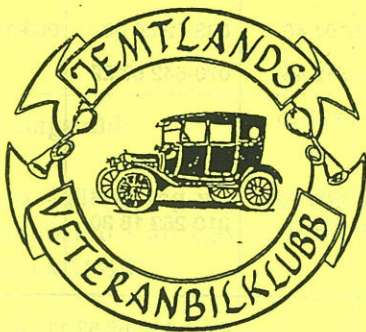
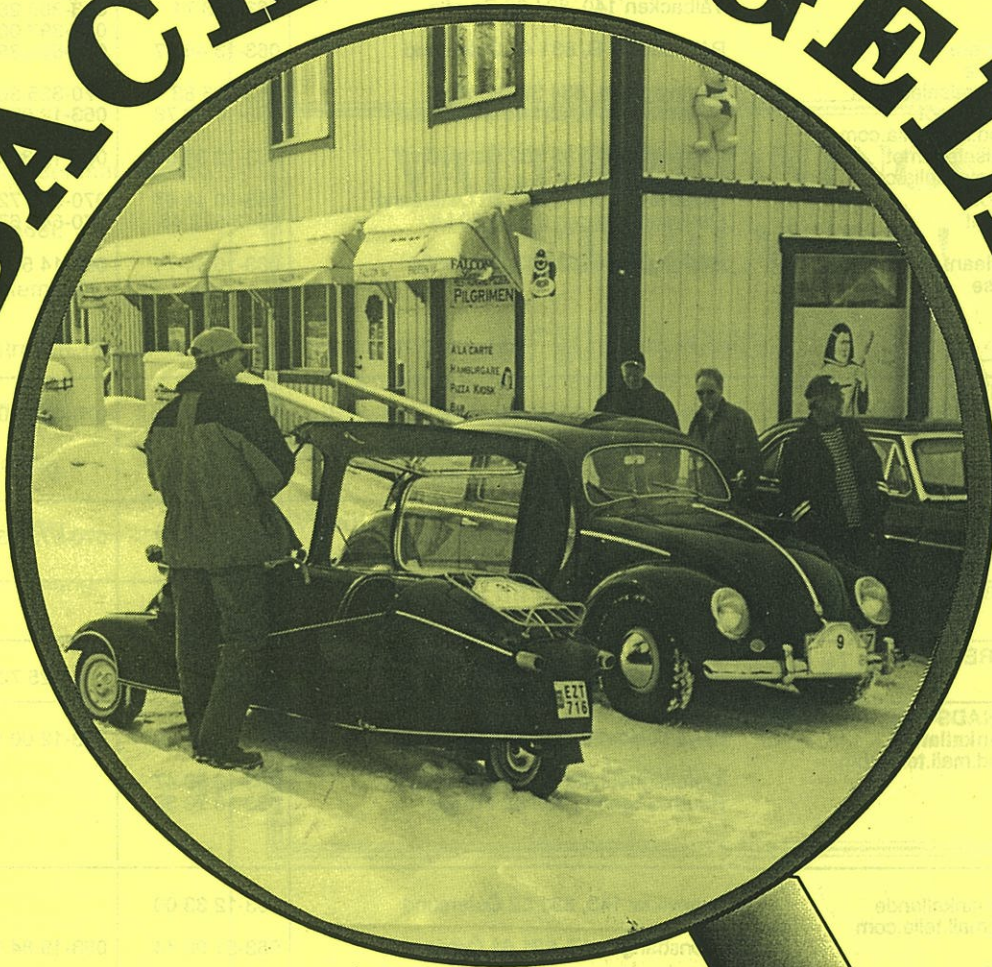


Z2000

BACKSPEGELN



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
BOX 6032, 831 06 ÖSTERSUND



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB bildades 1970 och är en sammanlutning 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 garagelokalen på Bangårdsgatan 53, får Du hyra mekarplats. Du kan också låna klubbens dollyevagn, motorlyft, blästerskåp, plåtkantvirk mm.

Som medlem får Du bli 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 ansluten till MHRF. Medlemsavgift in 200 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

	adress:	tfn bost	arb/mobil	telefax
STYRELSE				
Björn Staverfelt ordf, info@tegelbolaget.se	Vålbacken 140, 834 98 Brunflo	063-363 71	063-360 26	
Mona Ericsson, sekreterare mona.ericsson@mail.op.se	Rådhusg 97 B, 831 46 Östersund	063-13 46 87	070-397 00 15 070-573 85 86	
Jan-Gunnar Jonsson styrelseledamot	Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063-216 83	070-335 80 80	063-216 84
Ake Jämmtsäter styrelseledamot ake.jamtsater@ostersund.mail.telia.com	Fagerbacken 6, 831 46 Östersund	063-10 59 78	063-12 00 00	063-51 52 69
Hasse Appelqvist styrelseledamot evabrymark@ostersund.mail.telia.com	Lugnviksv 143, 831 52 Östersund	063-12 33 00	063-12 33 00	
Mikael Eriksson tf kassör	Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund	063-10 41 67	070-525 72 06	063-13 11 88
Johan Eliasson suppleant opeljohan@hotmail.com	Östersundsvägen 8, 830 30 Lit	0642-512 46	070-642 67 22	
Ingrid Göransson suppleant ingrid.goransson@amu.se	Gillevägen 10, 831 43 Östersund	063-10 54 71	063-14 56 87	
FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ				
Jan-Gunnar Jonsson försäkringsansvarig	Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063-216 83	070-335 80 80	063-216 84
Folke Boogh	Laxviken 3125, 830 60 Laxviken	0645-210 17		
Gösta Lindström	Box 2007, 840 31 Åsarna	0687-300 24		
Göran Lindberg	Strandgatan 21, 830 80 Hoting	0671-102 32		
MEDLEMSREGISTRATOR				
Mona Ericsson mona.ericsson@mail.op.se	Rådhusg 97 B, 831 46 Östersund	063-13 46 87	070-573 85 86	
ARKIVARIE				
Folke Löfgren	Viltstråket 23, 832 54 Frösön	063-435 43		
MATERIALFÖRVALTARE				
Mikael Eriksson	Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund	063-10 41 67	070-525 72 06	063-13 11 88
EVENEMANGS-MARKNADS-KURSKOMMITTÉ				
Ake Jämmtsäter, sammankallande ake.jamtsater@ostersund.mail.telia.com	Fagerbacken 6, 831 46 Östersund	063-10 59 78	063-12 00 00	063-51 52 69
Harry Sjöström	Trefaldighetsväg 25, 832 47 Frösön	063-12 98 47		
Kjell Persson	Ruuthsvägen 7, 832 42 Frösön	063-10 73 38		
RALLYKOMMITTÉ				
Hasse Appelqvist sammankallande evabrymark@ostersund.mail.telia.com	Lugnviksv 143, 831 52 Östersund	063-12 33 00		
Sture Kindberg sture.j.kindberg@telia.se	Bronshängev 17, 831 61 Österund	063-51 03 44	063-19 84 98	063-51 98 62
GARAGEFOGDE				
Jan-Gunnar Jonsson, Magnus Roos, bitr.	Ångevägen 6, 834 32 Brunflo	063-216 83	070-335 80 80	063-216 84
	Viltstråket 1 A, 832 54 Frösön	063-436 38		
REDAKTIONSKOMMITTÉ				
Gunnar Isaksson ostersund@arkitektkopia.se	Hökbäck 1435, 830 30 Lit	0642-101 46	063-12 50 00	063-18 10 75
Johan Eliasson opeljohan@hotmail.com	Östersundsvägen 8, 830 30 Lit	0642-512 46	070-642 67 22	
Emanuel Nilsson	Lugnviksv 117, 831 52 Östersund	063-10 24 26		
LOKALREDAKTIONER				
Norra länsdelen: Lars Bergwall Sven Asp	Höganåsv 5, 833 35 Strömsund Nyhamn 3425, 833 35 Strömsund	0670-61 12 20 0670-200 79	010-262 18 30	

Postadress:
Box 6032, 831 06 ÖSTERSUND

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

Telefax:
063 - 216 84 (JG Jonsson)

Postgiro: 88 52 11 - 3

E-postadr: (sekreteraren)
mona.ericsson@mail.op.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

sid 2	Klubbinformation.
sid 3	Innehåll.
sid 4-5	Bergwalls sida.
sid 5	Fisketur.
sid 6-8	Berättartävling.
sid 8-9	Gammcykelträffen.
sid 10	Skivsidan.
sid 11-14	Tjälavängen.
sid 15	Mittnordenmarknaden.
sid 16-17	Moped.
sid 18	Medlemmar, Australien, Pepita 40+.
sid 19-20	Blanketter.
sid 21-24	På Gång.
sid 25-27	Annonser.
sid 28	Evenemang.

Omslagsbild:

Årets Tjälaväng utgick från Pilgrimstad i år. Läs mer på sidorna 11-14.

NY MEDLEMSMARIKEL

Inför klubbens 30-års jubileum kommer en ny matrikel ut. Många ändringar har kommit till sedan 1998.

Vi uppmanar därför alla medlemmar att redan nu fylla i ändringsblanketten som finns i tidningen. Då spar du mycket jobb för vår sekreterare Mona.

VALBEREDNINGEN EFTERLYSER!

Hej alla entusiaster!

Efter sju sorger, åtta bedrävelser och en massa telefonsamtal kan vi i valberedningen konstatera att vi inte har lyckats med uppgiften, att hitta en kassör till vår förening.

Vi vill därför, på detta sätt, försöka hitta en kassör. Så du som känner, att du har intresse och tid för uppgiften - eller känner någon som har det -. Hör av dig till oss i valberedningen eller till någon i styrelsen.

Bo Jedefeldt 063-13 34 54 070-399 25 45
Sven Karlsson 063-10 91 06 070-630 91 06
Eva Appelqvist 063-12 33 00

Med vårhälsningar Bosse Jedefeldt.

Else-Britt rundar av

Av personliga skäl avgår jag nu ur styrelsen och som redaktör. Det har varit väldigt roliga år och ett sant nöje att samarbeta med alla som skrivit i Backspegeln. Jag har sällan upplevt att någon sagt nej till mig när jag bett om ett bidrag. Det var också min målsättning att alla bidrag till tidningen var lika välkomna. Ingen skulle känna att det var för svårt att skriva. Jag hoppas verkligen att redaktionskommittén får nya medarbetare och att ni fortsätter att skriva fast jag inte ber om det...

Tack alla!
Else-Britt Tegstedt.

BERGWALLS sida

Av Lars Bergwall

Vad säger man? Om jag hade haft lite is i magen hade Dodgen kunnat vara hemma i en månad extra, och jag hade kunnat prova på vilka egenskaper den har vid halka.

Detta är det bästa sättet som jag kan sammanfatta förjulsintern på, eller rättare sagt, det som skulle föreställa vinter, för långkalsongerna och Helly-Hansentröjan kom inte fram förrän det började vara dags att vända blad till december i almanackan.

Hittills har garagetillfällena varit få och korta. Några små justeringar och mindre reparationer på den Bergwallska direktionsvagnen samt ett åkdonsbygge till ungarna är väl i stort sett vad som hänt. Dock har jag varit hårt engagerad i deckarjobbet runt litteratur och information om den nyinköpta Magiruslastbilen. Jag har kommit så långt att jag fått tag på en servicemanual och en instruktionsbok. Vidare har jag kommit i kontakt med en äldre herre som haft en dylik farkost.

Det har också vederfarits mej den glädjen att jag fått beröm för min skrivklåda. Nu innebär inte det att jag tror mig vara något extra, men det var mycket inspirerande att få höra uppskattande ord om det jag skrivit i detta vårat blad. Samtidigt fick jag kritik för sådant som inte var bra. Även detta gläder mej, eftersom det är svårt att komma med bra texter om ingen kommer med konstruktiv kritik.

Detta leder mig osökt in på den problematik som många ideella föreningar verkar brottas med, nämligen att alla vill vara med i en förening men gärna lämna till "någon annan" att ta hand om det som ska skö-

tas för att föreningen ska fungera. Om inte de små fåglarna som viskat i mitt öra inför årsmötet hade missat sig alldeles så verkar det som om det är lite smått om människor som är villiga att ta på sig ett uppdrag i vår förening. Visserligen är jag inte bättre själv, eftersom jag tackade nej till en förfrågan från valberedningen, men samtidigt har jag ju pysslat med att fylla min sida, och det känns jag vara nöjd med. Nu är det ju så att man har familj, jobb och annat som är viktigare, men faktum kvarstår, att utan styrelse och andra invalda och kommitterade stannar föreningslivet av. Hemska tanke.

Så vad ska vi göra åt det? Jag kan tyvärr inte komma med någon universell lösning, för kunde jag det vore min framtid räddad som någon typ av "föreningsräddare-konsult". Det enda jag kan bidra med är att skriva och tjata om hur jag ser på det som sker, komma med välmenande pekpinna, försöka engagera och, kanske, provocera.

Ett aktuellt exempel är vår "skrivartävling". I en förening med så många medlemmar som vi är, tycker man att det borde bli ett lite större gensvar på dylika evenemang. Framför allt är det lite svagt att man måste tjata för att få bidrag. Till syvende och sist är det ju innehållet i vårat eget blad det gäller. Personligen såg jag fram emot att få läsa en lång rad mustiga historier om "jävelskap", glädje, otroliga händelser etc. Tyvärr blev det inte en lång rad, men det är på sin plats att framföra mitt tack till de som skickade in ett bidrag, ett stort TACK. Efter att ha levererat en sådan salva ska jag här och nu uppmana de som reagerar på det som jag skrivit här ovan, att ta kontakt med mig och, om någon så vill, läsa lusen av skrivkludden från Strömsund. Välkomna.

Nu över till något helt annat. När det nu äntligen blev vinter tog jag mig för att sparka igång Studebaker-vesslan. Det blev givetvis ett litet äventyr det också, för den hade inte

varit i rejält bruk på ett par år. Samtidigt var det nödvändigt att väcka upp GMC:n för att komma till det ställe där jag skulle köra. Glad i hågen bestämde jag att jag skulle ta in vesslan för en kort översyn innan det bar till skogs. Jag gick ut med ett fulladdat batteri och den lilla flaskan med "snaps". I med batteriet, en stadig sup i strupen, (på vesslan), och så, vrid på nyckeln. Trött snurrade startmotorn och motorn hostade några gånger, men sen var det dött. Strömmen tog slut och därmed också hostandet.

Nåväl, med startkablarna från bilen och ett par supar till gick den i gång, (undra om vesslan har blivit alkis). Dock inte med det vanliga brummandet, utan snarare ett tveksamt puttrande. Så efter en del lirkande och några fula ord bar det in i garaget och bort med alla luckor. Snabbt kunde jag konstatera att nedre kylslangen hade passerat sista förbrukningsdatum. Flera fula ord, men mest över min egen nonchalans och lättja med förebyggande service.

Nu är det inte helt enkelt att byta den utan det kräver demontering av generatorn. Samtidigt är det inte frikostigt med plats runt den senare heller, så det gick åt ett antal plåster innan jobbet var klart. Sedan var det smörjdags. Åtta boggier med sex nipplar var plus sex stycken på bärhjulen samt fyra nipplar på respektive drivhjul och vändhjul, det blir några ställen att smörja. Samtidigt upptäcktes en bräckt bandplatta och den byttes också.

Nu skulle det väl äntligen vara dags att lasta, men tji fick jag. Av någon underlig anledning hade ingen gjort ramperna i ordning och lagt upp dem så dom hade frusit fast. Fram med spett och fram kom svett, trots femton minusgrader. När grejorna väl låg mot lastbilen kom åter "högmotet" och jag ansåg att resten var en ren formalitet, men om något kan gå fel eller krångla så gör det ju alltid det. Halvvägs upp på flaket tog friktionen slut och banden snurrade

till samt drog med sig rampen, men påföljd att jag, vesslan och rampen dunsade i backen med ett brak. Nu önskade jag att idén om lite vesseläkning aldrig dykt upp i mitt huvud, men skam den som ger sig. Bort med vesslan, upp med rampen och fram med spännband för att säkra hela bygget. Nu gick det bättre, men surringen fick ske i ficklampans sken och det blev kväll den andra dagen.

Nästa morgon var det arton minusgrader och jag ställde in mig på att vara hemma och elda samt idka lite hushållsarbete. En snöby kom med en reducerad köld vilket räddade mig från diskbaljan och GMC:n fick smaka lite motorvärme. Några timmar senare startade hon snällt och lydigt, vi for till macken för att tanka och sedan bar det i väg.

Om ni nu har läst ordentligt så vet ni att det snöade ute, och den som har provat att använda vakuumtorkare på vintern vet att dessa helt vill sova då. Det förorsakade ett minimalt siktfält som i sin tur gav täta stopp och flitigt användande av snöskrapan. Som grädde på moset hakade varvtalsregulatorn upp sig vilket medförde ett tomgångsvarv som hotade att skicka kolvarna i omloppsbana runt jorden.

Nåväl, vi kom fram alla tre och arbetet med att ordna rampen vidtog och så skulle vesslan i gång för att lastas av. Det tog en och en halv timme! Efter att ha mutats med startgas, startkablarna och slutligen en gasolvärmare startade hon och vi for äntligen till skogs. Glad i hågen styrde jag ner mot några myrar, men då kom moder natur fram och styrde så att det väder som hade varit hyfsat förvandlades till att bli full snöstorm och det med en vind som av allt att döma hade mycket bråttom. Vesslan såg inte längre ut att vara ett översnöfordon utan gav snarare intrycket av att vara ett undersnöfordon. Vid detta läge gav jag japp och for hem.

Det tänker jag också göra nu, och därför hälsar jag er alla med snöriska hälsningar och en önskan om ett varmt garage och hett kaffe.

Fisketur!

Av: Johan Eliasson.

Våren 1999 så åkte jag och en kompis iväg till en plats där jag hade fått ett tips om att det skulle ligga en gammal moped på älvens botten.

Mycket riktigt fann vi en Crescent modell "Raketarsle" av årgång cirka 1959-62. Denna såg ut att ha legat mycket länge under vatten, dessutom var den renplockad på alla väsentliga delar. Mopeden bärgades för fotografering och förpassades därefter tillbaka till sin sista viloplats.



Ska man fiska efter mopeder så bör man ha en kraftig lina, spännband går utmärkt.



Napp! Efter år på Indalsälvens botten följer "Raket" motsträvt med upp.



Bakskärmen över ytan, att det är en Crescent "Raket" råder det inget tvivel om.



Nöjd fiskare med sin ovanliga fångst!

BERÄTTARTÄVLINGEN

Berättartävlingen är avgjord och första pris gick till Iréne Fregelin. Grattis!

Här får ni läsa hennes berättelse.

När jag läste om berättartävlingen tyckte jag att det var en bra idé och vill därför lämna ett bidrag med lite olika episoder ur "veteranbillivet".

Jag hade överhuvudtaget inte haft en aning om att det fanns nåt som hette veteranbil förrän jag som ung träffade Leif (året var 1962). När jag frågat honom om hur han fick detta intresse har han berättat att han såg Nils-Erik Wiklunds T-Ford i Föllinge och blev helt fascinerad "en sån bil ska jag ha".

Sagt och gjort, han köpte en T-Ford, skruvade isär den i smådelar och visade mig "skrothögen". Jag var både ung och kär och jag minns att jag blev betänksam - "hur kan man ha så livlig fantasi så man kan tro att det kan bli en bil av detta?"

Så åkte jag till Umeå för att utbilda mig och efter cirka ett halvår kom jag till Ramsele för att hälsa på. Gissa om jag blev otroligt förvånad när det stod en fin blank T-Ford i

garaget. Jag var mäktigt imponerad av vad som skett med "skrothögen". Det hade inte gjort sig själv, Leif hade tillbringat varje kväll till framåt småtimmarna för att fixa bilen tills jag kom åter. Jag kommer mycket väl ihåg min första provtur, vilken fantastisk känsla att sitta öppet och åka i en så gammal bil.

Vi åkte ofta runt i byarna för att leta reservdelar till T-Forden, på den tiden fanns det gott om gambilar bakom lador och ladugårdar i byarna. Jag har druckit många koppar svagt kaffe i genomskinliga koppar på våra turneer i byarna. (Kanske det är därför jag inte dricker kaffe idag?). Det är lite kul att minnas att vi sa nej tack när vi erbjöds en fin A-Ford för en billig penning, det var ju T-Ford som gällde då.

1965 gifte vi oss i Föllinge med bygdebröllop i gammal stil och givetvis lejde vi en äldre man, Anton Jonsson (bilkunnig och smed) som kunde köra T-Ford och som hämtade oss efter bröllopet. Dagen efter bröllopet var det strålande sol så vi åkte T-Ford till Sandvikssjön för att bada. Där träffade vi Folke Boogh som fick provåka T-Forden och blev "frälst". Det dröjde inte länge förrän Folke

garaget. Jag var mäktigt imponerad av vad som skett med "skrothögen". Det hade inte gjort sig själv, Leif hade tillbringat varje kväll till framåt småtimmarna för att fixa bilen tills jag kom åter. Jag kommer mycket väl ihåg min första provtur, vilken fantastisk känsla att sitta öppet och åka i en så gammal bil.

Vi åkte ofta runt i byarna för att leta reservdelar till T-Forden, på den tiden fanns det gott om gambilar bakom lador och ladugårdar i byarna. Jag har druckit många koppar svagt kaffe i genomskinliga koppar på våra turneer i byarna. (Kanske det är därför jag inte dricker kaffe idag?). Det är lite kul att minnas att vi sa nej tack när vi erbjöds en fin A-Ford för en billig penning, det var ju T-Ford som gällde då.

1965 gifte vi oss i Föllinge med bygdebröllop i gammal stil och givetvis lejde vi en äldre man, Anton Jonsson (bilkunnig och smed) som kunde köra T-Ford och som hämtade oss efter bröllopet. Dagen efter bröllopet var det strålande sol så vi åkte T-Ford till Sandvikssjön för att bada. Där träffade vi Folke Boogh som fick provåka T-Forden och blev "frälst". Det dröjde inte länge förrän Folke

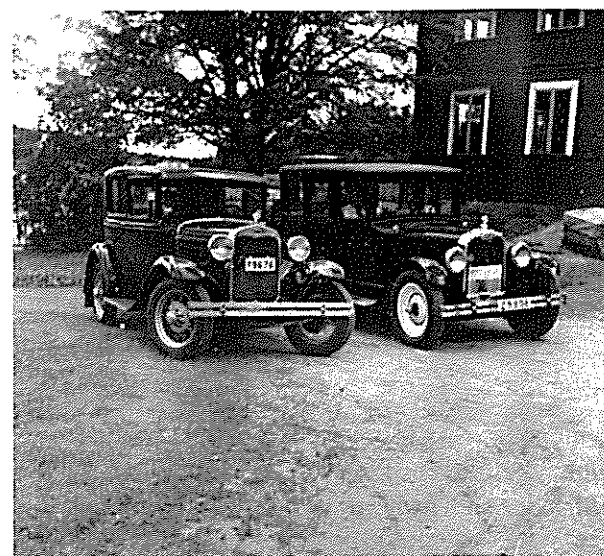


Anton Jonsson körde oss i T-Forden vid vårt bröllop.

raggat upp en T-Ford i Norge och vi följde givetvis med honom för att hämta bilen. Vid tullen skruvade grabbarna isär bilen till skrot och sedan kunde den lätt föras över till Svea Rike.

En annan rolig episod var när Leif och jag åkte till Borgafjäll på semester med T-Forden. Mörkret övermannade oss och bilen laddade dåligt så jag fick sitta på helspänn för att kolla när vi mötte bilar. Leif tände då lyset vid möten, spännande var det men kanske inte så trafiksäkert. Det regnade också så Leif var fullt upptagen med den handdrivna vindrutetorkaren.

Med tiden ville vi åka mer komfortabelt och köpte en A-Ford. Nu visste jag att man kunde få till en bil av "skrot" så nu hjälpte jag till att skrapa och måla ramen bland annat. När så A-Forden var klar åkte vi tillsammans med Folke och Doris i deras Oakland tillsammans på lång-



A-Forden bredvid Folke och Doris Booghs Oakland.

semester (trodde vi). Vi hade enligt planerna kungliga huvudstaden som mål.

Vi hälsade på vår veteranbilvän Sture Larsson i Ilsbo på nerresan och gästvänlig som Sture är så fick vi låna hans fäbodstuga att övernatta i. Leif hade tidigare hört talas om en spännande bil, Commonwealth 1919 som han också köpt trots att den saknade både motor och kylare. Ett kanske hopplöst projekt, vi hade lite hopp om att hitta motorn till en så ovanlig bil. Vi berättade för Sture om bilen och han sa "jag tror att det fanns en sån bil i grannbyn, vi åker dit och kollar". Sagt och gjort! Vi träffade en man som sa, "det finns nåt skrot vid uthusen". Trot om ni vill - där låg bland annat en motor till Commonwealth!!! Snacka om att Leif nästan fick hjärtstillestånd. När sedan mannen tog fram mera skrot och Leif såg att det var en kylare blev han förstås ivrig, böjde sig ner, lyfte och fick världens ryggsnitt. Stockholmsresan fick avbrytas, men vi hade hittat motor och kylare till Commonwealthen, fantastiskt.

Leif blev rekommenderad en kotknackare i Färila så vi åkte dit, men det hjälpte ej. Vi lyfte bort en stol i A-Forden och Leif fick ligga på golvet, så dålig var han. Doris fick snabbt lära sig att köra A-Ford för jag hade inget körkort då. När vi

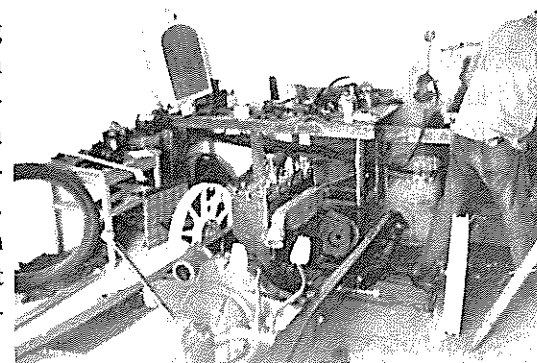
stannade för att fika låg Leif kvar i bilen, gissa om de som kollade gambilarna blev förskräckta när de såg en karl ligande på golvet i bilen. Nåväl, vi styrde kosan mot Ramsele och rätt snart blev det diskbräckoperation för Leif.

När ryggen så var bra igen renoverades Commonwealthen och vi åkte många somrar i denna öppna 7-sitsiga bil. Jag minns att Lars och Anna byggde kojor med filtar i baksätet när

det var kallt att åka. På grund av platsbrist sålde vi bilen till Ivar Eriksson och den finns nu på Ivars Bilmuseum i Hoting.

Nu skulle man tycka att Leif tröttnat på att renovera bilar, men så var icke fallet. En T-Ford 1915, så kallad mässingsford fixades men på grund av att jag inte ville åka "öppet" längre så sa Leif "jag ska bygga en täckt Ford åt dej". Han hade vid det laget fått nys om en skrothög vid Opesjön. Min tanke var, "hur kan man orka börja om med nya "skrothögar" gång på gång"? Skaparglädje kanske? Denna T-Ford, 1924 års Tudor tog cirka sju års fritid att färdigställa och vi har haft många roliga äventyr med den.

Bland de trevligaste minnena är nog semesterresan till Dalarna - en riktigt nostalgitripp. Det kändes nästan som en världsomsegling att åka så långt. Tänk att i sakta mak få åka genom fagra landskap, hinna njuta av naturen och vinka till alla tanter



Commonwealthen.

som skakar mattor på farstubron! Det är sånt som är svårt att beskriva, bör upplevas. Känslan är fantastisk, helt avstressande och lite som att leva förr i tiden.

Här om dagen, sjätte oktober, gjorde vi en annan trevlig resa i strålande höstsol, denna gång till Landön där vår T-Ford varit som ny. Vi fick veta att den funnits på en gård i Nordannäliden och att den byttes bort mot jordbruksredskap och sedan hamnade i Opé. Mannen som ägde den i Nordannäliden lever ej längre, men vi hälsade på hans dotter som blev jätteglad att få se pappas bil

Avslutningsvis vill jag säga att



Leif och jag vid T-Forden

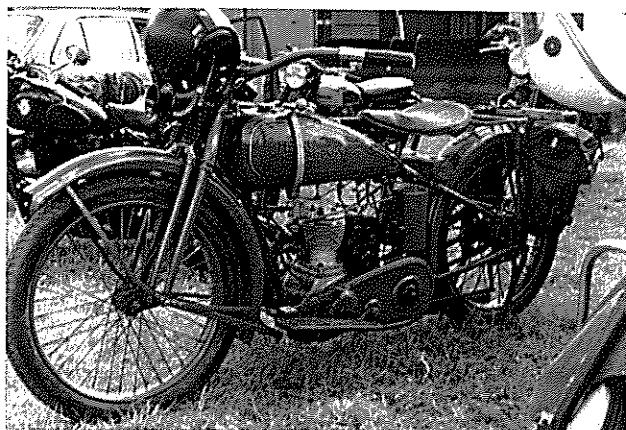
veteranbilshobbyn medfört mycket positivt, kontakter med många trevliga människor, trevliga åkturer och rallyn, en känsla av kulturbevarande. Det har också medfört intresse för gamla saker överhuvudtaget och det känns också bra att kunna glädja goda vänner med en åktur vid till exempel bröllop, student med mera. O'kay för att inte vara enbart positivt, ibland blir man trött när man fått frågan "däcken, finns de att få tag på?" femtio gånger på en dag.

Men, nu när vintern står för dörren tänker man "tänk så skönt när våren kommer och man får ta fram gammal bilen ur vinteridret igen".

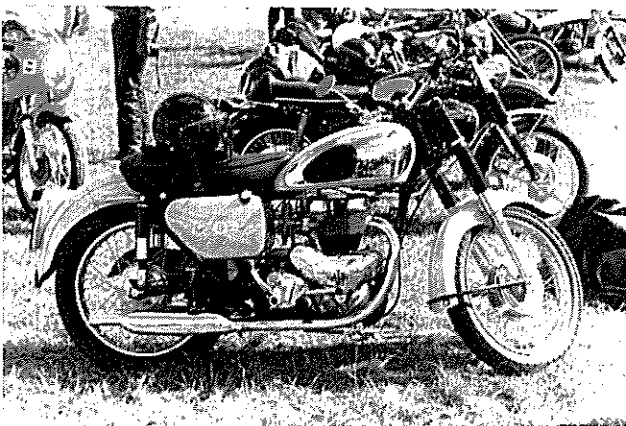
GAMMCYKEL TRÄFFEN 1999

Av: Sven Asp.

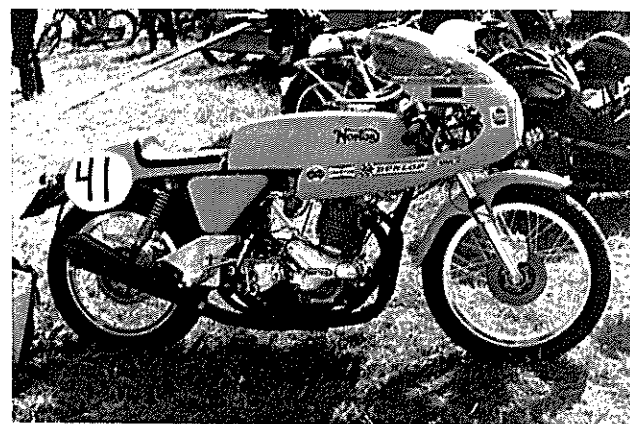
En solig dag, ett bra gräsfält, massor av cyklar och mopeder. Så såg det ut på 1999 års version av gammcykelträffen. Platsen var utlånad av Alf Nordlander, som hade ordnat en idealisk träffplats. vi hade i år nöjet att se åtskilliga nya motorcyklar. Det måste också ha varit rekord i antal besökare. Här är några bilder från en solig träff.



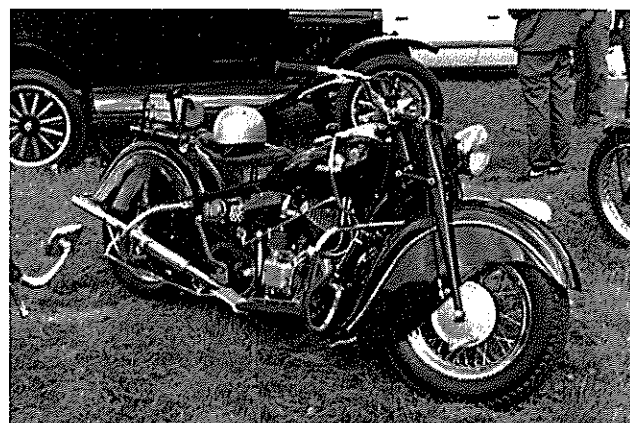
P-O Nystrands HD 350 besökte träffen för första gången.



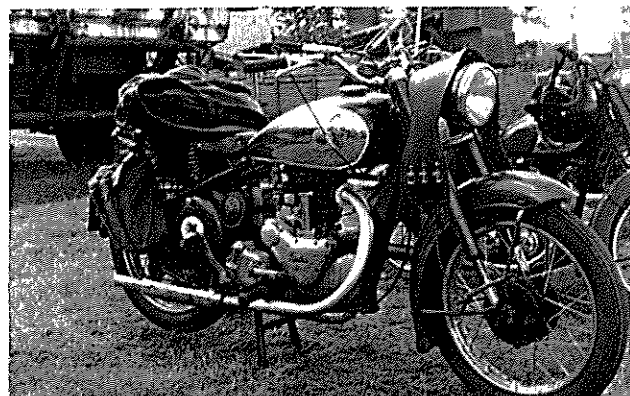
AJS Mod. 30 från 1958 med en så fantastisk ljusblå färg, att det här skulle varit i färgtryck.



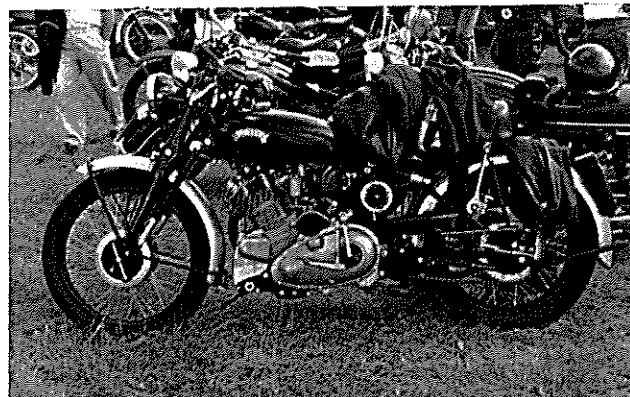
Bengt Lyrén åkte registrerad racer.



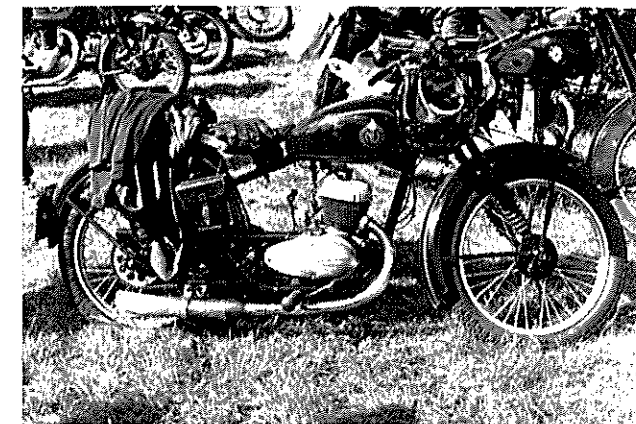
Indian Big Chief. Kjell Wermelin körde från Backe med ett vevhus på pakethållaren.



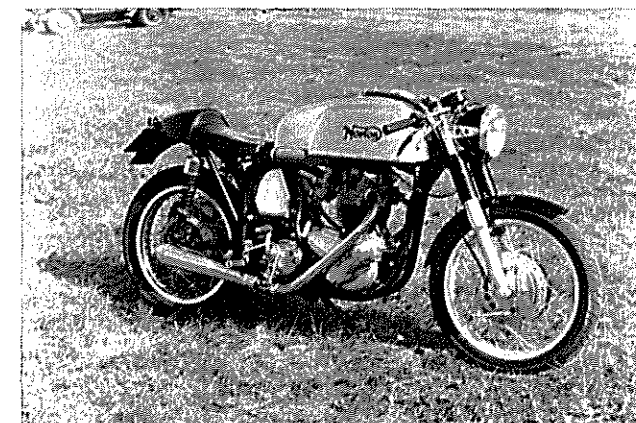
Svalan med engelsk Panther-motor.



Börje Nordqvists Vincent 500.



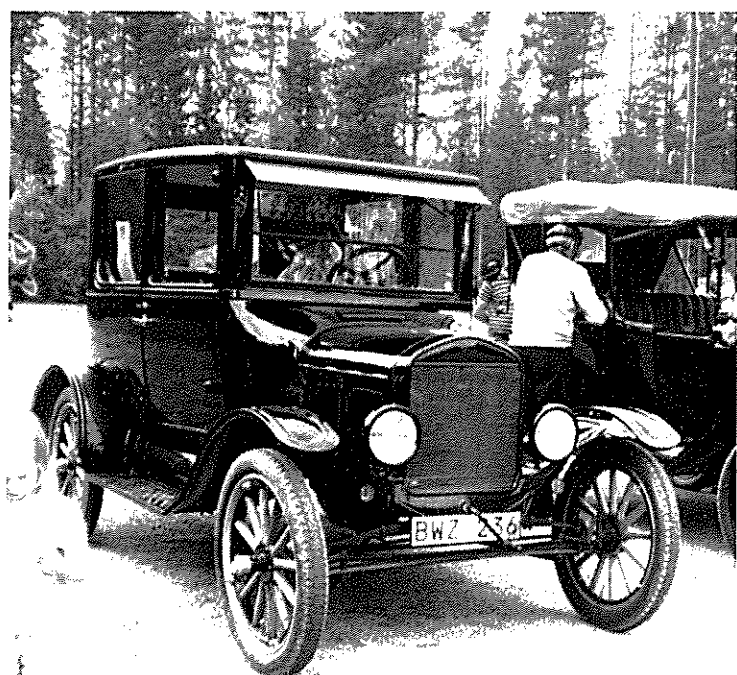
NV 20 från 1952. Pålitlig svensk bruksmaskin. Roligt att få se en renoverad sådan.



Norton Café-racer. Det kan inte bli så mycket mer engelskt än så här.



Svalan Radex från 1954. En sällsynt fågel. Motorn är 2-cylindrig och på 250 cc.



1924 års T-Ford Tudor, från skogsvrak till en fin pärla.

Forts...

SKIVSIDAN

Av Hector.

Jahaja, nu skriver vi 2000 på riktigt och både vi och våra fordon är ju från förra århundradet, men ändå håller dom. I alla fall dom från 70-talet och äldre. Man kan konstatera att gammalt är äldst, jag tänker närmast på dom sista åren på 90-talet då VW kom med sin Beetle med blomvas å allt, Chrysler presenterade modell 300, och Le Baron. Namn från 50-60-tal. HD visade Herritage Springer (Springergaffeln ersattes 1949 av Hydran), 40-tals stuk på 90-talet. Triumph Thunderbird med ekerhjul och 60-tals logga på tanken. Ja, jag undrar om inte jag hade en liten Fordskåpbil framför mej här om dan som det stod Courier på bakdörren (Ford Maneline skåpversion 52 och framåt). Det som nämns här ovan är ju beprövat i ny tappning men 50-60-tals musik på CD den fortsätter att vara äkta! Ja visst i fan de va' ju musik vi skulle prata om. Vi börjar med Earl Bostic.

Earl Bostic. Flamingo, CD 20 låtar. Unna dig 56 minuter härlig saxofonmusik och minns det tidiga



50-talets Östersund och den klassiska Erikssons Musikhandel på Prästgatan med sin högtalare utmot gatan. På denna skiva finner vi låtar som naturligtvis Flamingo, Moon-glow, Sleep, Cherokee, Ain't Misbehavin', Deep Purple, Nighth Train och Special Delivery Stomp för att nämna några av alla 20. Helt okej skiva. Man kanske skulle montera cd-spelaren i ett skal av en gammal radiogrammofon så blev det mera rätt.



Bill Vaughn, CD 30 låtar. The Best Rave. Även här på denna skiva är saxofonen framträdande. Vem minns inte Sail Along Silvery Moon, Blue Hawaii, La Paloma för att nämna några. Andra härliga låtar är till exempel Raunchy, Mexicali Rose, Paper Roses, Wheels, Orange Blossom Special, en variant på Vill ni se en stjärna finns också. Den heter



här When the White Lilacs Bloom Again, även här tror jag att radiogrammofonen kommer till heders igen.

Ray Conniff, Two Classic Albums, CD 24 låtar. Ja, titeln stämmer bra, en CD från 2 LP 'S Wonderful och 'S Marrelous Ray Conniff med både kör och orkester, ofta spelad på 50-60-talen och står sig än idag kanske lite bortglömd men går att återuppliva med denna skiva. Låtar som Dancing In The Dark, Sentimental Journey, Stardust, In

Still Of The Night, I've Told Ev'ry Little Star för att luta sig tillbaka Ray Conniffs kör doade ofta på skivorna i bakgrunden. Den som minns Radio Nord kanske kommer ihåg att Ray Conniff ofta spelades, väl prisvärd.

Vi hörs 27 maj klockan 18.00, Hard Top Radio 96,1 mhz.

Skivorna finns hos din lokala handlare, alternativt Star Club Records 0371-206 02.

TJÄLASVÄNGEN 2000



Starten gick från Pilgrimstad.

Resultat.

1. Ingemar Isaksson 63 p
2. Elin Jernberg 62 p
3. Claes Rudbeck 59 p

Vandningspris damer inteckningar.

Mona Ericsson
Else-Britt Tegstedt
Elisabeth Albano
Elisabeth Hallgren-Bergwall
Elisabeth Hallgren-Bergwall
Elin Jernberg

Pris högsta poäng hos Gunnar Bengtsson, Grönviken.

Bronssmycke:
Östen Nilsson, Bräcke
Ingemar Isaksson, Östersund

Concour d'elegance.

Hans-Bertil Rosell och Ingrid Göransson

Rallyprestation.

Lars-Göran Johansson, Messerschmitt.

Rallykommitténs kommentar:

Alla kontroller skulle var och en ge max 15 poäng. Genom ett förbiseende vid sammanräkningen blev första kontrollens delrätt inte justerat till motsvarande poäng. Detta är nu justerat för varje deltagare med tanke på "Trippeln", och finns att ta del av i klubblokalen för eventuell intresse.



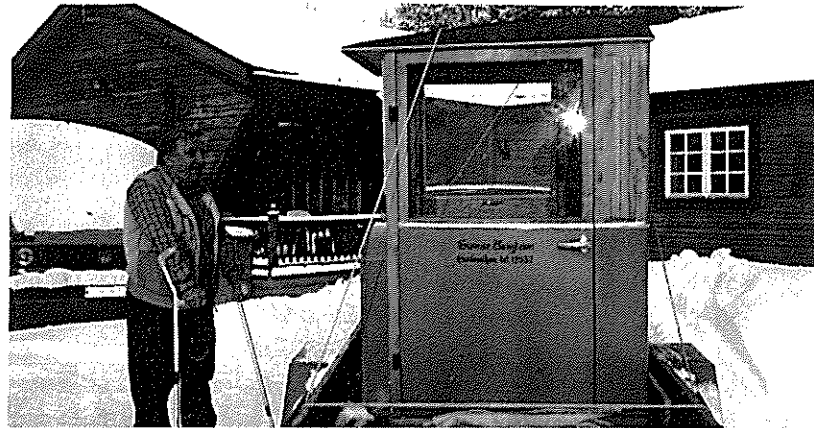
Hans-Bertil Rosell och Ingrid Göransson fint klädda för vinterrallyt, bilen är en Citroén B11, 1951.



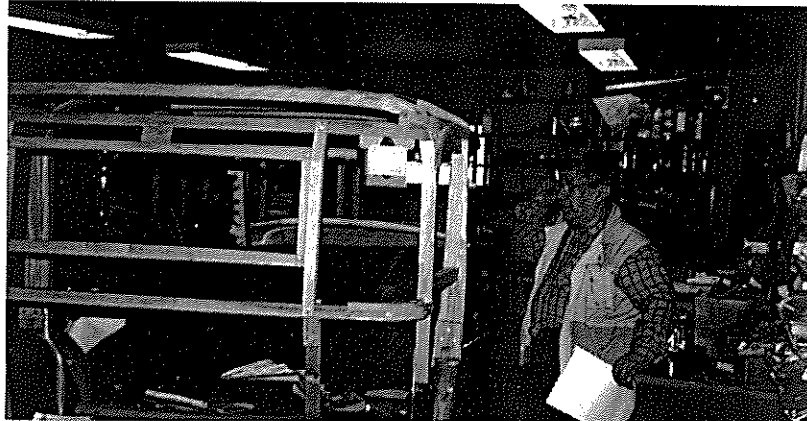
I Gällö fick vi se "Skvaderbussen" under restaurering.
Hemsida: www.autosite.se/skvader



I Revsund var intresset för Håkans Stölans gamla skottrar stort.



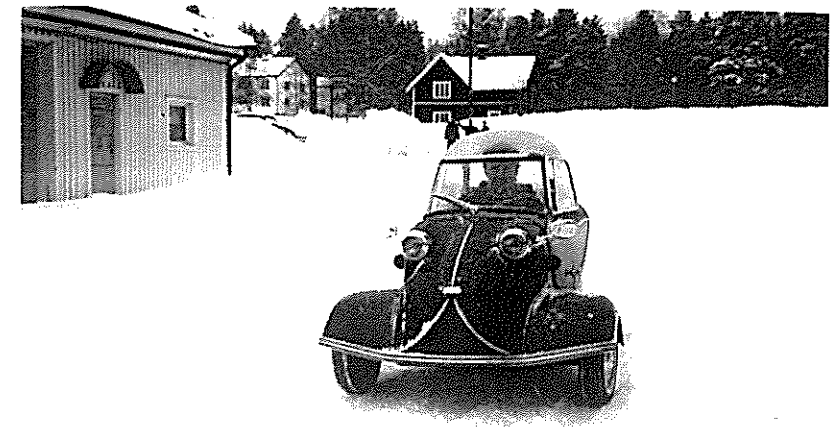
Ett av stoppen var hos Gunnar Bengtsson i Grönviken.



Ett imponerande arbete som läggs ner på flera bilar av Gunnar.



Harry Almqvist i Mordviken hade en stor samling bilar att titta på.



Rallyts bragd utfördes av Lars-Göran Johansson som for omkring på snöiga vägar i sin Messerschmitt.



Här går det undan i Tidsdifferens-tävlingen, Ove Nilsson i sin Chevrolet 1938.



Kent Lidén i Renault 4, 1970.

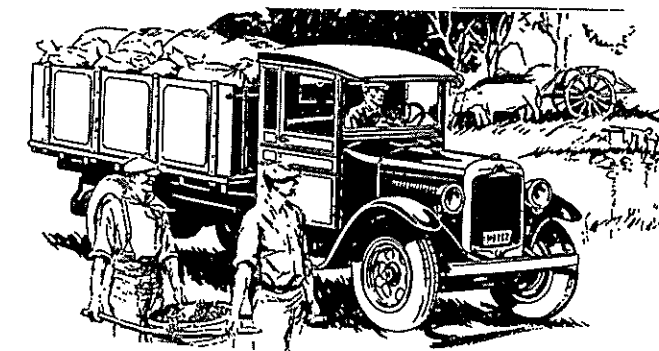


*Dagen avslutades på restaurang Pilgrimmen i Pilgrimstad.
Fotograf: Hasse Appelqvist.*

STARTLISTA TJÄLASVÄNGEN DEN 26 FEBRUARI 2000

<u>Startnr</u>	<u>Fordon</u>		<u>Ägare</u>
Förbil	Ford		Sture Kindberg
1	Chevrolet	1938	Ove Nilsson
2	Chevrolet Lastbil	1946	Carl Söderholm
3	Morris Oxford	1949	Åke Hoflin
4	Saab 92	1951	Gösta Lindström
5	Citroén B 11	1951	Hans Rosell
6	Volkswagen	1953	Elin Jernberg
7	Volkswagen	1954	Gustav Jernberg
8	Opel Kapitän	1954	Magnus Roos
9	Volkswagen	1954	Susanne Berg
10	Morris Minor Traveller	1959	Mikael Eriksson
11	Opel Kapitän	1960	Sven Karlsson
12	Opel Caravan	1960	Ingemar Isaksson
13	Saab 96	1962	Edvin Staffansson
14	Saab 96	1964	J G Jonsson
15	Volvo Amazon	1965	Alf Rosén
16	Opel Admiral	1965	Elisabet Hallgren-Bergvall
17	Volvo Amazon	1965	Gunnar Isaksson
18	BMV 2000 CS	1966	Rolf Adamsson
19	Volvo Amazon 121	1966	Per Lindblad
20	Jaguar	1967	Åke Jämtsäter
21	Opel Kadett	1968	Erik Gardmo
22	Renault 4	1970	Kent Lidén
23	Opel Kadett	1970	Ola Ingemarsson
24	Volkswagen Limousine	1975	Sven Jernberg
25	Volvo 343 DL	1977	Claes Rudbeck
26	Austin Allegro	1978	Roland Klang
27	Volvo PV 544	1964	Östen Nilsson
28	Volvo Amazon Kombi	1967	Tommy Nygaard-Johansson
29	Willys Jeep	1957	Jan Bruman
30	Opel Rekord	1966	Ingo Forseth
31	Messerschmitt	1958	Lars-Göran Johansson
32	Ford Zephyr	1959	Anders Brattgrå
33	Volkswagen	1965	Christer Lundbäck
Köbil	Citroén Acadyane		Hasse Appelqvist

Mittnorden MARKNAD



**Jemtlands Veteranbilkubb och SHRA Östersund
samarbetar och anordnar**

**3:ird Springmeet med Mittnordenmarknad
Lördagen den 20 maj 2000**

vid grusplanen mitt emot KS Jonsson, Odenskog.

Marknaden öppnar 06.00 och vårträffen 09.00.

**Vi håller på till eftermiddagen med vår egen familjedag
för alla med motorintresse.**

**Finbilsparkering för alla slags fordon!
Bedömning (flera olika klasser, frivilligt deltagande)
med fina priser.**

Underhållning av lokala förmågor.

Servering av fika, korv, hamburgare mm.

**Mittnordenmarknad med start 06.00.
Du köper, säljer, byte av delar, tillbehör, fordon, kuriosa,
kläder etc inom motorhobbyn.
Säljplats 100 kronor. EJ föransmälan!**

*Vi önskar alla välkomna till detta arrangemang
och hoppas på stor uppslutning av våra medlemmar!*

MOPEDER

Av: Johan Eliasson

Vi var ett gäng från Lit och Hammerdal som hade bestämt oss för att åka till MC-träffen i Bringåsen i somras.

Med samling i Lit så startade vi på morgonen vår mopperesa, och hoppades att allas mopeder skulle funka klanderfritt! Den förhoppningen skulle snart komma på skam, men lite trassel hör väl till nostalgin. Eller hur?

Vi som åkte var: Oscar Arhusiander, Fuchs påhängare med tillhörande gammcykel. Bengt-Olov Lybäck, Monarped -57. Jan Eliasson, Monarped -56 med cykelkärra. Lenart Sandberg, Crescent. Lars Jonsson, Husqvarna Novolette -56. Nils Karlsson, Le Poulain (Fölet) påhängare och trampcykel. Johan Eliasson, HVA Cornette -60.

Vi hade väldigt kul trots några smärre missöden, så till sommaren blir det fler utflykter på två hjul och med en hästkraft.

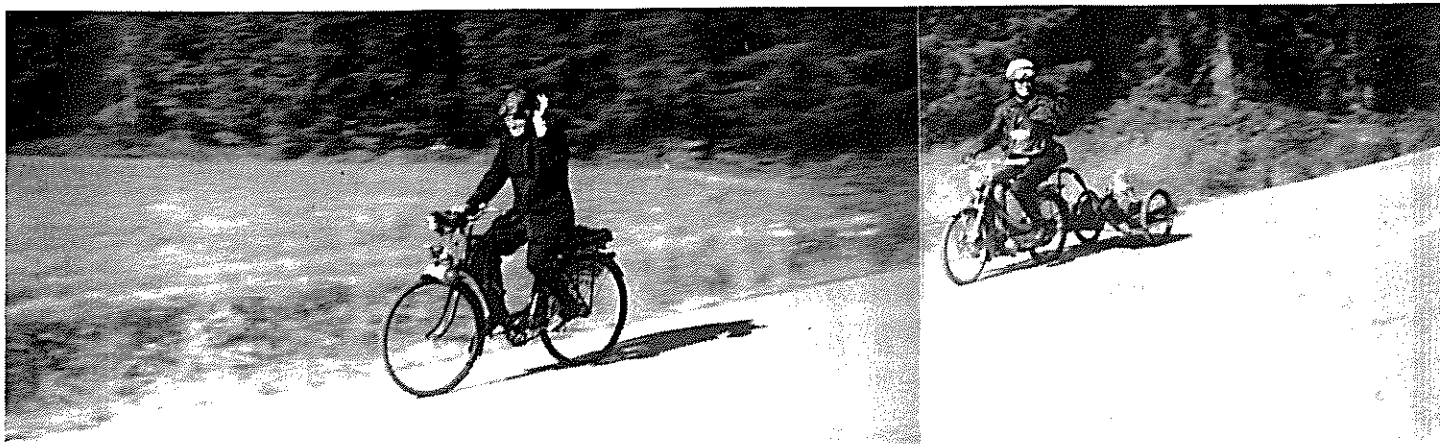


Oscar A. Vet varför det kallas hjälpmotor, man får hjälpa den lilla motorn med ordentliga tramptag för det mesta!



Bilden nedan. Nisse K och Jan E är på väg.

"Skickja" i en hastighet som verkar ligga närmare 200 än 30 km/h, skakig kamera.



Serviceuppehåll.



B-O Lybäck med en trilskande Monark.

VETERANMARKNADER / SWAP-MEETS

GÄVLETRAVET 29 JAN 6 x 2,5 = 350:- (Nedre planet = Gratis bord så långt lagret räcker. FÖRBOKA!)

ESKILSTUNA SUNDBYHOLMSTRAVET 5 FEB 6 x 2,5 = 350:-

Ö-VIK SOLÄNGETS TRAVBANA 12 FEB 6 x 3 = 300:-

SÖDERTÄLJE SCANIARINKEN 26 FEB 6 x 2,5 = 500:-, pryl 3 x 2 = 300:-, ute 6 x 4 = 300:-

AXEVALLATRAVET 4 MARS 6 x 3 = 350:-

SUNDSVALL - NORDICHALLENGEN 1 APRIL 6 x 3 = 400:-, pryl 3 x 3 = 280:-

HELSINGFORS - TUSBY 16 APRIL (OBS! Söndag) 6 x 3,5 = 200:-

HÄSLEHOLM - ÖSTERÅS ISHALL 21 APRIL (Intill OBS)

(OBS! Långfredag) 6 x 3,5 = 350:-

ALLA INOMHUS

ÖPPET FÖR ALLMÄNHETEN 9-15 ENTRÉ 40:-/50:- UND. 15 ÅR GRATIS

Delar och tillbehör för Bil, MC, Moped, Automobilia, Modellbilar, Prylar och Kuriosa.
Nya fräscha delar från höstens USA-resa.
Inflyttning säljare: Dagen före kl 17-21, marknadsdagen 07-09. Fordon kan tas in, dock har travbanorna begränsat portmått. Övernattning tillåten. Anm. via PG 8376650-1 BGT EXPO HB.
Ange marknadsort/rutor/namn/adress/tel/fax nr/pers./reg.nr.
Bekräftelse ca 2 veckor före. I Helsingfors, Hässleholm samt Sundsvall kan du ha ditt fordon på sälj-rutan!

INFO TEL/FAX 08-96 64 62 • 0705-28 47 30 • 0705-69 64 62

Nya Medlemmar

Oi blir fler och fler...

Välkommen till oss!

Göte Högbo
Önevägen 13
832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
Fordon:
Landrover LB -55

Assar Göransson
Loftgatan 13
842 32 Sveg
Tfn: 0680-108 44
Fordon:
Volvo PV 544 -60
NV Autoped -54

Bert-Ove Hällgren
Buskholmen 1449
835 41 Dvärsätt
Tfn: 0640-611 89
Tfn arb: 063-14 33 28
Fordon:
Rover 75 -51
Rover 75 -54

Göran Lindé
Bye 2149
834 98 Brunflo
Tfn: 063-374 56
Fordon:
Cadillac
Eldorado Cab -74

Mikael Johansson
Box 164
830 21 Tandsbyn

Ulf Adsten
Adjutantsvägen 25
834 33 Brunflo
Tfn: 063-216 63
Tfn arb: 063-14 39 19
Mob: 070-311 11 20
Fordon:
Frodon:
Monark moped, -56

Thor Magnussen
3244 Glissjöberg
842 94 Sveg
Tfn: 0680-230 02
Mob: 070-551 60 59
Fordon:

Willys Overland -48
MB 170S -50
MB 190SL -59
MB 219 -56
MB 220S -57
MB 250SL -66
MB 220Sb -64
Ford Prefekt -55
Volvo Starke -64
Ferguson traktor -55
SMV Lyx -67

Stellan Wännman
Lars Bengts väg 12
830 04 Mörsil

Björn Staverfelt
Vålbacken 140
834 98 Brunflo
Tfn: 063-363 71
Tfn arb: 063-360 26
Mob: 070-397 00 15

Givande Australien-kväll

Alla vi, ett 50-tal medlemmar intresserade av Australien samlades på F4 och tittade på dia-bilder. Pär Boogh och Anna Jonsson hade gjort en mycket intressant resa, som de delgav oss på ett trevligt sätt. Vi tackar Pär och Anna för detta, Folke Boogh som ordnade så att vi fick vara på F4 samt JVBK som bjöd oss på fika.
Else-Britt Tegstedt.

Ny adress

Verner Ottosson
Härkomstlägden 2541
830 01 Hallen
Tfn: 0643-201 15

Vestibulum AB
(tidigare Jämtlandsbuss)
Rådhuset
831 82 Östersund

Stig Näslund
Glimmergatan 7
441 56 Allingsås
Tfn: 0322-194 55

Håkan Sjölin
Önet 2996
830 44 Nälden
Tfn: 0640-206 72

Christer Edvardsson
Sigtunagatan 10 1 tr ÖG
113 22 Stockholm
Tfn: 08-34 83 08

Jan Petrusson
Tullus 2879
830 44 Nälden
0640-511 10

Matts Semmingsson
Storhandsgatan 5
840 94 Tännäs
(har ej flyttat, ny adress)

Bengt Lyrén
Box 106
830 10 Undersåker

Sven Olof Norin
Lindholms väg 3
835 33 Krokomb

Pepita 40 +

1 april

kl 19.00 - 02.00

Furuparken Östersund

Så var det dags igen då. 1 april kör vi för andra året Pepita 40 + Nostalgidansgatan som i fjol drog mer än 1100 besökare, och det var ett sjuvävla drag. Upplägget i år, ungefär som -99. Två husband, Standards och Hasse & Co, samt ett antal orkestrar från -60 & -70-talet. Rogers, Östjämarna, Kjell-Ivars, Glös-Allan & Spelfinkarna, Eldebro

Gästartister:
"Sveriges Jerry Lee Lewis"
Kenneth Swanström & and his Rock'n Roll Jamboree

"Hey Baberiba"
Leif "Burken" Björklund

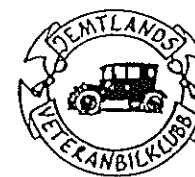
Konferencier: Joel "Elvis" Emanuelsson

7 tim hålligång för endast 150:-

Säkrast med förköp även i år.
LT-City 063 - 15 55 65
Charlie 0696 - 420 03
Peter 0696 - 401 20

Besök vår hemsida www.pepita.nu **Välkomna!**

Pepita Cruisers - Länsidningen - Furuparken



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

FÖR UPPDATERING AV MEDLEMSREGISTRET VILL VI ATT DU FYLLER I AKTUELLA UPPGIFTER OCH SÄNDER IN TALONGEN

Namn: _____ Tel bostad: _____
Adress: _____ Tel arb/mobil: _____
Postadress: _____

Använd följande förkortningar/benämningar när du fyller i blanketten:

Skick: R = Renoverad/mycket bra originalskick, P = Påbörjad renovering, O = Orenoverad
Fordonstyp: PB = Personbil, LB = Lastbil, HV = Husvagn, MCBIL, MC, BUSS el annat.

Fordonsinnehav nr 1

Märke: _____ Modell: _____

Årsmodell: _____ Nuv. regnr: _____ Ev. tidigare regnr: _____

Skick: _____ Fordonstyp: _____

Fordonsinnehav nr 2

Märke: _____ Modell: _____

Årsmodell: _____ Nuv. regnr: _____ Ev. tidigare regnr: _____

Skick: _____ Fordonstyp: _____

Fordonsinnehav nr 3

Märke: _____ Modell: _____

Årsmodell: _____ Nuv. regnr: _____ Ev. tidigare regnr: _____

Skick: _____ Fordonstyp: _____

Postadress
Box 6032
831 06 ÖSTERSUND

Klubblokal
Skolgatan 39 A
Tfn: 063-10 05 61
Månd 19.00-21.30

Garage
Bangårdsgatan 53
Tfn: 063-10 05 60

Fax
063-216 84

Postgiro
88 52 11-3

KÖPES:

SÄLJES:

NAMN:

TEL:

KÖPES:

SÄLJES:

NAMN:

TEL:

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad



PÅ GÅNG

Tel 08-30 28 01 • Fax 08-31 27 06 Nr 4 November 1999 Årgång 7

ETT STARKT FÖRBUND

MHRF:s medlemmar har återigen visat att de har ett stort engagemang i frågor som är av gemensam angelägenhet för klubbarna och veteranfordonshobbyn. Inte mindre än 89 av MHRF:s 137 medlemsklubbar var representerade på den nyligen hållna förbundsstämman där sammanlagt 168 delegater träffades på Täby Park Hotel i Stockholm den 9:e oktober i år.

Den starka uppslutningen och den stora enighet som stämman gav uttryck för betyder att vi alla inom hobbyn kan se det kommande verksamhetsåret an med tillförsikt. Den valda förbundsstyrelsen och medarbetarna på MHRF:s kansli vill särskilt tacka för det förtroende stämman visade dem. Stämans stöd betyder att goda förutsättningar skapats för förbundsstyrelsen att bedriva ett givande och inspirerande arbete till gagn för alla medlemsklubbar och därmed hobbyns utövare runt om i landet.

Bland de viktiga arbetsuppgifterna framöver är myndighetskontakter och omvärldsbevakning. Här måste vi jobba kraftfullt och oförtutet. Det är av avgörande vikt att så tidigt som möjligt fånga upp allt som kan utvecklas till hinder för utövandet av vår veteranfordonshobby. MHRF skall alltid finnas med som remissinstans när nya lagar och förordningar är i stöpsleven. Med faktaunderbyggda remissvar skall MHRF verka för att hänsyn tas till vår hobby och att veteranfordon är särbehandlade innan lagar träder ikraft så att vi kan fortsätta använda dem med rimlig frihet.

Som ett led i omvärldsbevakningen samverkar de fyra nordiska grannförbunden - LMK i Norge, Motorhistorisk Samråd i Danmark, Finlands Automobilhistoriska Klubb och MHRF i Sverige. Nyligen har ett Nordiskt Möte ägt rum där det nordiska samarbetet har intensifierats bland annat i syfte att för-



Lars Adolfsson, ESSEX 1930.

söka samordna våra myndighets- och politikerkontakter och gå fram i gemensamma frågor med samlad styrka.

På det internationella planet är vi aktiva i bevakningen av EU och i kontakterna med våra EU-parlamentariker genom vårt internationella förbund IHVO, International Historic Vehicle Organisation. I mitten av september deltog MHRF med C-G Lillieroth och Horst Brüning i en informationsträff i Strasbourg med för hobbyn viktiga EU-parlamentariker och journalister. Träffen, anordnad av IHVO och FEM (Federation of European Motorcyclists Associations), bjöd på utflykt på mc, i historisk bil eller buss - bussen kom hela vägen från Oslo körd av våra norska vänner i LMK! Upphämtning utanför parlamentsbyggnaden, där ett antal tal hölls, och sedan en uppskattad färd med trevlig Alsacekrog som utflyktsmål. Till hemfärden vid 23-tiden blev bussen favoritfärdmedel, eftersom kvällskylan var mer uthärdlig i denna.

Det gångna året har MHRF anlitat Gunnar Elmgren som utredningssekreterare och remisskrivare. Gunnar har sadlat om från remissytteri till fullblodsrytteri (läses åter-

försäljare för Ferrari och Maserati) och MHRF har inletit förhandlingar med ny utredningssekreterare. Vi tackar Gunnar och säger Tallyhoo, fast på italienska.

MHRF:s framtida styrning och arbete är en annan angelägen uppgift som förbundsstyrelsen har stämmans uppdrag att se över till nästa årsmöte. Då skall ett genomarbetat och i klubbarna förankrat förslag finnas. Ett delmål är redan med i budgeten för det nya verksamhetsåret, och det är att förstärka kansliet och försäkringsadministrationen med sammanlagt högst en tjänst. Detta påverkar inte klubbarnas medlemsavgift till MHRF, den fastställdes av stämman att vara oförändrad till nästa årsmöte.

Nya krafter i förbundsstyrelsen är Eivor Fredriksson från Mercedes-Benz Gruppen Sverige, Bo Kallhagen från The M.G. Car Club of Sweden och Kenneth Knutsson från Svenska Volvo PV-klubben. Välkomna!

Kontinuerlig information om saker av intresse publiceras i MHRF:s informationsblad "På Gång" som distribueras till alla klubbar för publicering i deras medlemstidningar.

Vi har nyligen börjat arbeta med tre e-postadressregister, ett för ordförande, ett för sekreterare och ett för redaktörer. På det sättet kan vi mycket snabbt få ut information till klubbarna när det behövs. Något mer än hälften av personerna i de grupperna kan vi se redan har e-post och fler kommer.

Sist men inte minst riktar vi en välkomsthälsning till två nya medlemsklubbar i MHRF. Det är Svenska Opel Coupé Klubben 67-71 Rekord/Commodore, bildad 1980, och Wexiö Motorveteraner, bildad 1975.

För MHRF,
Lars Adolfsson, ordförande.

1999 har varit ett trafikpolitiskt aktivt år.

Motorhistoriska Riksförbundet har, faktiskt som aldrig förr, varit med i leken. Tack vare tråget arbete och visst nöjtande i maktens korridorer har vi gjort hela hobbyns stämma hörd på ett bra och respektabelt sätt.

Det handlar om två betydelsefulla statliga utredningar, Trafikbeskattningsutredningen och Vägtrafikregistrering.

Redan för flera år sedan hade vi kontakt med utredningssekreteraren i Trafikbeskattningsutredningen. Men utredningen fick tilläggsdirektiv och blev försenad.

Under tiden ägnade vi vår tankemöda åt en annan för vår del viktig utredning, nämligen Vägtrafikregistrering (SOU1998:162).

Utredningen är riktad åt två håll; dels körkort, dels registerhållning. Av naturliga skäl har Motorhistoriska Riksförbundet inga synpunkter på körkortet. Vad vi än må tänka om dessa så är de ju utanför vår domvärjo. Således är det registerhållningen och inget annat som vi ägnat våra krafter åt.

Hobbyns stora problem är den så kallade administrativa skrotningen. Alltså att fordon vars registerhållningsavgift inte betalas ska avföras - skrotas administrativt - i takt med att tiden går.

För att göra en lång historia kort så har Vägverkets Centrala Bilregister inte varit tillräckligt på bettet. När den administrativa skrotningen infördes för tioåret år sedan tog man ett duktigt tag i de fordon som inte lämnat avställningen på många år. Sedan hände inte mycket. Följden blev att det finns hundratu-

sentals fordon som är avställda och som av en skatteexpert kan ses som potentiella "30-årsbilar", alltså bilar som skulle kunna stöka till det vad den rullande trettioårsgränsen beträffar.

Motorhistoriska Riksförbundet framförde åsikten att många av dessa bilar helt enkelt inte existerar. De kan ha hemskrotats för länge sedan, exporterats österut eller offrats till folkracingens färor. Kontentan är att dessa bilar inte längre är i livet och aldrig kommer att belasta vår generösa rullande trettioårsgräns.

Vi påpekade vidare att det i Europa finns rullande gränser mellan 20 och 35 års ålder. Vi underströk att kraftfulla inskränkningar i brukandet av dessa fordon är mycket sällsynta och att vi, i Sverige, kunnat göra en egen utredning så sent som vintern 1997 som visar att den genomsnittliga körsträcka för samlarfordon oavsett ålder är cirka 800 kilometer per år.

Motorhistoriska Riksförbundet har också framfört att det vore lämpligt att registerhållningsavgiften (som nyligen har sänkts till 35:-/år) skulle bli indrivningsbar om den flera år i rad inte erlades. Vårt resonemang är enkelt: alla inom hobbyn som önskar bevara ett fordon för framtida renovering är med säkerhet beredd att betala några tior om året för att "hålla liv" i fordonet. Däremot är det inte bra om de som inte har ett motorhistoriskt intresse kan komma undan avgiften och på så sätt bidra till att skapa den missvisande

statistisk som idag ger sken av att det skulle finnas hundratusentals skattebefriade fordon som en dag skulle kunna invadera Rikets vägar.

Motorhistoriska Riksförbundet har också påpekat hobbyns intresse av att kunna få registreringsnummer som har bäring på fordonets ålder; alltså att det ser löjligt ut när ett fordon från 1899 har ett nummer som till exempel PAK 123.

Dessutom har vi understrukt vår roll som myndighetsutövare. När remissvaret lämnades in hade Motorhistoriska Riksförbundet redan utfört 250 ursprungskontroller av fordon som varit svåra att härleda för AB Svensk Bilprovnings experter.

Beträffande registreringsbesiktning har Motorhistoriska Riksförbundet understrukit vikten av att EU-direktivet 96/96 efterlevs. I detta behandlas den nationella bilprovningens roll. Det är helt uppenbart att EU inte anser att gamla fordon skall besiktigas efter dagens tekniska normer. Sedan dess har en EU-dom som innebär att tidigare EU-registrerade fordon inte skall kunna nekas vunnit laga kraft.

Vår slutkläm till utredningen Vägtrafikregistrering (SOU 1998: 162) är att fordon för vilka registerhållningsavgiften inte betalats på tre år bör skrotas administrativt.

Trafikbeskattningsutredningen (SOU 1999:62) kom till slut med sitt slutbetänkande. Detta innehöll bland annat det kontroversiella förslaget att alla bilar och motorcyklar skulle betala samma skatt. Detta skulle innebära en nivå på cirka 1200 kr per fordon och år. Populärt bland många bilister, oerhört impopulärt bland motorcyklisterna. Utredningens resonemang är naturligtvis att det är lättare att ta betalt för rätten att trafikera vägnätet än att ta betalt efter vikt som varit den i Sverige förhärskande idén så länge vi kan minnas. Andra länder har dock sedan årtionden tillämpas just den idé som Trafikbeskattningsutredningen nu lanserar. Man kan säga att vägtrafikskatten tenderar att bli mer trängselrelaterad och mindre slitagerelaterad.

Oavsett vad vi drabbas av till vardags kan vi säga att för hobbyns del är Trafikbeskattningsutredningen goda nyheter. Här har nämligen alla hobbyns synpunkter tagits till vara på ett mycket bra sätt. Nästan alla synpunkter vi framfört under utredningsarbetet har kommit med.

Det allra viktigaste är att utredningen inte vill förändra den rullande trettioårsgränsen. Lika viktigt, men kanske inte för alla inom vår hobby, är att utredningen lyssnat på våra signaler beträffande de tunga fordonen. Enkelt uttryckt föreslår utredningen att de tunga

fordonen ska behålla den rullande trettioårsgränsen och vara undantagna från vägavgiften *under förutsättning att fordonen inte regelbundet används till godsbefordran.*

Columbi ägg! Eller hur? Så logiskt, så elegant! Och, naturligtvis, helt i hobbyns bästa intresse.

Många ägare av tunga fordon har hört av sig till Motorhistoriska Riksförbundet för att fråga "hur det går". Just nu finns inget mer att säga än att "hittills har det gått bra".

Dessutom har Motorhistoriska Riksförbundet i sitt remissvar föreslagit att traktorer och släpvagnar också ska omfattas av den rullande trettioårsgränsen. Om släpvagnarna inte kan tas med menar Motorhistoriska Riksförbundet att i alla fall husvagnarna borde tas in i den skattefria gruppen. Vi har framfört att ingen som husvagnssemestrar är beredd att leva med den standard som gällde för mer än trettio år sedan. Det finns faktiskt stora möjligheter att den här logiken vinner gehör. Vi håller tummarna och väntar med spänning.

För bägge utredningarna är remissrundan nu avslutad. Vi vet just nu inte mer än att branschorganet Bilindustriföreningen stödjer förslaget om lika skatt för bilar och motorcyklar. I övrigt har remissinstanserna valt att hålla sin profil på lägsta nivå. Så gör även Motorhistoriska Riksförbundet som väljer att bara informera sina medlemmar, det vill säga de klubbar som är anslutna till riksförbundet.

Nästa steg är att utredningarnas förslag kompletteras med remissinstanserna synpunkter. Därefter blir förslagen propositioner som föreläggs Riksdagen.

När propositionerna är klara återkommer vi till våra medlemmar. Men framför allt kommer vi att höra av oss med eventuella kompletterande synpunkter till dem som har att fatta de avgörande besluten.

Gunnar Elmgren

Glömd kamera på årsmötet.

Vid årsmötet på Täby Hotell i Stockholm glömde någon klubbrepresentant en riktigt bra kamera under sin stol. Han/hon satt långt bak till vänster i lokalen, tre eller fyra bänkrader från utgången.

Ingen har hört av sig till oss eller till hotellet. Återfås mot beskrivning!

Kansliet

Ny utbildningsrunda för MHRF-försäkringens besiktningsmän.

Under en turné som pågick i mer än ett år träffade Helen Elmgren och Björn-Eric Lindh för några år sedan över 500 av de närmare 700 besiktningsmännen inom de 137 klubbarna. De informerade då om hur försäkring-en fungerade, gick igenom olika varianter och diskuterade önskemål och problem.

Under 2000 räknar vi med att börja en ny turné. Liksom förra gången blir det kvällsmöten på vardagkvällar på bortåt 30 platser i landet.

Den här gången skall vi speciellt diskutera vad som kan och bör godkännas när det gäller avvikelser, feta bakdäck, slitna lackeringar och annat intressant, allt illustrerat med aktuella bilder på fordon.

Man kommer dessutom att diskutera skadehantering och berätta om hur det går till, och vad det egentligen kostar att reparera svårt skadade fordon.

Helen Elmgren|Björn-Eric Lindh

VARNING för höjda trafikförsäkringsavgifter!

Den 1 juli 1999 höjde Trafikförsäkringsföreningen TFF avgifterna för oförsäkrat fordon.

Så fort man blivit ägare till ett påställt trafikförsäkringspliktigt fordon är man skyldig att se till att det är trafikförsäkrat. Trafikförsäkring är den enda försäkring Du måste ha enligt svensk lag (TSL 2 §)! Trafikförsäringen är den försäkring som täcker personskador på förare och passagerare och de skador som Ditt fordon orsakat.

En vanlig missuppfattning är att man har sju dagar på sig att trafikförsäkra sitt fordon. Detta är fel! Föregående ägares försäkring upphör så fort man har betalt fordonet.

Om fordonet inte är avställt i Centrala Bilregistret krävs försäkring även om det står uppallat i garage, har körförbud eller har motorn urtagen.

Hur hög är avgiften?

För om 1 juli utgår TFF från den högsta premie som något försäkringsbolag skulle ha tillämpat för ett fordon i samma fordonsslag, t.ex personbil. Denna höjs sedan med tio procent. Avgiften tas alltid ut med lägst 200.-.

Avgiften för en oförsäkrad personbil per dag blir, utöver de 200 kronorna, 52.95. Tio oförsäkrade dagar blir alltså 200.- + 529:50, vilket är en svindlande summa om man jämför med en MHRF-försäkring som per helår och helförsäkring före 1950 kostar 278.-.

Det blir ännu värre om man har en oförsäkrad motorcykel med slagvolym över 125

kubik. Det kostar 200.- + 106,42 per dag. Tio oförsäkrade dagar blir då 200.- + 1 064:20. För den summan kan man MHRF-försäkra en motorcykel före 1950 i drygt fem år.

En motorcykel på högst 125 kubik kostar "endast" 18.15 per oförsäkrad dag + samma grundavgift 200.-.

Varför tar TFF ut den här avgiften?

Avgiften är avsedd att vara ett påtryckningsmedel på fordonägaren att teckna trafikförsäkring och ge gottgörelse för skador som orsakas av oförsäkrade fordon.

Du kan försäkra innan du köper.

Vårt råd till medlemmarna är att kontakta oss eller klubben redan innan man köper ett fordon. Det går att ordna försäkring innan man blivit ägare. Det går också att ringa till Folksam och ta en vanlig trafikförsäkring för att sedan i lugn och ro ordna med MHRF-försäkring.

Kanske blir det billigare i framtiden, men det är ändå bortkastade pengar. MHRF har tagit kontakt med TFF för att få dem att inse att det är orimligt höga avgifter när det gäller våra hobbyfordon. Vi har fått ett svar som visar att de kan tänka sig att diskutera saken med oss. Vi återkommer i ärendet!

Helen Elmgren

Möte i Nordiska Motorhistoriska Förbundet.

Sedan ett antal år träffas representanter för de nordiska länderna - Danmark, Finland, Norge och Sverige - för att dryfta saker av gemensamt intresse.

Under åren har medlemsländerna kunnat ge varandra råd och stöd i olika frågor, bl.a. gällande regler och lagförslag som berört vår hobby. Bra förslag som underlättat brukande av äldre fordon har varit lättare att genomdriva när man kunnat visa på positiva effekter i något grannland.

Årets Nordiska möte hölls 30-31 oktober i Stockholm med MHRF som värd.

En rundvandring på och visning av MHRF:s kansli på Tomtebogatan gjordes liksom ett besök hos en klubbmedlem med innehållsrikt garage, delta för att få lite praktisk anknytning till hobbyn.

Mötet som följde visade att man har liknande problem i alla länderna, bl.a har mc-skadorna i Norge ökat med 200% sista året. Utgifterna för mc-skador överstiger nu väsentligt intäkterna. En liknande utveckling sker i Sverige, om än inte lika negativ.

Då det gäller myndighetsområdet visar det sig att ländernas riksförbund nu är remissinstanser för sådana förslag som rör brukandet av våra samlarfordon. Liknande regler

Inga vinterdäck för bilar äldre än 30 år.

När de nya bestämmelserna om vinterdäck börjar gälla den 1 december har det gjorts ett undantag för de skattebefriade bilarna som är 30 år gamla eller äldre.

Det betyder att vi kan fortsätta att träffas på vinterrallyn som vanligt, och kanske ta den lilla turen på nyårsafton.

Däremot skall man inte glömma att det finns något som heter "vårdslöshet i trafik", och skulle en olycka drabba ägaren till en Volvo Amazon eller Mercedes-Benz från 60-talet i samband med t.ex. körning till jobbet är det inte säkert att polisen skulle se genom fingrarna med det.

Björn-Eric Lindh|Horst Brüning

för skattebefrielse gäller, men i Norge har myndigheterna infört en extraavgift på 150-200 kr som läggs på försäkringspremien. En sorts smygbeskattning.

Den körsträckestatistik som redovisades på MHRF:s miljökonferens 1997 och som visat sig ytterst värdefull vid våra myndighetskontakter, har fått sina efterföljare både i Danmark och Norge. Det visar sig att danskarna kör något mer än vi svenskar, kanske p.g.a. sina mildare vintrar.

Ett försök att göra en samnordisk produktion av både Annonsmagasinet och Evenemangskalendern skall utredas under kommande år. Annonsmagasinet var 1998 Sveriges största motorpublikation, med över 60.000 tryckta exemplar. Evenemangskalendern trycktes i 82.000 ex. och distribuerades för andra året till landets turistbyråer.

Till mötet var även FEMA:s och IHVO:s lobbyist i Bryssel Bob Tomlins inbjuden. Bob redovisade några resultat av EU-arbetet samt informerade vilka hot som kan förväntas i framtiden. Att ha representation i Bryssel och Strasbourg blir allt viktigare, det är där de övergripande besluten som påverkar vår hobby tas, vare sig vi är medlemmar eller ej.

På hemmaplan är det nordiska samarbetet av stor vikt och bör på sikt öka. Restriktioner som föreslås på ett ställe får snart efterföljare. Alla vill vi ju fortsätta att köra våra samlarfordon på allmänna vägar ett bra tag efter tusenårsskiftet.

C-G Lillieroth

Motorhistoriska Riksförbundet och miljön.

Alla vill vi självklart ha en god miljö och många medverkar dagligen i denna strävan, både i sitt yrkesliv och privat. Naturligtvis önskar vi lämna över en sund miljö till våra efterkommande men även en levande fordons-hobby!

Inom MHRF ser vi det som en självklarhet att vår kulturverksamhet skall ske med så liten miljöpåverkan som möjligt. Miljötänkandet bör genomsyra all vår verksamhet, i allt från renoveringar till rally- och träffverksamhet. Ser våra beslutsfattare, myndigheter och allmänheten att vi tar vårt miljöansvar på allvar är risken betydligt mindre att vi drabbas av restriktioner i framtiden.

Miljökonferensen 1997.

Ett steg på vägen var MHRF:s Miljökonferens 1997 som hölls i samband med utställningen Bilen på Nordiska museet. Då inbjöds riksdagsmän, beslutsfattare och myndighetspersoner att under en dag "undervisas" om vår hobby, om den kulturgärning vi alla gör helt kostnadsfritt för staten och hur lite vi faktiskt kör med våra fordon.

Alla fick med sig en fullständig dokumentation av dagen, för övrigt utsänd till alla medlemsklubbar (information även på nätet: www.autosite.se/mhrf).

Många värdefulla kontakter för framtiden knöts under dagen och åtskilliga kunskapsluckor fylldes hos deltagarna.

Som kronan på verket fick alla deltagare efter den välbesökta och uppskattade konferensen tillfälle att åka i en veteranbil eller-mc.

Klubbarnas miljöarbete.

Många klubbar har redan i dag väl fungerande "miljöutskott" som arbetar med att förbättra och utveckla miljöskyddet samt sprida denna kunskap, om bl.a. materialval vid renoveringar, hantering av oljespill, miljövänligare kemikalier, återvinning m.m. till medlemmar och andra klubbar.

Som exempel kan nämnas PV-klubben som varit väldigt duktig på att erbjuda sina medlemmar miljöriktiga reservdelar, samt The M.G. Car Club of Sweden med en egen miljö-policy.

På det lokala planet kan klubbarna själva göra mycket, både när det gäller praktiskt miljöarbete, genom att upplysa, påverka och

bearbeta lokala politiker samt beslutsfattare. Bjud gärna in till en klubbträff och berätta om er verksamhet, erbjud plats i något fordon vid rallyn eller träffar. Visa en pågående renovering, gärna där ungdomar är inblandade, gör garagebesök hos några medlemmar. Tala om hur försvinnande få mil ett veteranfordon körs i jämförelse med ett bruksfordon m.m. Endast fantasin sätter en gräns för vad som kan göras. Det är betydligt svårare för beslutsfattarna att försämra hobbyns villkor om man lärt känna personer i föreningarna och fått en positiv bild av gammelfordonshobbyn.

Att tänka på.

- Håll ditt fordon i ett tekniskt gott skick, rätt inställd tändning och förgasare sparar både miljö och plånbok. byt komponenter som ej fungerar tillfredsställande.

- Täta och byt läckande packningar m.m. i motor och drivlina. Använd moderna material när detta är möjligt.

- Anlita firmor och företag som följer miljölagar och skyddsbestämmelser.

- Vid motorrenovering bör hårdare ventilsäten m.m. sättas in så att bränslen utan smörjande tillsatser kan användas. Diskutera med andra renoverare och klubbar hur de löst problemen.

- Ta hand om gammal olja och andra restprodukter på ett miljöriktigt sätt, lämna avfallet på en miljöstation. Använd ej gammal motorolja till andra ändamål, den innehåller upp till tusen gånger mer cancerframkallande kolväten än ren olja.

- Lämna gamla blybatterier och metaller till återvinning.

- Skulle du lämna ett "visitkort" efter en parkering så torka upp oljan med en trasa. Några klubbar har tagit fram särskilda droppskydd att lägga under fordonet vid parkering.

- Använd i möjligaste mån miljövänliga bilvårdsprodukter (miljömärkta), schampo, avfettningsmedel m.m. Helst sådana som är biologiskt nedbrytbara.

Tänk på att ett välväxat fordon håller sig renare längre, är lättare att tvätta och kräver mindre rengöringsmedel.

Om tvättning ej kan ske i särskild spohall är bästa stället gräsmattan eller en grusplan. Undvik att tvätta på asfalterade gator där smutsvatten och oljester rinner rakt ner i dagvattenbrunnar och sedan direkt ut i vattendragen.

Miljökodex för veteranfordonsägaren.

- Visa respekt för vår miljö vid all verksamhet.
- När så är möjligt använd bränslen och material som uppfyller kretsloppsprincipen.
- Begränsa tomgångskörning och buller.
- Välj material och reservdelar med miljöhänsyn.
- Handha bränsle, olja, och andra vätskor liksom uttjänta delar och batterier på ett miljörätt sätt.
- Utnyttja kommunernas miljö- och återvinningsstationer.

Ständig miljöutveckling.

MHRF:s målsättning är att vi alla skall utvecklas på miljöområdet och vara lyhörda för tidens strömningar.

Har du eller din klubb ytterligare förslag till åtgärder på miljöområdet, sänd några rader till kansliet, berätta gärna vad just din klubb gör.

C-G Lillieroth / miljö

Motorhistoriska Riksförbundet 1999/2000

Funktion	Styrelse	Namn, adress,	E-post
Ordförande	Lars Adolffson	Linjemästarev. 61, 162 70 Vällingby	lars.adolffson@sema.se
V. ordförande	Åke Andersson	Hagalunds gård, P11530B 140 23 Enhörna	ake.andersson@scandic-hotels.com
Förbundssekr.	Carl-Gunnar Lillieroth	Klabböle 258, 905 87 Umeå	carl-gunnar.lillieroth@genfys.slu.se
Kanslisekr.	Horst Brüning	Rälle Mölla, Vedby 7552, 264 93 Klippan	mhrf@mhrf.se eller bruning@algonet.se
Förbundsekonom	Hans Åke Hansen	Resedavägen 8, 183 30 Täby	hans-ake.hansen@ocb.se
Ledamot	Bo Kallhagen	Backgatan 34, 653 44 Karlstad	bo.kallhagen@kd.srv.se
Ledamot	Eivor Fredriksson	Kungsholmsgatan 9, 112 27 Stockholm	eivor.fredriksson@swipnet.se
Ledamot	Kenneth Knutsson	Trumslagargatan 2A, 125 34 Ävsjö	00991880@telia.com
Ledamot	Lars Hedström	Dvärglinsgränd 74, 165 77 Hässelby	lars.hedstrom@mailbox.swipnet.se
Övriga funktioner			
Bokföring	Gia Brüning	Rälle Mölla, Vedby 7552, 264 93 Klippan	bruning@algonet.se
Revisor (aukt.)	Olle Landin	Box 150 11, 161 15 Bromma	landrev@telia.com
Revisor	Anders Ericsson	Box 4007, 195 04 Rosersberg	anders.ericsson@mgcc.se
Juridisk konsult	Carl-Einar Mellander	V. Hamngatan 12, 411 17 Göteborg	businesslaw@swipnet.se
Valberedning	Bengt Dieden (smk)	Box 111, 123 22 Farsta	frog@swipnet.se
Valberedning	Sören Hammer	Mackumsgatan 4, 302 35 Halmstad	hammershus@telia.com
Valberedning	Sven Olof Persson	Dalagatan 122, 295 36 Bromölla	svenolof-persson@bromolla.mail.telia.com
Annonsbladet	Gunnar Geijer	Box 1008, 271 00 Ystad	geijers.ega@swipnet.se

Varning! Indianer på rymmen!

På sistone har det ute i Europa försvunnit flera Indian-motorcyklar från 40- och 50-tal. Enligt den svenska Indian-klubben är det säkert fråga om i förväg noga planerade stölder. Eftersom priset på bra Indian-cyklar ligger mellan 150-250.000:- är det mycket pengar att tjäna, vare sig man säljer den stulna cykeln hel eller i delar.

Det finns risk för att stölderna sprider sig även till Norden, och Indian-ägare bör alltså vara extra vaksamma, speciellt om deras fina

cyklar har varit fotograferade i motortidningar, eftersom registreringsnummer är bra att ha för tjuvar som den vägen kan spåra ägaren och hans adress. Indian-klubben har redan varnat sina medlemmar.

De utan jämförelse mest stulna cyklarna i Sverige är Harley-Davidson, oftast från åttio- eller nittiotal. Vi har inte så många moderna sådana i MHRF-försäkringen, men även ägare med äldre H-D bör se om sitt garage. H-D-delar är lätta att bli av med för tjuvarna, och dom sover inte alls illa om näterna för att de slaktat en fin originalecykel för att sälja den i delar.

Björn-Eric Lindh

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.

Nästa år inträffar det första 50-årsjubileet bland de svenska klubbarna. Det är Automobilhistoriska klubben (AHK) som grundades redan 1950.

Vill du att också din klubb skall komma i åtanke ber vi dig senast den 1 februari skriva till MHRF-försäkringen och berätta vad ni

skulle vilja använda bidraget till. I regel ligger bidragen 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 försäkringstillströmningen från klubben är.

Varför vi inte sätter av mer pengar till sponsring? Helt enkelt därför att pengarna kommer från försäkringstagarna - om vi höjde alla premier med 1:- skulle vi få in ytterligare närmare 25.000:- som kunde användas till sponsring, men ambitionen är naturligtvis att hålla försäkringspremierna nere.

Helen Elmgren/Björn-Eric Lindh

Nordiska Evenemangskalendern 2000

Snart är det dags för nästa års kalender. Vi har fått vissa synpunkter på att senarelägga deadline så att alla klubbar kan få sin planering klar och därmed sina evenemang med i kalendern. Detta i sin tur skulle innebära att vi inte får hela april månad med i kalendern. I år har april-evenemangen rymts på en halv sida mot majs tre sidor. Därför är det viktigt att vi får era synpunkter på detta.

Kalendern kommer som vanligt att distribueras till alla klubbar enligt principen antal anmälda medlemmar plus tio procent.

Tyvärr finns det några klubbar som inte skickar ut kalendern och jag skulle gärna höra av dessa. Det är onödigt att lägga ner pengar på tryck om kalendrarna ligger kvar hos klubben.

Kalendern kommer även nästa år att i samarbete med järnvägs- och ångbåtshistoriker att distribueras till bl.a. alla turistbyråer.

Horst Brüning


Lotteri

Efter önskemål från några klubbar är Riksförbundet nu anslutet till FSL (Folkrorelsens Samarbetsorgan för Lotterifrågor). Detta innebär att våra klubbar kan sälja Bingo lotter m.m..

För information om detta, samt adresser och telefonnummer till närmaste kontor, går det bra att ringa oss på kansliet.

Horst Brüning

Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad
 Telefon 08-30 28 01
 Fax 08-31 27 06
 Besöksadress Tomtebgatan 33



Adress
 Motorhistoriska Riksförbundets Nyhetsblad
 Box 21152 100 31 Stockholm
 E-post till kansli: mhrf@mhrf.se
 Hemsida: www.autosite.se/mhrf

Chefredaktör & ansvarig utgivare Lars Adolffson
 I redaktionen Björn-Eric Lindh och Horst Brüning

MILNORDENMARKNAD

Annonser skickas till: JVBK, Box 6032, 831 06 Östersund

SÄLJES

50-60-tals mopeder, objekt säljes eller bytes mot orkestergitarr från 50-60-talet. Johan, 0642-512 46.

Vauxhall Velox -50, säljes eller bytes i förslag. Mycket jobb fodras på bilen.
 Leif Jonsson, 0644-300 37.

Div skoterdelar. Till Linson: chassie med div tillhörande delar. Till Ockelbo 600: kort gummi-matta mittdrift mm. Till 60-tals Snotric finns huv, motor (ej komplett) mm. Säljes eller bytes mot Skidoo-delar.
 Hans Holmqvist, 0670-134 45.

Saab 96 i 2-takt, ARW215. Mycket fin trubbnos av årsmodell 62 som endast rullat på saltfria norrlandsvägar. Bilen avställdes som bruksbil medio 70-talet, under senare år något lite använd som hobbybil sommardag. Fin blå lack och bra krom, fräsch utbytesmotor, värmeelement i baksätet av 60-talssnitt, mm. Förutsättes att bilens nya "husse" är en Saab-entusiast (och som helst avser behålla bilen i Jämtland!) Pris? Ja, väl gärna 12 laxar eller bud (jag erbjöds i höstas 15 för "Gammel-Arvid" av en holländare).

Cykel med Victoria påhängsmotor, 2-växlad och pigg, monterad på fin gammal armétrampcykel med rejäl frambroms och dito däck. Ge ett bud (lägst 4 000:-) på detta sköna ekipage med härliga vibrationer! Esbjörn Andersson, Stockevägen 38, 832 96 Frösön. 063-443 23. E-post: esbjorn.andersson@mail.op.se

BMC Austin 1100 -70.
 Lotus Europa -68.
 GMC CCKW 353 lastbil -48.
 Vanja Östman, 0642-104 52.

MG Magnette 1956
 Röd, renoverad, nya skärmar, ny bottenplatta. Njut av valnöt och äkta läder, sprillans nya dubbade vinterhjul medföljer. En fin bil som du kan förlänga sommaren med. Byten diskuteras.
 Bertil Nilsson, Hudiksvall
 Tel. 0650-945 86 el. 060-560 259

FIAT 500C 1953. Körklar, säljes till högstbjudande (bilen står i Lycksele)
 Alf Karlsson, Spånga
 Tel. 0708-608 686

Kylare till Scania 111-141 säljes billigt!
 Martin Hedström, Lycksele
 Tel 0950-665 06

AUDI 60L 1973. Bra skick. 15000 mil. 2 ägare. Bromsar behöver renoveras. Avställd. Minst 2000:- ell. bud.
 Yngve Lindström, Umeå
 Tel. 090-786 51 43 arb. ell. 090-431 79 (hem)

Opel Olympia 1956. Rep. objekt för 3.500:- Tore Bergström, tel 0930-207 05

Opel-delar 58-62. Ekonomiplåt till Rekord, till Rekord 58-60 skärmar, inredning och mycket mer från en skrotad bil.
 Leif Nilsson, Robertsfors
 Tel. 0934-430 29

Chevrolet motorer: 2 st 4cyl. och 2st 6 cylindriga. Delar till Chev. last 1920-46, däck 8.25-20 6st nya. 1st Duett årsm.-69. 1st Scania L50 1974. Bränsletank 11 kubiks.
 Rolf Sellin, Holmsvattnet,
 Tel 0910-785 037

Ford F600 1960 fd brandbil, körd end. 2300 mil. Mkt bra lastbilsobj. Går fint, bra däck.
 Volvo Amazon 1964 rep. objekt. End. 2 ägare. Pris 3.000:
 Lars Leman, Sundsvall
 Tel 060-565 007 ell. 070-666 5007

Endast till köpare med "goda" avsikter!

Scania-Vabis L76 -63 fd militär, 15000 mil, fast flak med sidomonterad HIAB Elefant, rammonterad vinch som drar bakåt. Pris 10.000:-
 Scania-Vabis LS76 Super -66 Floby hytt, IIsbo tipp (dåligt flak) 95000 mil. Den andra bytesmotor isatt vid 91000 mil. En ägare har kört alla mil, rekord? Pris 10.000:-
 Scania-Vabis LS76 Super -68. En av de absolut sista Vabisarna. Mycket fin ramren bil. Okänt mittal då mätaren är bytt. En ägare till -80 därefter garage till -95. Pris 15.000:-
 Scania LBS140 Super -71. Kort hytt, fast flak med TIR kapell från 1993, 105000 mil, bytesmotor vid 67000 mil. Nians växel hoppar ur. Kraften och ljudet från denna V-8... .. makalöst! Pris 25.000:-

Dessutom gratis reservdelsbilar!
 Scania-Vabis L76 -63 Foco tipp, dåligt flak, ingen motor.
 Scania-Vabis L55 -60 ramren, bra motor. Bilarna står i Luleå, Sikfors och Älvsbyn. Mängdrabatt utlovas!
 Sven Olofsson, Kisa
 Tel. 0494-430 77, säkrast kvällar, tel 070-527 80 49

För karosseri rep.
 Kamazo Tools portepover (4ton) 1.600:- Har även en del rikttningsverktyg och slipkondeller 15 och 18 cm i skilda korn. Mässingtråd m lod, karosseritenn.
 Henry Åström, Lycksele
 Tel. 0950-132 63

Volvobilar och beg. bildelar i första till Volvo men även till andra bilmärken. Stort sortiment till PV och Amazon både karosseri och krom. Bilradio och extraljus.
 Blanks Bil, Piteå
 Tel. 0911-199 00

Film till video ?

Överför gamla Super/Dubbel-8 filmer till VHS band ! Jag fixar det billigt. Hög kvalitet. Snabba leveranser. Ring ...
 Björn-Åke, 0950-200 06

SÄLJES

Litteratur motororganisationer

KAK:	Bilen går vidare KAK 50 år
Bilbranschen och kunden	1975-77
Skånska Automobilklubben:	Skånebilisten inbunda 1939-41
Bilsportförbundet:	Nationella och tekniska regler 1994-96

Teknisk litteratur (ej märkesbunden)

Bonnier:	Chassiboken Styrning-Fjädring-Hjul 1982-84
Bilarbetarens ABC	Motorreparationer 1944
Björn Bergvik:	Vi renoverar samlarfordon
Classic motor:	Tune-up specifications
Dixco:	Chassiteknik 1959 2 band 1300s.
Einar Bohr:	Bil o. motorelhandbok 1952 Instr.bok
Dinitrolbehandling:	Gasbågsvets MIG MAG
Fredriksson / Sjögren:	Bilmotorer och motorbränslen 652s 1942
Nils Gustavsson :	Förbränningsmotorer 1939 Bruksanvisning och broschyr (kopia) Min bils konstruktion och skötsel 1923
Halda Speedpilot :	Karlebo handbok
E. Hubendick:	Motorinstruktören 1919
Karlebo:	Instr.bok
Erik Lundvik:	Bilbok I 1922, 1928, Bilbok II 1912
Monark bilvärmare:	Motorencyclopedin 1927
Neren:	Ungdomens Bilbok 1929 Körkortsprövet 1926 Practical Automobile Engineering 30-tal
Oldkom Press:	Instr.bok
Primus bilvärmare:	Klara bilen själv
Stig Rudolph:	Bilens konstruktion 1947
SI-systemet i bilbranschen	Bilhandboken 1928
Stensland/Jonsson	Batterihandboken
Johan Svensson :	1940 inbunden
Sonnenschein / Ziehl:	Förgasarmotorer 1952,
Teknisk tidskrift:	Bilplåt 1962
Tekno:	Dieselmotorer 1949, Chassiteknik 1950 Elektroteknik 1954 samt de flesta supplement till alla böcker
Teknologi för bilmekaniker	
H.Zumbuhl:	Motoren1946 (tysk) Forts...

Petroliana

BP:	Success 1959
Gulf:	Smörjschema 1962 och 1965/66 Körjournal Bensinstationsförteckning Reklamblad
Mobiloi:	Karta
Nynäs:	Korf sagt om bensin o olja En handledning i ekonomisk oljeeldning
Esso:	Rätt traktorvård Smörjschema 1974
Shell:	Motorbränslen och motorsmörjmedel Hur skydda mot rost Uppläck bilens fel i tid Körjournal Automobilkort Danmark 1947
Texaco:	Karta
Koppartrans:	Karta

Litteratur olika bilmärken

Volvo:	Lastvagnsskolan 50-tal Hur jag får ut mest av min PV444 Hur jag får ut mest av min Amazon Ratten (lösa) 1950-60.
GM:	General Motors bilbok GM Servicenytt 1937-79
DKW:	Riktprislsta 1958
Volkswagen:	Passat & Audi inst.lab. med försättningsgränser och tekn. data Forum: Hur jag får ut mest av min VW 1956, 1961, Vägkarta 1968
Ford	Dealers magazine 1962, Hur jag får ut mest av min Ford 17M-20m Inford 2/ 1960 Bilens konstruktion och verkningssätt 1951 Servicefilm 12M/15M 1966
Saab:	Forum: Hur jag får ut mest av min Saab 1956,1964, Tekniska data 900, 9000, En bok om SAAB-Scania
Renault:	The cars and the charisma The Renault challenge
Citroen:	The lifetime of the 2CV Personenwagen krönika av Hans Otto Meyer

Övrig litteratur

S.Andersson:	Varg-Olle
Joakim Bonnier:	Fort, fortare, fortast
Erland Bratt:	Chaufförboken 1921, 1930
Peter Haventon:	Bilar vi drömde om
G. Johansson:	När Sverige fick hjul
Jensen/Maasing:	Sin egen bilmekaniker 1956
Stirling Moss:	Mot nya segrar
Motormän i Stockholms stad:	1949
Motormän i Götaland:	1953
Motormän har ordet:	1957
Motormän i Ö-götaland,Södermanland	1950
F.Mozza:	Concise guide of motorcars
Neren / Wallin	Körkortsprövet 1936
M. Sedgwick:	Cars of the fifties and sixties
Olyslager:	British cars of the late thirties 1935-40
Sveriges Motorfolk:	1954 inb.277s.
C. Skånberg:	Klara bilen själv1946
Scuderia Centro Sud:	Drivers school

Årsböcker och kalendrar

Stora Bilboken:	1962, 1966, 1967, 1969, 1970, 1971, 1990,
Tekniken idag:	1959, 1961, 1962, 1969

Lennart Samuelsson
Lingogatan 32
234 43 Lomma

Tel. 040-41 19 41
Fax 040-41 23 70
e-mail: lenning@della.telenordia.se

Bensinmacksprylar:

Skyltar, emaljtermometrar, burkar, allt i reklamprylar och kuriosas av intresse. Även gamla skyltar med motoranknytning och lanthandel.

Leif Nilsson, Robertsfors
Tel. 0934-430 29

Drivning helst med wirehölje till hastighetsmätare, mc-Csepel 250cc -52:a
Rolf Marklund, Skellefteå
Tel. 0910-778 074

Till **Chrysler Saratoga** -48 sökes kylarprydnad i bra skick, samt svensk instruktionsbok till samma bil.

Lars Leman, Sundsvall
Tel 060-565 007 ell. 070-666 5007

Till **Volvo PV444** 1956 sökes kromdelar omkromade eller i bra skick. Två huvsvälvar, en huvkromplatta. Ett Volvo och ett 444-märke bak samt ett Volvomärke fram. 2st navkapslar.

Lars-Åke Gisslén, Sundsbruk
Tel 060-536 884 alt. 070-231 66 67

UTNYTTJAS

Biltrailer, boggie lastar 1 500 kg med ramper och vinch.
200:-/4 timmar. 350:-/hel dag.
JG Jonsson, tfn 063-216 83,
070-335 80 80.

KÖPES

2 st fälgar till MC köpes, 19" bredd 2" med bra krom, alt kompletta hjul till Monark Blue Arrow.
Lennart Löf, 070-315 66 55,
0643-105 37.

Ski-Doo dubbelbandare 60-tidigt 70-tal köpes, även objekt eller delar. Också intresserad av enkelbandare!!

Kläder (overaller, hjälm, skor osv) samt litteratur med Skidoo-anknytning köpes. Hans Holmqvist,
0670-134 45.

Till **Ford Eifel -38**, huvlås.
Till **Studebaker Silver Hawk -58**, styrsnäck och bensinmätare.
Gunnar Isaksson, 0642-101 46.

Till **Chev Bel Air -55**. Kylare V8, framskärmsslistor, torkararmar, signalring, tändningslås med bricka och mutter,
15" originalfälgar, navkapslar, litteratur mm. Det mesta av intresse, är även intresserad av tips om skogsvrak, delar etc. Ring!
Till **Buick Century -58**. Till 364 motor, fläktvinge, remskiva, vattenpump, Buick-bokstäver till huv, parkeringsljusglas fram, dörrlist vä 2d, fönstervevar och dörröppnare, navkapslar, hö bakljusglas. Vill även köpa litteratur till denna bil, verkstadshandbok, instruktionsbok mm.

Peter Hoflin, 0695-210 40.

EVENEMANG VÅREN 2000

20 maj **Mittnordenmarknad.** Se sid 15.

(7)-8 juli **Storsjörallyt.** *(ingår i Trippeln)*

I samband med COUNTRYFELSTIVALEN i Duved kör vi årets Storsjörally i Duvedstrakten, lördagen den 8 juli. Festivalen börjar redan på fredagkvällen den 7 juli. För övernattande, boka redan nu så är ni säkra att få rum, för de nätter ni önskar. I övrigt görs själva anmälan på blankett i nästa tidning. Vi jobbar på att få med så många norska kollegor som möjligt. För boende ring 0647-260 50, Hus-Tomten Duved.

Nästa nummer av Bakspegeln beräknas komma ut i juni 2000. Skicka bidrag till tidningen så snart som möjligt till:

Jemtlands Veteranbilklubb
Redaktionskommittén
Box 6032
831 06 Östersund

I REDAKTIONEN:

Redaktion: Else-Britt Tegstedt, Gunnar Isaksson,
Sven Asp, Lars Bergwall, Johan Elfasson,
Emanuel Nilsson

Redaktör och ansvarig utgivare: Else-Britt Tegstedt

Upplaga: 650 ex. Pris: 20,-

Layout och tryck: Arkitektikopia.

Epost: ostersund@arkitektikopia.se