖR KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN, KAK, LANDSFRIBUND OCH UNGDOMSFRIBUND, 500-KLUBBEN, KUNGL. MOTORBÅT KLUBBEN

Ansvarig utgivare Sten Hagardt • Chefredaktör David Jonason  
 Redaktionssekreterare Bengt Barkstedt • Annonsschef Gustaf Bjurling • Redaktion KAK, S Blasieholmshamnen 6 • Telefon 23 88 00  
 För rikssamtal 23 88 60 • Telegramadress Autoclub • Postadress Stockholm 16 • Postgata nr 1163  
 Prenumerationspris 20 kr • Lösnummer 1 kr

### STARTEN I JÄMTLAND

Hela Europa tävlar med bil. Rallyformen är populär. Befolkningen lever med i tävlingarna och stiger knappt åt sidan i ivern att se vad som händer. Man hör aldrig talas om att myndigheterna är emot, mest att de är med. De vill gärna »sälja» sitt land turistiskt och få utlänningar och utländsk press på besök. Ännu mindre hör man talas om något så bakvänt som att pressen går emot landsvägstävlingar av rallytyp i sitt eget land.

Hos oss är myndigheterna i stort sett välvilligt sinnade fast episoder hänt i stil med den beryktade fartfällan i norr, då hela samhället var på benen och lämnade gatorna fria för att se och heja på rallybilisterna medan polisen ordnade hemlig fartkontroll och anställda åtal.

Svårare är då situationen för OT-tävlingarna då markägarna i vissa fall är komplett oförstående för tanken att vi borde vara tacksamma för att få fram en bilelit på frivillighetens väg. Trots allt har landsvägstävlandet kommit i gång och våra bilande »ambassadörer» har börjat göra sig kända och respekterade på kontinenten. Förare som Ingemar Wollert Tierp, Rune Andersson Uppsala, (svensk-norskänn) Greta Molander, Rolf Melde Trollhättan, paret Martin och Gulli Carstedt Kristineberg norr Lycksele, Bo Sandström Umeå, Carl Spjuth Sundsvall och Gunnar Olsson Karlskoga m fl har gjort oss stor heder.

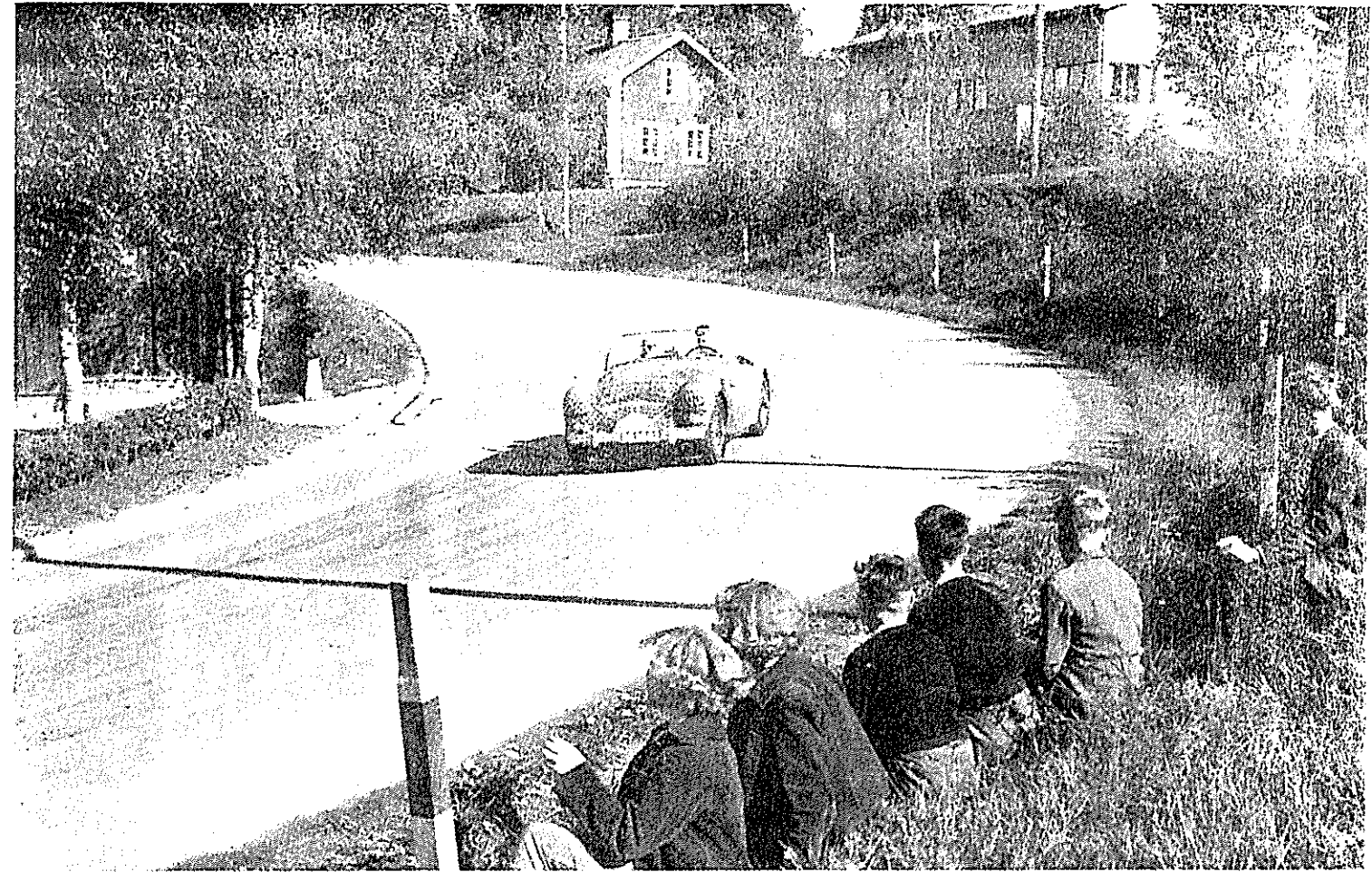
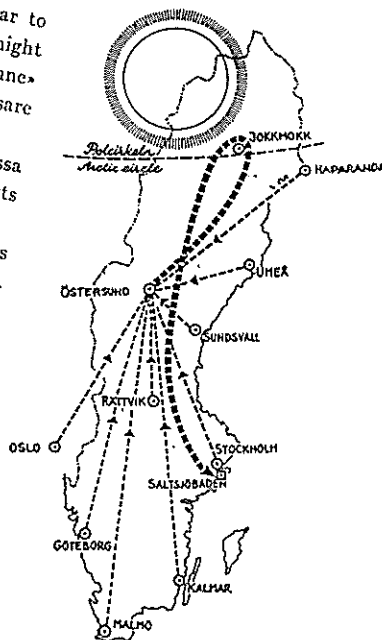
Utländska deltagare och journalister har fäst sig vid den föredömliga organisationen av det svenska Midnattssolsrallyt. väl i klass med de kontinentala loppen.

Midnattssolen själv har nädigt lyst över evenemanget. Man har haft den rätt in i ögonen genom vindrutan. Den är i sanning »något annorlunda». Det första intrycket av dess åsyn blir överkligt, nästan förlamande, som att komma in i en annan värld. Den brukar vara största behållningen både för främlingar och svenskar.

Sedan kommer naturen: idyllerna, älvarna, flatrutet, de mäktiga skogsvidderna och det oändliga storformade norrländska landskapet med de underbara rakvägarna igenom. Tidningar som The Autocar, The Motor, Autosport följer noga rallyt på den engelsktalande sidan; utsända medarbetare förra året täckte ett 20-tal tyska tidningar och tidskrifter. »Jaguar to Sun Rally», »The Story of a Swedish Midnight Sun Rally», »In das Land der Mitternachtssonne» blev stora rubriker som nådde miljontals läsare i Europa.

Svenska myndigheter kan gott tänka på dessa rubriker då de överväger Midnattssolsrallyts eventuella önskvärdhet.

Jämtland är startlandskap i år och Östersunds berömda rådhus bildar bakgrund till startfältet. En vackrare och värdigare miljö att skapa ett grundintryck för hela tävlingen kan man svärlofrir ett 30-årsminne med en tävlingsstart. Också 1925 utgick KAKs stora nordiska vintertävling från rådhusplatsen i Östersund, då många av bilismens pionjärer stod på startlinjen: Ernst Nilson, Erik Fredlund, Erik Westerberg, Gösta Franckel, Gösta Wahlstedt för att nämna några än i dag aktuella namn.



Midnattssolsrallyt har alltid gått fram genom några av vårt lands vackraste och mest storslagna nejder, där särskilt de utländska deltagarna kunnat glädja sig åt en lika förtjusande som ny naturupplevelse. På bilden ses en Austin-Healey rulla genom Lit två mil norr om Östersund.

## EUROPAELIT I RALLYT

En stor del av den europeiska rallyeliten ställer upp till start i KAKs i EM-tävlingen ingående Midnattssolsrally. Särskilt märks därvidlag de tyska DKW-förarna Walther Schlüter — f d Europamästare — den tidigare klassegraren i rallyt Heinz Meier, Gustav Menz, H Luba och Siegfried Eikelmann. Som synes enbart förare av den allra högsta klass.

När detta skrives rinner floden av anmälningar fortfarande in på tävlingssekreterariatet varför man har all anledning att vänta sig både ytterligare många toppnamn och ett stort startfält. Från Norge har bl a aviserats start av motorelykelstjärnan Leif Samsing samt förstås damklassegrarinnan i Tulpanrallyt Greta Molander, som denna gång rattar en DKW tillsammans med sin förra färdkamrat Helga Lundberg. Bland i skrivande stund anmälda utlänningar märks bl a engelskan Nancy Mitchell i en stor Daimler, hennes lundsman T A Wright i en Austin-Healey och dansken Robert Nelleman i Ford Taunus 15 M.

Sistnämnda märke återfinns också i händerna på i Tulpanrallyt ärekrönte paret Martin och Gulli Carstedt. John Kvarnström kör Ford medan Oscar Swahn rattar Triumph.

En hel del förare, som framför allt skurit sig lagrar i tävlingar, där högre hastigheter hör till vardagsmat, finns också i startlistan. Man kan nämna namn som Olle Persson i Mercedes 300 SL, Gunnar Bengtson i Alfa Romeo 1900 TI, en vagn, som också föres av Sture Nottorp, Assar Svensson i Fiat 1100, Ivar Andersson BMW 502, Harald Kronegård, Charlie Lohmander, som denna gång företrar en Renault 4 CV, och många andra. Att Iwan Hartley inte saknas är ganska naturligt och Jonnie Dahlström ses i BMW 502. Alrik Stenström, G Berg och S Liljekvist sitter som vanligt i Volkswagen.

Att det blir en mångfald märken med i rallyt har väl redan framgått av det ovan sagda, men uppräkningsen kan kompletteras med ytterligare en rad namn: Ford Crown Victoria och Ford Mercury Monterey, Borg-

ward Isabella, en hel rad MG Magnette plus lilla MG TF, Jaguar M VII, Ford Zephyr, SAAB, Porschar en masse, Austin A50, Ford Anglia, Hudson och Nash Rambler, Goliath, Alfa Romeo Giulietta Sprint, IFA, nya Peugeot 403, Triumph, Lloyd och Volvo samt Panhard.

Märkestävlingen ser också ut att bli mycket hård med deltagande från bl a Volkswagen, Porsche, Alfa Romeo, DKW, BMW, MG Magnette, Ford Taunus, SAAB, Citroën, IFA och Fiat m fl. I Citroënlaget kör bl a Sam Gillberg, John Ronneberg och Alvar Zacke, vilka samtliga rattar modell 425, och att Porsche och Volkswagen blir representerade av våra främsta fortlåkaräss är redan klart. Bara en blick på Alfa Romeos representation klargör vad man satsar på denna tävling: Med 1900 TI uppträder här både Jocke Bonnier, Sture Nottorp, Rune Eriksson, Carl Spjuth, Ingemar Wollert och Rune Bäcklund samt Gunnar Bengtson. Det är också meningen, att Ockelbo-Lundgren skall köra en Alfa Super TI



# NU ÄR DET KÖRT!

Av Sture Persson

**J**a nu är det kört, vinterrallyt alltså. Helgen den 28 februari-1 mars 1998 avverkades årets vinterrally med start i Östersund och mål i Hammarstrand. Som omväxling körde vi kortege hela vägen via Bringåsen, Brynje, Sundsjöåsen, Rissna, Nyhem, Dockmyr, Kälarne och Ragunda.

Efter att ha testat vår avståndsbedömning, det vill säga köra mot en uppställd pinne och stanna 20 cm ifrån, vilket gav högsta poäng, för varje centimeter närmare blev det avdrag. Därefter fortsatte färden fram till Pålgård och Ravensmarten, där fordonen parkerades inne på marknadsplatsen tillsammans med våra kollegors fordon från Sundsvalls Motorveteraner, totalt ett 25-tal vackra fordon. Där kunde allmänheten beskåda allt från T-Ford, DKW Cabriolet, Nash, Pontiac till AMC Pacer X. Besöket på marknaden var ett trevligt inslag, där förekom försäljning av allehanda ting, hemslöjd, kolbullar, bröd, getost, fläskstut med hojt med mera. Efter marknaden inkvarterades vi på Hotell Gullbacken Hammarstrand.

I samband med starten utdelades ett frågeformulär innehållande ett 20-tal kluriga frågor bland annat: Hur många Chevrolet personbilar såldes i Sverige 1954? 1 000 st, 3 000 st, 7 000 st?? Vilken skatt har den som kommer till BB A skatt, L skatt?? Totalvinnare blev Lennart Löf Oviken, AMC Pacer X.

Efter prisutdelningen var det dags för måltid. Ett 50-tal deltagare från båda klubbarna deltog vid middagen och efter att vi fyllt våra magar med

god mat var det dags att starta dansen till Amadeus orkester, kvällen fortsatte således i glädjens tecken.

När en rikligt tilltagen frukost på söndagsmorgonen var avklarad så återstod endast att

tacka för sig, säga hej till alla och bege sig hemåt, så vitt är känt så gick hemresan bra för alla. Vi ber att få rikta ett varmt tack till respektive rallykommittéer för ett väl genomfört och trevligt rally.



Alla bilarna från Östersund vid fikauppehållet i Rissna.

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



PÅ GÅNG

Tel 08-30 28 01 • Fax 08-31 27 06 Nr 3/4 November 1997 Årgång 5

## ATT KUNNA GÖRA SIN RÖST HÖRD - NÅGOT OM NYTTAN AV EN FEDERATION

FÖRKORTAD VERSION AV GUNNAR ELMGRENS ANFÖRANDE  
VID MHRF:S FÖRBUNDSSTÄMMA 1997

Att den motorhistoriska kretsen inte har något emot föreningar är ganska uppenbart. Annars skulle vi inte ha bildat så många fordonshistoriska klubbar utan nöjt oss med några få riks-täckande klubbar. Men eftersom klubbarna lyckats hitta en styrelse till varje klubb så är det bara att gratulera. Att hitta folk som vill jobba i styrelserna är vanligen den stora krisen i det svenska föreningslivet.

Det är helt enkelt brist på folk som vill engagera sig. Det finns annat som spelar en roll också - den som är road av att arrangera klubbträffar eller något annat som ingår i klubbarbetet kanske inte är lika road av dom där övergripande organisatoriska frågorna som på något sätt ibland tenderar att komma långt bort från kärnverksamheten.

Låt mig ta ett exempel: alla Sveriges idrottsföreningar är organiserade i Riksidrottsförbundet. Det spelar ingen roll om man är med i Djurgårdens IF, MK Orion eller Väskinde Varpaklubb. Alla dom här föreningarna är med i något som kallas för specialidrottsförbund, alltså Svenska Fotbollförbundet, Svenska Bilsportförbundet eller Svenska Varpförbundet. Tillsammans bildar mer än 60 specialidrottsförbund en konfederation som heter Riksidrottsförbundet.

Bakgrunden är att myndigheter, politiker eller media inte orkar tala med alla om allt på

en gång. Specialidrottsförbunden får bli företrädare för hela sin sport. Ibland blir det till och med konfederationen Riksidrottsförbundet som får vara talesman för hela idrotten.

### Växtkraft

Det är lätt att flytta över begreppen till den motorhistoriska hobbyen. Se på hur MHRF har vuxit. För femton år sedan var antalet klubbar bara hälften av dagens. Skälet till den stadiga tillväxten är att det behövs en federation som håller hobbyns fana högt och bygger vidare på fästningen. Man kan inte tolka tillväxten på annat sätt än att MHRF spelar en viktig roll.

Upprinnelsen till MHRF var att bilda en lobbyorganisation som skulle arbeta med främst beskattningsfrågor. Men det första som MHRF åstadkom var en försäkring för hela hobbyen. Den gemensamma försäkringen lade grunden för vår federation.

Försäkringen hade i första hand betydelse internt inom hobbyen. Men en positiv spin off blev att man i hobbyens omgivning förstod att kring våra gamla fordon fanns en seriös organisation.

På den grunden vi lade vår första myndighetskonferens i maj 1984. Den hade föregåtts av en massa arbete för att skapa förutsättningar för skattebefrielse och rullande trettiårsgräns. Skattebefrielsen kom samma dag som

vi hade konferensen. Men den rullande trettiårsgräns fick vi vänta på. Dåvarande finansministern Kjell-Olof Feldt hade dock vänligheten att nämna den rullande trettiårsgräns i sina officiella skrivelser.

### Trettiårsgränsen

Den rullande trettiårsgränsen var inte det enda MHRF jobbade på. Det handlade också om importregler, om förenklade beskattningsregler och nya regler för förmogenhetsbeskattning. MHRF vann ett mål i regeringsrätten som skulle visa sig bli av oerhört stor betydelse för framtiden.

I nutid agerade MHRF när just det gällde skärpningen av förmogenhetsbeskattningen förra året. Den beskattningen trädde i kraft vid halvårsskiftet 1997 och innebär att den som idag har ett samlarfordon som är äldre än trettio år eller deponerat på museum slipper betala förmogenhetsbeskattning för sitt innehav.

Ett annat exempel på problem som MHRF kunnat lösa är Generaltullstyrelsens trassel med det som kallas import från tredje land, alltså införsel av bilar som inte är registrerade i EU-länderna

Tullen gjorde ytterligt restriktiva tolkningar som i princip innebar att svenska entusiaster inte kunde importera USA-bilar till halva moms och noll tull trots att bilarna uppfyllde kraven i den här EU-bestämmelsen. Men till slut fick MHRF tullen på bättre tankar. Idag fungerar allt utan större friktion.

### Samla statistik

Var tid har sina behov och bekymmer. Skattebiten är i stort sett avklarad nu. MHRF fortsätter att bearbeta den officiella statistiken för att visa att de skattebefriade fordonen är i minoritet och inte en ökande del av vagnparken.

MHRF måste gratuleras till det senaste uppdraget, nämligen att för Vägverkets räkning göra en så kallad ursprungskontroll av fordon som renoverats men saknar tidigare registreringsnummer. Den här sortens myndighetsuppdrag delas ut mycket sparsamt - Svenska Bilsportförbundet kan göra vissa besiktning- ar av rallybilar, Experimental Aircraft Association får göra besiktningar av hembygda flygplan och så vidare. För den som behöver hjälp med ursprungskontroll innebär MHRF:s roll att jobbet går fortare, att det görs av specialkunniga personer och till en lägre kostnad. Alltså precis på det sätt som en intresseorganisation ska verka.

På den grunden vi lade vår första myndighetskonferens i maj 1984. Den hade föregåtts av en massa arbete för att skapa förutsättningar för skattebefrielse och rullande trettiårsgräns. Skattebefrielsen kom samma dag som

enkelt för sig, dela upp problematiken i tre områden, nämligen

1. Återvinning
2. Buller
3. Utsläpp

Här finns både möjligheter och problem. Återvinning är ju något som vi sysslar mycket aktivt med. Ska vi specificera vår del av verksamheten ordentligt så blir det naturligtvis återbruk som är det korrekta ordet. Men det finns även i den positiva laddningen också några negativa laddningar. Att det skrotas många vardagsbilar är inget som hobbyn ska sörja över. Vem skulle orka ta hand om cirka 150 000 uttjänta surhinkar som ska skrotas i år?

Nästa problemområde, buller, är knappast något som vi behöver oroa oss särskilt mycket för. Det är ett problem som gäller dels nya fordon, dels motorsporten.

Problemområde nummer tre är desto viktigare att titta på. Utsläppen är något som kommer att hamna i den stora och internationella cirkusen kring bilen och motorcykeln både som vardagsfordon och som hobby.

Men det hjälper inte att tala så mycket om vad andra gör. Så länge som vissa politiker och delar av miljörelsen har utsett motorismen som sitt självklara mål och hatobjekt klarar vi oss inte genom att peka på vad andra gör eller inte gör.

Bli en del av lösningen...

För att kunna göra sin röst i sådana här sammanhanget i det korporativa samhället måste man själv vara en del av det korporativa samhället. Det blir man genom att vara med i en riksorganisation eller en världsorganisation som företräder flertalet och helst givetvis alla som finns inom den här intressegruppen.

Om 132 fordonshistoriska klubbar kommer till miljöministern med ungefär likadana budskap blir tappar förmodligen statsrådet Lindh tålamodet och orkar eller hinner inte tala med fler än dem som råkade komma först. Men när riksorganisationen hör av sig ger detta flera bra signaler:

1. Man är organiserad i enlighet med det svenska mönstret
2. Man representerar flertalet
3. Man vet redan vad man vill

Den senare punkten är viktig - det kan aldrig vara så att alla får igenom exakt vad de helst skulle vilja få igenom. Det handlar om att kompromissa, det handlar om att både ge och ta. En gammal advokat sade en gång "en lyckad förhandling är en förhandling som bägge parter går något missnöjda från".

Förörare i det korporativa samhället är de som väljer att stå utanför den gemensamma intressegruppen.

### Vår miljö

Viktigare än något annat är miljön. Alla som vill förbättra världen inriktar sig just nu på det området. Man kan, om man vill göra det

## Förloren

Ett strålände exempel på hur det kan gå är det som man idag kallar för "det tyska dilemmat." I Tyskland har vår hobby gamla rötter. Världens allra äldsta klubb för gamla bilar, Allgemeiner Schnauffer-Club, bildades redan 1900 för att ta hand om bilarna från bilismens första årtionde, slutet av 1800-talet. Då var bilismen ett nöje för ett utvalt fåtal. När den tyska traditionen byggdes vidare fick organisationen en ovanligt hög cigarrföring.

Man var ganska missnöjsksam mot alla som inte var som man själv men bildade för tio år sedan ett riksförbund. Federationen heter DEUVET, och omfattade från en början "bara oss men inte dom". Detta skulle visa sig vara ett ödesdigert misstag.

När den tyska gröna politiken rullade in som en katalysatorrenad ångvärd blev hobbyen överkörd, inie oväntat i den gemensamma och goda miljöns heliga namn. Tyskarna hade tagit beslut om en ny skatt som skulle slå ut alla icke katalysatorerna bilar. Man kunde välja tre lösningar; att betala motsvarande 7000 kronor om året för en trelitersbil, att eftermontera en katalysator vars funktion kanske inte var den allra bästa eller skrota bilen.

Flerparten valde naturligtvis den senare lösningen, några valde att lägga i storleksordningen 20.000 kr på nachrüst-KAT och den stora gruppen fick finna sig i den årliga straffskatten som egentligen inte var avsedd för de välsköta samlarfordonen som knappt körs.

Vad gick fel? Den tyska hobbyn hade en rikemansstämpel som gjorde att politikerna inte behövde ta hänsyn till ägarna. - Har man en Horch eller en Mercedes-Benz 300SL har man råd att betala, resonerade man säkert i Förbundsrepublikens huvudstad Bonn.

Politikerna glömde att den som har sparat en vanlig Mercedes 300 Limousine får betala lika mycket som märkeskamraten som har en 300SL. Säkert har 300-ägaren inte lika väl påfyllt i plånboken som SL-ägaren. Men den uppgiften lyckades Deuвет inte kommunicera i tid.

## I maktens boningar

Skälet var att man saknade kanaler in i maktens boningar. Man var inte igenkänd och man var tvungen att börja arbetet med det mödosamma jobbet att sälja in sitt namn innan man kunde presentera sitt ärende. Till slut lyckades man i alla fall komma någorlunda rätt och man fick till stånd en uppgörelse som inte var fullt så blodig som den ursprungliga.

Det här blev en riktig läxa och en viktig lärdom för tyskarna. Idag är DEUVET den snabbast växande federationen inom FIVA.

FIVA är en organisation som verkar över nationsgränserna. Man kallar ibland sådana

organisationer för *konfederationer*. En konfederation kan bestå av ett ganska stort antal medlemmar. I FIVA:s fall är det 35 länders federationer som är medlemmar. I fallet FIA, alltså Federation International de l'Automobile rör det sig om ännu fler medlemmar, närmare bestämt 117 länder med sammanlagt 140 medlemmar. FIA tar nämligen hand om både bilsport och bilturism och andra aktuella frågor med speciell tonvikt på miljö och trafiksäkerhet. Inom de två sistnämnda områdena har FIA gjort stora insatser under det senaste året.

Det krävs en central lobbyverksamhet i Bryssel likaväl som det behövs en central lobbyverksamhet hemma i vårt eget Sverige.

För att sammanfatta: vår hobby behöver organisationer av det här slaget. Det är så ofta som beslut som egentligen är avsedda att reglera massbilismen kommer att påverka hobbyverksamheten på ett oönskat sätt. Om inte hobbyns företrädare finns där så kommer man helt enkelt inte ha ett ord med i laget.

## Miljökonferensen 1997

För att sluta cirkeln helt kan jag avslutningsvis berätta om den myndighetskonferens som Motorhistoriska Riksförbundet genomförde i april 1997. Jag fick uppdraget att som ett betalt konsultuppdrag göra ett upplägg där hobbyn gentemot riksdagen och andra makthavare skulle kommunicera budskapet att "våra gamla fordon inte är några miljöbovar". Jag tog kontakt med Riksdagens Trafikutskott som är vår traditionella samtalspartner. I september 1996 bokade jag en studiedag för utskottet i april påföljande år. Så lång framförhållning måste man faktiskt ha för att lyckas få med sig så många som möjligt. När det var klart kontaktade jag också Kulturutskottet och Jordbruksutskottet. Kulturutskottet kom med på vår lista eftersom vi tack vare Nordiska museets intressanta satsning på utställningen *BILEN* nu fått officiellt kvitto på att bilismen är en del av vår tids kultur. Jordbruksutskottet inbjöds eftersom det utskottet handlägger miljöfrågorna vårt Sverige

Nordiska museet erbjöds den här konferensen mot att vi skulle få låna deras konferenssal gratis. Museet gillade idén och självaste nye museichefen lovade att ställa upp bland talarna. Vi hade en kvalificerad skara föredrags-hållare. Eller vad sägs om följande:

Staffan Bengtsson och Göran Willis från K-märkt inledde med kulturaspekterna

Gert Ekström från Tekniska museet talade om privat och institutionellt samlande

Björn-Eric Lindh från MHRF bevisade att våra fordon körs 80 mil i genomsnitt/år

Per Gillbrand från Saab påminde om att teknikhistoria behövs i framtiden

Nils-Gunnar Svensson från Saab talade om nya bränslen i gamla fordon

Carl-Gunnar Söderberg från Volvo informerade om gamla bilars avgaser

Carl-Henrik Störmer från Norge gav hobbyn ett internationellt perspektiv

Åke Andersson talade som ordförande i MHRF

Annette Rosengren från Nordiska museet gav inblickar i hur utställningen *BILEN* kom till

Det var mycken visdom som förmedlades. En ytterligare plusfaktor var att alla hade samlarbil eller dito motorcykel. Våra åhörare fick därigenom klart för sig hur många olika sorters människor som har samlardom som hobby.

När konferensen var avslutad åt alla lunch tillsammans och tittade sedan på utställningen *BILEN*. När det var dags att åka hem väntade en ny överraskning. Ett fyrtiotal motorhistoriker från när och fjärran hade ställt upp med allt från Indian med sidvagn till mäsingsbilar och Austin A35. Vi var naturligtvis speciellt noja med att få ett så varierat urval som möjligt - det är just det "rullande museet" som är viktigt att alltid slå vakt om och marknadsföra.

Det är just det här som är så positivt att kunna bjuda på - den oväntade upplevelsen som får människor av olika slag att tänka på svunna tider, på barndomen, ungdomen och allt annat som dom inte kan få tillbaka men ändå kan få låna några timmar tack vare den motorhistoriska hobbyn.

## Nästa grund lagd

Därmed är grunden till nästa stora kampanj för Motorhistoriska Riksförbundet lagd. Den handlar om miljön, den handlar om att våra gamla fordon inte är miljöfarliga och den handlar om det kulturinnehåll som vår hobby har.

För att den här kampanjen ska lyckas krävs det ett antal saker av klubbarna:

1. Att alla förstår nödvändigheten av miljöprofileringen, att alla jobbar för bättre miljö och att klubbarna så fort som möjligt skaffar sig en miljöansvarig som kan ge goda råd.

2. Att alla känner solidaritet med de här tankarna

3. Och sist men inte minst, att alla förstår att den här är en gemensam angelägenhet.

Den ska inte bara ska skötas av styrelsen för MHRF och de experter som styrelsen tar till sin hjälp...det här är en angelägenhet som kräver en riktig uppslutning. Med stöd som det både enskilda och klubbar redan givet det här projektet har vi fått en flygande start - nu gäller det att göra ett bra lopp och gå i mål. Det här kan ta lång tid - minns att det tog tio år att få igenom den rullande trettiotårsgränsen. Arbetet kan bara bedrivas med kompetens och lärlämod - aldrig med tidspress eftersom det finns så många andra frågor i politikens värld som har högre prioritet.

Den här gången handlar det inte bara om att påverka Riksdag och departement. Många miljöfrågor avgörs på lokalplanet och här måste klubbarna vara med på barrikaderna när det gäller att tala med kommunalpolitiker, miljö- och hälsoskyddsförvaltnings, gatunämnder och alla andra som styr och ställer inom vår hobbyns område.

Med en klar miljöprofilering har vår hobby dom bästa överlevnadsmöjligheter. MHRF-styrelsen återkommer i frågan. Det blir spännande information om hur vi i Sverige genom att arbeta både hemma och utomlands ska se till att vår hobby kan fortsätta att utvecklas i goda samma riktning även på andra sidan årtusensdeskitet.

Se till att våra hjul alltid rullar!  
Gunnar Elmgren

## Vill klubben ha sponsorpengar?

Varje år avsätts ca 30.000:- i MHRF-försäkringens budget för "sponsring" av klubbevenemang. I första hand går pengarna till klubbar som arrangerar extra stora saker, t.ex. internationella träffar, i andra hand till klubbar som firar jubileum av något slag och i samband med detta vill göra något extra.

Vill du att din klubb skall komma i åtanke ber vi dig senast den 1 mars skriva till MHRF-försäkringen och berätta vad ni skulle vilja använda bidraget till. I regel ligger bidraget på 1.000:- till 5.000:-. När vi bestämmer oss

sneglar vi naturligtvis på hur många försäkringar klubben har i förhållande till sitt medlemsantal, och på hur försäkringsstillströmningen från klubben är.

Varför vi inte sätter av mer pengar till sponsring? Helt enkelt därför att pengarna kommer från försäkringsstagarna - om vi höjde alla premior med 1:- skulle vi få in ytterligare 20.000:- som kunde användas till sponsring, men ambitionen är att hålla försäkringspremierna nere.

Helen/Elmgren/Björn-Eric Lindh

# En avgift är inte en skatt - drabbar tunga lastbilar!

Vi har vant oss vid att skattebefrielsen för gamla fordon gör att vi inte behöver råka ut för obehagliga saker när skatten för modernare fordon ändras, men nu har riksdagen beslutat om en vägavgift för tunga lastbilar - och motavgifter hjälper ingen skattebefrielse.

Bakgrunden är att ett antal länder inom EG kommit överens om att ta ut avgifter för lastbilar med över 12 tons totalvikt, eller lastbilar med en totalvikt på 7 ton med draganordning som ger dem möjlighet att komma upp i en totalvikt på 12 ton. Samtidigt sänker man skatten för dessa lastbilar med ungefär samma summa.

Detta hjälper dock inte våra vänner med skattebefriade tunga lastbilar - det är svårt att

sänka en skatt som man inte får ut! Ägarna fick redan i december inbetalningskort på den nya avgiften som är på upp till 10.000:- per år. Det enda de kan göra är att omedelbart ställa av bilen, eftersom skatten tas ut för de lastbilar som inte är avställda den 1 januari 1998.

MHRF har skrivit till Finansdepartementet, med kopia till alla övriga berörda instanser, och påpekat det viktiga i att avgiften inte tas ut på skattebefriade fordon. Om man inte kan få en generell befrielse förslår MHRF att de ägare som kan visa på ett medlemskap i erkänd samlarorganisation, och dessutom har en speciell typ av samlarfordonsförsäkring, skall befrias från avgiften, eventuellt efter utredning och tillstyrkan från MHRF.

Vi återkommer så snart vi fått veta mer.

Björn-Eric Lindh

# MHRF-försäkringen 1998 oförändrade premier!

Den första april 1998 blir det några förändringar i MHRF-försäkringen, men premierna kommer inte att ändras!

Vi återför "förstaårsförsäkringen" som gör det möjligt att försäkra fordon även om man ännu inte varit med i klubben i ett år - men till en högre premie under det första året. Vi flyttar också fram årsmodellgränsen ett år när det gäller bilar, men har ännu inte bestämt hur vi skall göra med motorcyklarna.

Mer information om utfall, ändringar m.m. kommer i "Försäkringar för samlarfordon nr 17" som kommer att sändas ut till samtliga 70.000 MHRF-medlemmar genom klubbarnas försorg.

Mopeder kommer att få en egen försäkring.

Helen/Elmgren/Björn-Eric Lindh

## VETERANMARKNADER SWAP-MEETS

RYKANDE FÄRSKA DELAR FRÅN HERSHEY-CARLISLE. TEMA VOLVO FORTSÄTTER

\* MALMÖ BALTISKA HALLEN 21 MARS  
SUNDSVALL-NORDICHALLEN 4 APRIL  
HELSINGFORS-TUUSULA 18 APRIL

Öppet för allmänheten 9-15.  
Enté 40:-, under 15 år gratis!

Anmälan via PG 837 66 50-1. BGT EXPO HB.  
Anga antal ruter, namn, adress samt telefon.  
Bekräftelse, ca 2 veckor före resp marknad.

Rutor 7x2,5 m. Övriga 6x3 m. S-vall 400:-. Hesinki 200:- Malmö 350:-/ruta. Inflyttning säljare frö 17-21. Iör 7-9. Säljare kan övernatta i hallen.

INFORMATION: 08-96 64 62,  
0498-28 47 30, 070-569 64 62,  
070-528 47 30, fax 08-751 88 20.

# Classic Car week

Rättvik 27 juli - 1 aug 1998

Välkommen till Classic Car Week - i hjärtat av Dalarna! Här, vid foten av Siljans blånande berg, bjuder vi nu för sjunde året i följd på en vecka, fylld av spännande utflykter och farfyllda aktiviteter. Vi frossar i motor-nostalgi och njuter av en härlig semestervecka för hela familjen i en av landets vackraste kulturbygder.

NOSTALGIA  
MAGAZINE  
För alla nostalgiker



LEKSANDS SPARBANK

Missa inte denna oförglömliga semestervecka. Anmäl dig redan i dag!

Föreningen Classic Car Week  
Box 99, 795 22 RÄTTVIK  
Telefon 0248-109 04  
e-mail: classiccar.week@rainvik.se

Vi hälsar dig välkommen till

## SUNDSVALLSMARKNADEN

Bil, MC, Moped, Kuriosa och prylmarknad.  
Lördagen den 6 juni 1998  
Öppet: 07.00 - 15.00

### Bergsåkers Travbana

Insläpp för säljare Fredag från kl 17.00  
(På fredag kväll anordnas grillparty för knallarna till knallpris!)  
Och på Lördag från kl 06.00

Finbilspartering, ca 150 bilar.  
Sundsvalls Motorveteraner

Kontakt personer:  
Benny Grafström 060 - 55 21 43 -kvällstid 070-5675040, Bo Holmstedt 060 - 330 84 -kvällstid.

Gratis parkering för alla bilar!  
Inträde 20 kronor per person, med chans att på inträdesbiljetten vinna 6 kg kaffe per limme.

# Club Nostalgia Hillclimb BACKRACE 1997

Av Allan Bergman

**S**ommaren -96 började Peter Salomonsson att fundera på en backtävling i Hammarstrand, av samma typ som man kör i Rättvik under Classic Car Week. Det diskuterades flitigt fram till årsskiftet 96-97 då en "Backkommitté" konstruerades bestående av Peter Salomonsson Kälarne, Charlie Ansätt Hällesjö, Håkan Olsson Bräcke och Allan Bergman Gastsjö. Efter intensivt arbete under våren så genomfördes tävlingen den 28 juni 1997.

Deltagande fordon var allt ifrån 34:a Chevrolet till 50-tals jänkare till PV sport med mera och endast en motorcykel. Sammanlagt så blev det närmare 60 stycken deltagare i strålande solsken.

Vi hade lite strul med tidtagningen, så en del blev tvungna att köra fler än två gånger, men alla verkade nöjda och glada trots en del väntetider. Motorentusiaster är väl ett trevligt släkte, eller?

Det har börjat att diskuteras om en kommande tävling även denna sommar, men det finns inga fasta datum eller annat färdigt när detta skrivs.

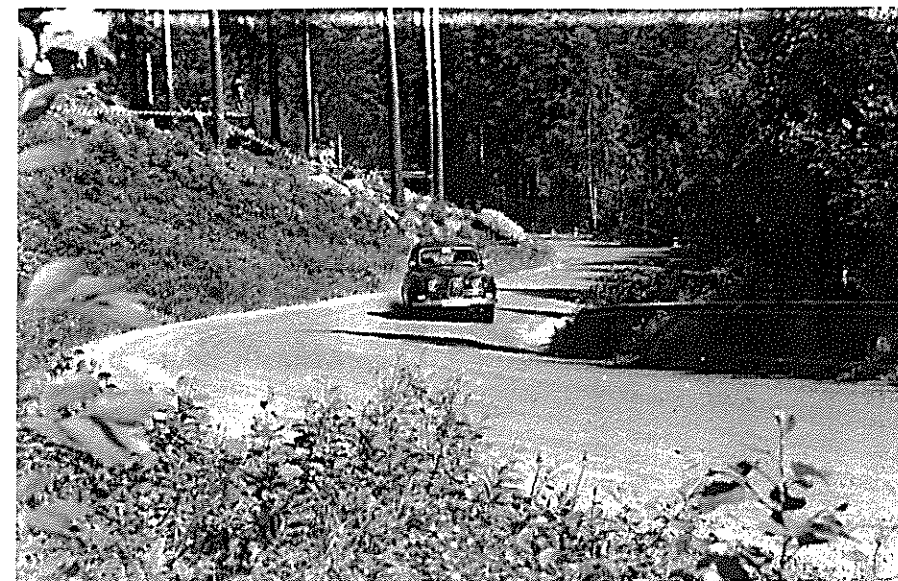
Det är i alla fall många som har sagt att dom är villiga att köra om det blir någon tävling av. Det kommer mer information om och när det blir tävlingsdags igen.



*Kari Lepistö körde sin fina Jaguar S från -65 med tuffa uppställ i böjarna. Han var definitivt inte rädd för att använda sin bil med gruset sprutande runt karossen. Kul!*



*Tord Lindström kunde nog inte sladda lika vilt med sin Cheva 34:a även om han velat men var ändå en kul bil i backen.*



*Evert Larsson varvade sin tvåtaktare så jag trodde att glasögonen skulle spricka. Han bjöd på fin rallyuppvisning med Saaben.*



*Hasse Appelqvist var ännu en av alla som körde så gruset yrde.*



*Gösta Backman med sin Austin tillhörde de lugnare framfarterna.*

Segrare i Differanskörningen blev Per Emil Åkergren på tävlingens enda motorcykel, en Triumph Boneville -66. Det skilde endast 5 hundra delar mellan hans båda åk. Gratulerar!

Kommentarer från tävlande och åskådare har endast varit positiva, och några tävlande påstod att det var det häftigaste som dom hade gjort med sina bilar. Sånt inspirerar!

Club Nortalgia vill härmed tacka alla deltagare, alla som hjälpte till med tävlingen och allt runt omkring, samt Ragunda kommun och Polis för ett gott samarbete!



De gav sig av på en 2 600 km lång resa med start och mål i Paris. 35 startade vid Concordeplatsen framför Franska Automobilklubbens huvudkontor, 31 rullade i mål på Champs Elysées två veckor senare.

Rallyt blev en klar succé, liksom de som följde, tack vare Jean Marie Pellerins personlighet, en första klassens organisatör, som alla svårigheter till trots lyckades samla deltagare från England, Tyskland, Belgien och förstas Frankrike, leda dem genom Frankrike, skapa en stämning av äkta vänskap, sprida kunskap om bilens historia och erbjuda turism och gastronomi vid varje vägkrök.

Jag hade nöjet att delta i 4:e, 5:e och 6:e "Tour de France!" 1985-87, tillsammans med min gode vän Christian Prebost, ombord på hans tvåcylinders Renault 1913 (medelhastighet cirka 25 km/tim under goda förhållanden) inskaffad under vår studietid i början av 50-talet.

För att dessa rundturer skulle bli lyckade, var det absolut nödvändigt att sätta bilen i stånd, vilket innebar fullständigt sönderplockning av de mekaniska organen, reparationer, hopsättning - detta tog ungefär en månad. Sedan under själva turen, gällde det att undersöka bilen och eventuellt vidta nödvändiga reparationer med hjälp av vad som fanns till hands - varje kväll, efter 10 timmars körning utan avbrott eller måltidsrast.

Varje "Tour de France" tog en egen, ny väg. Sålunda var nummer 5 särskilt intressant, där vi "krossade kanalen" och gjorde en liten sväng i England innan vi återvände till kontinenten - Belgien och Frankrike. På tur nummer 6 ledde etapp 2 till Epernay, en champagners högberg där vi gjorde ett antal buteljer rättvisa, för att inte tala om dem som fann vägen till bilarnas inandömen. Men nästa dags etapp slutade i Vittel (!) - betydande hälso-brunn och källvattenfabrik. Därefter följde lite Tyskland,

lite Schweiz och de franska alppassen, La Cayolle (2 326 m), le Galibier (2 645 m) - och nedfärden mot Franska Rivieran. Ibland, för att inte säga alltid, var det farligast när det gick utför.

Eftersom våra två cylindrar presterade mycket låg hastighet var vi alltid först i start och sist i mål; vi måste "äta vid ratten" (och dricka likaså). Då och då, när vi kommit långt på efterkälken tvekade inte Jean Marie Pellerin att sända oss till mötes två motorcykelberidna gendarmer ur Presidentens egen eskort som följde och vakade över Mormorsbilarnas Frankrike Runt, för att vi lättare skulle nå etappmålet utan trafik hinder. Vilken syn för lokalbefolkningen! Tänk er dessa två motorcyklister ur "la Gendarmerie Nationale" bereda väg för en Renault 1913 som om det vore ett stadsbesök.

Återkomsten till Paris var alltid ett evenemang i sig, vare sig den ägde rum på Champs Elysées eller någon annanstans, och avslutades med en mottagning på Franska Automobilklubben i närvaro av dess ordförande, Monsieur Jean Panhard, med tal, prisutdelning och champagne.

#### Så här gick turerna:

Nr 4. Paris-Alençon-Rennes-Morlaix-Lorient-Pornic-Niort-Arcachon-Pau-Toulouse-Brive-Guèret-Blois-Paris. (9-22 sep -85.)

Nr 5. Paris-Dieppe-Dover-Dunkerque-Mons-Reims-Chaumont-Genève-Chambery-Nîmes-Perpignan-Carcassonne-Aurillac-Angoulême-Tour-Paris. (7-20 sep -86.)

Nr 6. Paris-Amiens-Epernay-Vittel-Waldshut-Neufchatel-Albertville-Barcelonnette-Nice-Salon de Provence-Mende-Brive-St Georges de Didonne-Pornic-Le Mans-Paris. (5-20 sep -87.)

Det finns mycket gott att säga om dessa "Tours de France", så rika på händelser, om detta "levande bilmuseum" som genomkorsar Frankrike och grannländerna, men framför allt, det var en samling vänner som tack vare Jean Marie Pellerin fick utlopp för sin gemensamma passion - automobilen och glädjen att få styra en veteranbil ett par veckor i september.



Från "Tour de France" nummer 6.

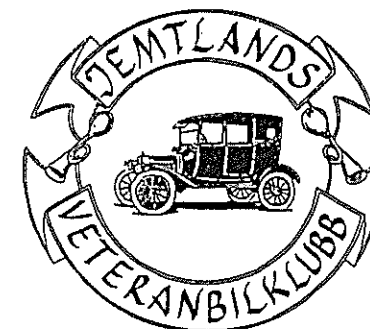
# Välkommen till Informationsträff för nya medlemmar Måndagen den 23 mars, kl 19.00

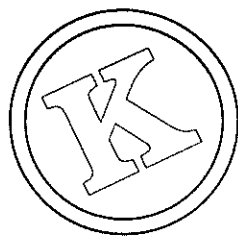
*Vi informerar om klubbens verksamhet,  
försäkringar, mm.*

*"Gamla" medlemmar är också välkomna.*

*Träffen blir på Svenssons Kafé med mysig  
40-50-tals nostalgi på Hornsgatan 11, Frösön.*

*Klubben bjuder på fika.*





# K-märkt

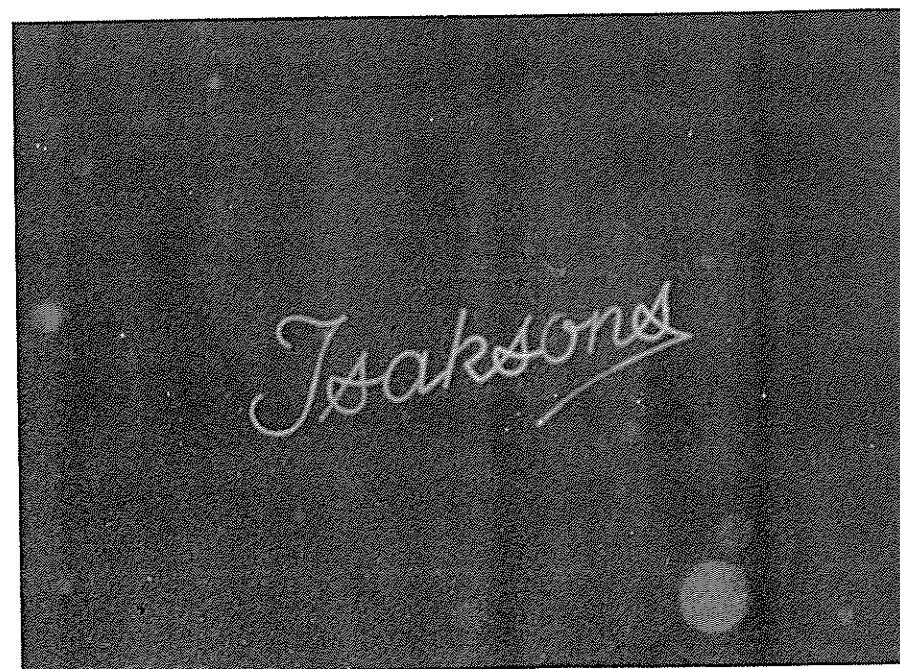
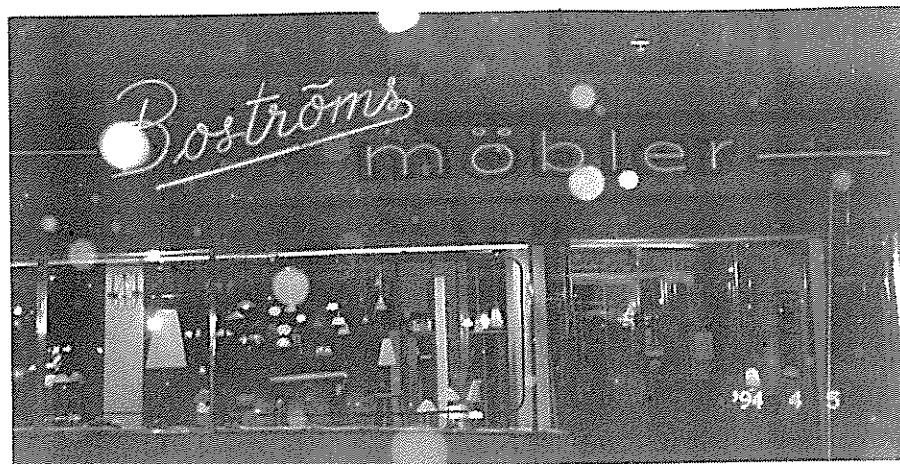
## Är det bara byggnader från Sveriges storhetstid som behöver K-märkas?

Av Christer Elgendahl

Nej, kära läsare tänk till en stund, och ut med kameran, fota det som just du i din hembygd vet är orört och kanske är hotat till förfall. Sänd in en bild med lite text till sidan K-MÄRKT i Backspiegeln, så kanske vi får en ny serie i tidningen!

Det kan till exempel vara godis- och cigarettautomater, "sjukvårdsautomater", neonskyltar, orörda bensinmackar, verkstäder, interiörer, dansbanor, konditorier, vägskyltar, vägräcken (gamla), broar, gamla försäljningsställen för bil-mc-moped, eternitkåkar, ja, allt som vi minns, men (nästan) inte finns kvar!

Ut med kameran och hjälp till att få en trevlig serie i Backspiegeln!



### Har GLANSEN FÖRSVUNNIT?

Omkromning av bil- och motorer till vettiga priser!

**ZvUnEx**  
Import-Export-Trading  
0920-220929

30 års erfarenhet av  
färdkromning/ytbehandling.  
Garanti på alla utförda arbeten -  
självkost!

Import-Export-Trading  
0920-220929  
Alla priser inklusive moms -  
självkost!

Några prisexempel:

Motorcykelmotor (ex USA)	1.250,-	Sjölångare (ex Amazon)	1.900,-
Sjölångare (ex Amazon)	100,-	Sjölångare (ex Ford-37)	1.800,-
Sjölångare (ex Ford-37)	150,-	Sjölångare SAAB 93/96	1.700,-
Sjölångare Jaguar Mk II	1.600,-	Sjölångare Jaguar XJ 6/12	1.850,-

Även kromning av aluminium och lättmetall.

Riktighetsarbeten utföres på begäran!

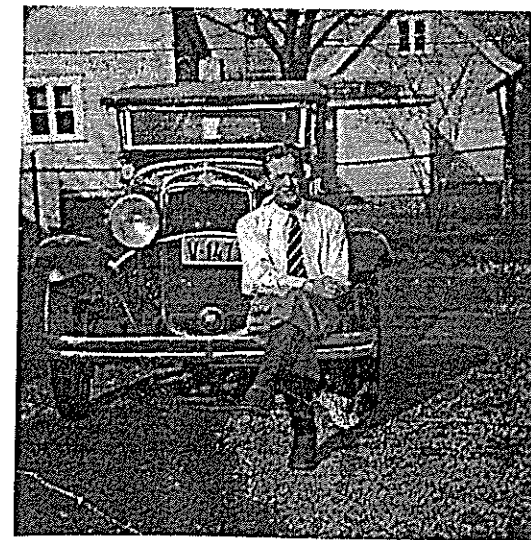
Skriv, faxa eller slå en signal för ytterligare information och prisuppgifter.

ZvUnEx  
Hornsgatan 2 • 972 36 Luleå  
Tfn/fax: 0920-22 09 29

CHEVROLET INDEPENDENCE TOURING 1931 - HVOR ER DEN NÅ ?

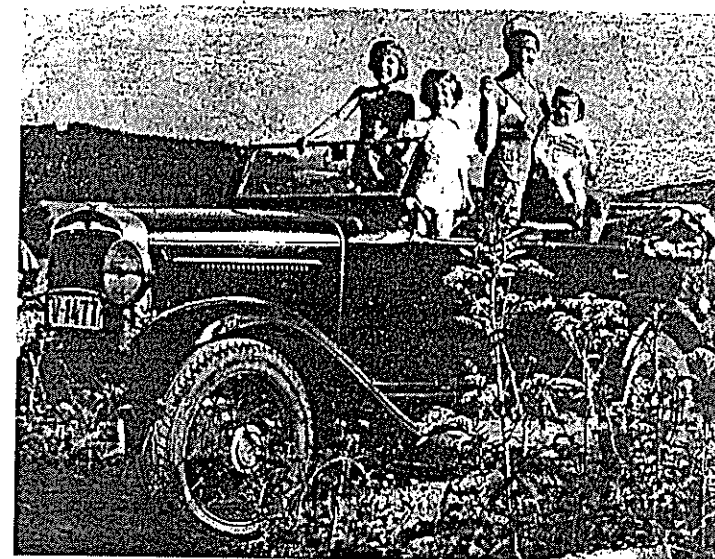


Denne Chevrolet'en tilhørte en gang Konrad Schei og hans familie. Bilen ble kjøpt i 1946 etter å ha stått lagret på en låve under hele krigen. Far og tre sønner spleiset på bilen. Chevrolet'en ble brukt av familien i mange år fram mot 60-tallet. Til slutt rok bakakslen, og bilen ble satt til side. Etter en stund ble bilen kjøpt av en svenske som prøvde å lure bilen inn i Sverige. Dette gikk ikke så bra, og bilen tilhørte plutselig det Svenske Tollvesen.



Her poserer Konrad foran Chevrolet'en.

Tidlig på 60-tallet blir så bilen solgt på tollauksjon i Østersund. Her slutter alle spor. Bilen ble aldri senere registrert i Sverige. Kanskje står den fremdeles på en låve i Jemtland. Skulle noen komme over denne bilen er motornummeret: 2532317 og understellsnummeret: XBAE 2485. Kontakt Konrad Schei, Verdal på telefon: 7407 9242.



Familien hadde mange fine turer med bilen, som her en sommerdag ved Leksdalsvatnet i Verdal i året 1958. Jentene Grete og Kari poserer sammen med mor Synøve som holder minstebarnet Inger Synøve.

## MIDT-NORGES STØRSTE DELEMARKEDE

I VM-anlegget i Granåsen

Granåsen, Trondheim

LØRDAG 27. JUNI 1998

Startskuddet går kl. 09.00, når de første selgere og kjøpere vil være på plass!

Også i år vil Trøndelag Veterannavnklubb (TVK) arrangere «Trønder-Markedet», et nordnordfjeldsk alternativ til Ekebergmarkedet og følger opp tidligere års suksesser med denne gang å arrangere delemarked («swapmeets») på stadion i Granåsen.

Andre veteranklubber i region Midt-Norge (fra Møre til Nord-Norge) blir også invitert til å delta.

Markedet vil i hovedsak omfatte kjøretøydeler (bil, buss, mc, osv. osv.) og kjøretøyutstyr, men andre typer «lopper» er også velkomne. Brukthandlere o.l. vil også få en spesiell invitasjon, og det satses på både omtale og annonsering i pressen.

Det er selvfølgelig helt gratis for kjøperne å delta på delemarkedet, mens selgerne må betale den symbolske sum kr. 100,- pr. stand som går til dekning av direkte utgifter som klubben har i forbindelse med arrangementet. Det vil også være mulighet for å leie strømnett til kr. 200,- av Granåsen Skianlegg.

Finne fram dine gamle veterandeler og annet rammel som du ønsker å bli kvitt! Her kan det bli penger å tjene og store kupp er kanskje i vente? Trøndelagsområdet er forsvrig kjent for å ha igjen skikkelig gamle bildeler, og vi håper å få se mange av disse på dette markedet. Vi håper derfor at også mange «utenbys», både fra sør og nord og Sverige, tar turen til Trondheim denne lørdagen. Klubben oppfordrer de som kan til å stille med veterankjøretøyet sitt på markedet. Klubben stiller selvfølgelig med egen stand hvor det blir salg av kaffe og vafler.

TVK ønsker deg velkommen til 1001-brøyen Trondheim og et hyggelig arrangement i VM-anlegget!



Postboks 2196 - Sentrum, N-7001 TRONDHEIM

Ansvarlig kontaktpersoner:  
formann Terje Stenhaus, tlf.: 73 91 36 58,  
Ingvald Rønning, tlf.: 73 93 86 30, Lars Fredrik Dahlberg, tlf.: 72 59 04 54.

### AUKSJONSKALENDER

Forsvarets auksjoner i Norge 1998.

23 april	Arsenalet på Kongsgårdsmoen, Kongsberg.	Tel. 32 76 52 50
25 april	FSSV, Hornnes/Kristiansand.	Tel. 37 92 75 59
9 mai	Forsyningslager Trøndelag, Trondheim.	Tel. 73 99 53 36
6 juni	Forsyningslager Nord-Norge, int.dantur, Bardu.	Tel. 77 19 36 87
11 juni	Arsenalet på Kongsgårdsmoen, Kongsberg.	Tel. 32 76 52 50
13 juni	Forsyningslager Nord-Norge, Bjerkvik/Narvik.	Tel. 76 92 51 53
20 august	Arsenalet på Kongsgårdsmoen, Kongsberg.	Tel. 32 76 52 50
29 august	Forsyningslager Nord-Norge, Bjerkvik/Narvik.	Tel. 76 92 51 53
5 september	Forsyningslager Nord-Norge, int.dantur, Bardu.	Tel. 77 19 36 87
12 september	Forsyningslager Trøndelag, Trondheim.	Tel. 73 99 53 36
19 september	FSSV, Hornnes/Kristiansand.	Tel. 37 92 75 59
8 oktober (?)	Arsenalet på Kongsgårdsmoen, Kongsberg.	Tel. 32 76 52 50

# LÅDBILSRALLY

Av Hubert Freyssingear

**T**vå vykort från Mattmar, där min hustru Annas moster Wida Alenius var lärarinna (i Kvitsle). År är tyvärr okänt, kanske någon av läsarna vet.



## MEDLEMSMARIKEL 1998

Av JG Jonsson.

"Sveriges bästa Matrikel" är nu klar i 1998 års upplaga. 96 sidor i A4-storlek! På grund av alltför dyrt porto 27:50 per styck, kan vi inte skicka ut den per post till alla medlemmar, därför gäller följande!

Du som bor på rimligt avstånd från klubblokalen på Skolgatan 39 A i Östersund (alla i Östersund, Frösön, Brunflo, Lit etc) måste själv hämta sitt exemplar någon måndagkväll mellan 19.00-21.30 då vi har öppet hus. Ute i länet (Strömsund, Sveg, Kälarne, Järpen etc) sker distributionen på så sätt att någon hjälpsam klubbmedlem får ett antal exemplar och en namn- och adresslista. Då åker denne runt och stoppar ner i respektive postlåda eller ringer och meddelar att respektive exemplar finns för avhämtning. På detta sätt spar vi cirka 16 000 kronor!

De som bor långt bort (Stockholm, Norge etc) får sin

Matrikel med post.

Något litet tryckfel har insmugit sig, Kalle Kingstads Amazon har fått årsmodell -33, vilket alla förstår skall vara -63. Men 99,999% av alla tusentals uppgifter stämmer överens med de uppgifter ni själva har meddelat klubben. Något fordon kan ha blivit sålt eller någon har köpt ett objekt under trycktiden, men sånt kan vi i klubbledningen ej styra över.

Det bästa är att ni skickar in en ändringsblankett så snart en förändring har skett. Det kallas uppdatering, och är grunden för ett aktuellt register.

I medlemsmatrikeln finns alla medlemmar med namn, adress, telefon, fordonsinnehav, årsmodell, skick på fordon, registreringsnummer, eventuellt tidigare registreringsnummer etc. Men ni kan även söka på postnummer eller visst fordonsmärke.

Exempel:

1. Om du bor på postnummer 830 01 Hallen, kan du se vilka fler som bor i samma postnum-

merområde.

2. Du är ägare av en Opel Rekord 1956, Husqvarna 98 cc 1939 eller Monark moped 1965. Vem i klubben har lika fordon? Kanske kan ge tips på reservdelar, eller bara prata bort en stund om ett gemensamt problem.

I Matrikeln finns lösningen i något av registren! Hämta den när den är rykande färsk!

En stilla reflektion sen man läst i nya Medlemsmatrikeln:

Var finns alla fordon som är redovisade enligt normen R=renoverat fordon eller originalskick i trafik? Någon gång passar det väl in att vara med på Tjälavägen, Storsjörallyt, någon onsdagsutflykt eller på öppet hus måndagkvällar på klubblokalen?

Meningen och tjusningen med att äga ett veteranfordon bör väl vara att åka och bruka fordonen då och då, passa på och åk med dina veteraner nu! Man vet inte vad som kommer att hända i framtiden vad gäller beskattning, bränslepris, vägavgift, försäkringskostnad och så vidare.

Titta på baksidan av tidningen, boka in ett evenemang och ut och kör! Njut av din veteran! Den står nog mycket i garaget.

## EVENTEMANGSRAPPORT BILBOLAGET

Av Åke Jämmtsäter.

**M**åndagen den 19 januari samlades ett 30-tal intresserade medlemmar i alla åldrar i Bilbolagets utställningshall där företaget kvällen till ära ur sina gömmor hämtat ett antal av sina egna "gammal"-bilar. Bland alla nya och begagnade blänkande salubilar finns alltså: en röd Volvo 142S 1967 med chassinummer 10 i mycket fint orört originalskick, en ljusgul Volvo PV 1966 med få körda mil i toppskick, en mörkblå/vit Amazon 1957 i fint skick och slutligen en ljusblå Duett ca 1965 i skapligt skick men under renovering.

Förutom de ovan nämnda äger företaget också några andra äldre fordon som av olika skäl inte kunde visas denna gång.

Efter sedvanligt dreglande över de olika bilarna (nya och gamla) samlades så skaran för en uttömmande redogörelse för historien bakom Perssonkoncernens tillkomst och nuva-

rande (starka) ställning av personbilsrörelsens platschef Peter Bohlin. Koncernens styrelseordförande Gunnar Johansson, för övrigt en sann vän av äldre fordon med ett par fina bilar i sitt stall (Cadillac -54 och stor Mercedes av sent 60-tal) berättade minnen från förr som omfattade både livet före och efter inträdet i Perssonkoncernen.

Eftermarknadschefen (reservdelar mm) Göran Ringbert och verkstadschefen Kurt Ljungqvist fick också tillfälle att presentera sig själva och sina respektive verksamhetsområden.

Kvällens aktiviteter fortsatte därefter med en guidad rundvandring i verkstadens olika lokaldelar och därefter en genomgång av reservdelslagret. (Vi hann inte med att titta i riktigt alla lådor och hyllor!)

Besöket avslutades med kaffe och fikabröd och allmän förbrödning i bilhallen och hemfärden anträdde för de sista först framåt 22.30-tiden.

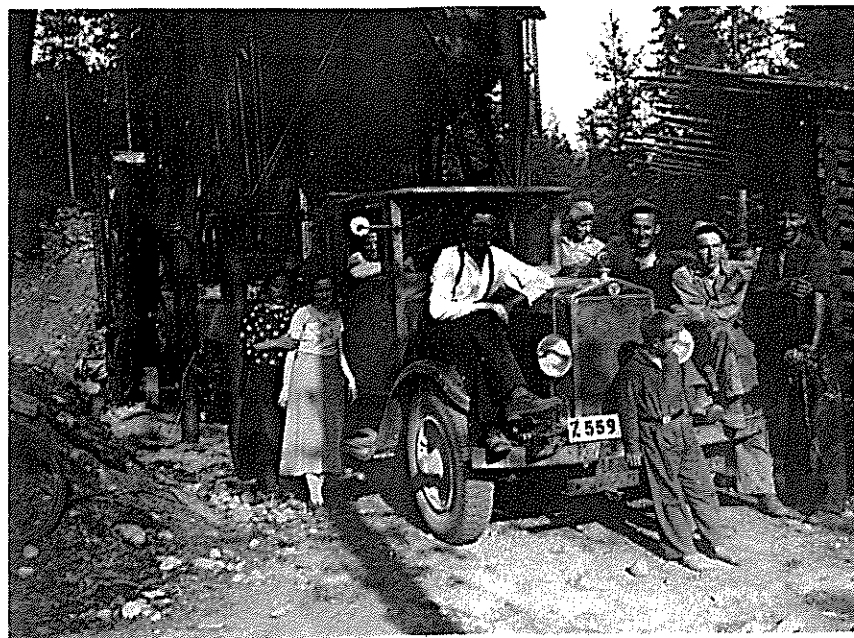
Tack Bilbolaget för en snygg uppställning och en intressant kväll!

# Gamla foton

Av Sven-Erik Persson.

Jag har några gamla kort på lastbilar som har gått på vägarna runt Sidsjö Bräcke kommun. Lastbilarna har tillhört sågverksägare Magnus Persson Sidsjö, som var en farbror till mig.

Vägverkets Scania lastbil som står framför en krossanläggning i Sidsjö 1938. →



Ford V8 Epa från 40-talet.



International lastbil.



Kroncheva.



Per Eurenus lastbil.



Magnus Perssons lastbilar. Stående från vänster: Rune Grönvik, Gösta Eklid, John Jonsson, Jonas Olsson och Ingmar Benktsson.



Sven-Erik Perssons Ford Fairlane V8, 1963.

## JVBK BLICKAR VÄSTERUT

Vi gör som LT och ÖP: öppnar lokalredaktion i Trondheim.

Der är viktigt och trevligt att öka samarbetet över gränsen. Många av respektive medlemmar bor i gränstrakterna och kan på detta sätt delta i broderlandets arrangemang.

I varje nummer av Trøndelags Rundskrivet och Backspegeln kommer det att finnas en sida med nyheter. I tröndertidningen heter vår sida; Nyheter fra Øst-Trøndelag, tidigare beskrivet som Jemtland. Jag har lämnat medgivande (kanske för att jag är halvnorsk...).

Else-Britt Tegstedt.

## Till dig som ännu inte betalat medlems- avgiften

Vi saknar en del medlemsavgifter för 1998. Vi tar oss därför friheten att påminna om medlemsavgiften.

Tänk också på att om du har tecknat en veteranfordonsförsäkring via Jemtlands Veteranbilkлубb kommer denna att upphöra om du inte längre önskar vara medlem. Vi är skyldiga att meddela försäkringsbolagen vilka som ej betalat medlemsavgiften och du får i stället teckna en vanlig försäkring för ditt fordon.

Styrelsen.





KÖPES:

SÄLJES:

NAMN:

TEL:

KÖPES:

SÄLJES:

NAMN:

TEL:

Nya  
medlemmar

Välkommen  
till oss!

Vi blir fler och fler...

Lasse Pettersson  
Räcksjön 4590  
831 94 Östersund  
Tfn: bost 063-405 01  
arb 063-14 35 52.

Fordon:  
Land Rover 88 combi  
1963



Ny adress.

Ole-Anders Grönblad Järpströmmen 1448 830 05 Järpen Tfn: 0647-402 05	Håkan Carlén Önevägen 140 832 53 Frösön Tfn: 063-440 06
---	--

Allan Evertsson, Offerdal  
har avlidit.  
Vi lyser frid över hans minne

## UPPROP TILL EVENEMANGS- LYSTNA

Vi i evenemangskommittén är för närvarande 3 stycken, Johan Eliasson, Magnus Roos och Åke Jämtsäter. För att inte riskera att drabbas av idétorka skulle vi väldigt gärna vilja ha några fler frivilliga krafter, kvinnliga eller manliga, som hjälper till att hitta på saker att göra.

Det är absolut inte betungande på något sätt utan vi träffas några gånger per år för att planera in olika Studiebesök och dyligt. Det är inte ens nödvändigt att bo i stan utan vi kan precis lika gärna sköta våra mellanhanden på telefon så tveka inte, ring någon av oss, telefonnummer finns på insidan pärmen, eller skriv en rad till klubb-adressen. Vi behöver någon att spåna med, det finns ju massor att hitta på även utanför stan!

Stockholmsresan som vi skrev om i förra Backspegeln, blir inte av på grund av får få anmälda.

## MITTNORDEN MARKNADEN

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

### KÖPES

Tändstift. Jag köper gamla och ovanliga tändstift till min samling, nytt eller begagnat spelar ingen roll. Köper även partier av stift, samt skyltar och kataloger etc med anknytning till stift. Du som har något, snälla ring: 063-10 27 14, 070-517 27 14, Elgendahl.

Fram- och bakskrmar Opel Kapitän 54-55. Framskärm vänster Kapitän 60-64. Magnus Roos, tfn: 063-436 38, 10 05 60, 070-670 78 57.

### SÄLJES

2 st VW-fälgar 5-håls 4jx15, med vinterdäck 5.60x15. Pris: 100:-/st.  
PO Nystrand, tfn: 063-12 82 91.

Nya framskrmar (glasfiber) till Opel Rekord 58-60. Däck: 20" och 450x21, ett av varje. Div VW-motorer, dörrar, baklucka, samt mängder av annat VW, allt begagnat. Ring och hör: Calle 063-10 27 41, Christer 063-10 27 14.

1964 och 65 Kadett kupé avställda, lite rost i golv, i övrigt hyfsat skick.  
1962 Opel Rekord avställd, rost i trösklar, komplett, bra krom. Transport kan ordnas.  
Tfn: 0670-61 12 20.

Austin Cambridge -57. Renoveringsobj.  
Ringbytessats till Volvo B18. Innehållande ringar, lager, packningar, till Volvo B18A 300:-. Topplöck B18 200:-.  
Verkstadsdatabok, servicemanual alla Chevroletmodeller -72 300:-.  
Instruktionsböcker till Opel Rekord -61, -62, -65, -66, -68 samt Saab 2-takt -63.  
Magnus Roos, tfn: 063-436 38, 10 05 60, 070-670 78 57.

### UTBJUDES HYRA

Biltrailer -97 års, boggie lastar 1 500 kg, med ramper och vinch. 200:-/4 tim. 350 :-/hel dag.  
JG Jonsson, tfn: 063-216 83, 010-250 80 00.

Grattis!  
till Folke Boogh som blev  
Krokoms kulturpristagare för sitt  
flottarium i Laxsjö.

~~XXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXX~~

## **EVENEMANG VÅREN 1998**

**Måndag 23 mars Informationsträff.**

Se sid 21.

**Lördag 23 maj Mittnordenmarknad och Vårträff.**

Se sid 4.

**Tisdag 9 juni Cruisingkväll.**

Se sid 6.

**Onsdag 10 juni Utfärd till Ope Flygfält.**

Se sid 6.

**Fredag 12 juni Mopedträff.**

Se sid 6.

Nästa nummer av Backspegeln beräknas komma ut den 18 maj 1998. 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,  
Sven Asp, Lars Bergwall, Lars Boogh,  
Hans Petter Fyhn, Norge.

**Redaktör och ansvarig utgivare:** Else-Britt Tegstedt

**Upplaga:** 600 ex. **Pris:** 20:-

**Periodicitet:** 4 nummer per år

**Layout och tryck:** Kopieringshuset i Östersund AB