

# BACKSPEGELN

## ÅKES JAGUAR



Premiär på sommarvägarna för Åke Jämtsäters Mk I, 1958, efter flera års renoveringsarbete.

Foto: Kjell Persson

### Kom ihåg årsmötet

Välkomna till årsmötet som äger rum den 16 november på Mitt-högskolan i Östersund. Se sidan 5

### Fordonsdag på Jamtli

En kombinerad Gammcykel-träff och fordonsdag på Jamtli lockade nya besökare. Många som vanligtvis inte kommer och tittar på den här sortens evenemang fick möjlighet att se alla fina motorcyklar och bilar.

Se sidorna 8-10

### Storsjörallyt

Sommarens Storsjörally gick i trakterna av Mattmar. Hela 67 ekipage deltog vilket medförde att det tog lång tid mellan första och sista ekipage, men trevligt var det!

Se sidorna 22-25



**JEMTLANDS VETERANBILKLUBB**

Box 29, 831 21 Östersund

**HÖSTEN 2003**

**ÅRGÅNG 17**

## Redaktionskommittén

**Maria Bogren**, redaktör  
ansvarig utgivare  
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön  
Tfn: 063-10 73 38  
maria.bogren@mail.op.se

**Sven Asp**  
Nyhamn 3425, 833 35 Strömsund  
Tfn: 0670-200 79, 010-262 18 30  
Tfn arb: 0670-131 11  
hjarnspan@telia.com

**Gunnar Isaksson**  
Hökbäck 355  
830 30 Lit  
Tfn: 0642-101 46, 070-634 71 73  
Tfn arb: 063-12 50 00 Fax: 063-18 10 75  
ostersund@arkitektkopia.se

**Kerstin Isaksson**  
Hökbäck 355  
830 30 Lit  
Tfn: 0642-101 46, 070-660 67 42  
Tfn arb: 063-12 50 00

**Lena Löfhaugen**  
Sågstigen 5  
832 53 Frösön  
Tfn: 063-10 42 43  
lofhaugen@swipnet.se

### Material till Bäckspiegeln

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om. Det behövs för planering av tidningens innehåll. Manus skickas till Arkitektkopia helst via mail men per post eller genom ett personligt besök går också bra.

Text via mail klistrar du för säkerhets skull in direkt i mailet. Om bilder ska vara med i det du skriver skicka dessa via mail i jpg- eller tif-format. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten. Naturligtvis går det bra att skicka in vanliga foton per post. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte att skriva ditt namn på dina inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Om du inte vill skriva själv, ring till någon i redaktionskommittén.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och korta inskickade manus samt avgöra i vilket nummer inskickat material publiceras.

Bilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till JVKB's fotoalbum i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna. Annat material skickas normalt inte tillbaka.

Skicka material till följande adress:  
Arkitektkopia, Kerstin-Gunnar, Box 620,  
831 27 Östersund.  
Besöksadress: Köpmangatan 40.  
Mailadress: ostersund@arkitektkopia.se

Tidningen utkommer med fyra nummer per år; i mars, juni, september och december. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsmånad. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.  
Upplaga: 775 exemplar.

## Redaktören har ordet



### Vill ha dig...

#### ...i garaget med mig!

Varför är det samma visa varje sommar? Vid varje fordons-evenemang ser jag så mycket snyggt som jag gärna vill ha.

I sommar var jag till exempel till Ramsele där ungefär 200 fordon samlats. Åh, vad mycket fina bilar! En Ford Mustang är ju så frän! Eller en stor Cadillac eller en Chevrolet vore också läckert att ha. Ja, amerikanskt ska det nog vara. Samma visa senare under sommaren när vi bara stannade till några timmar i Rättvik. Hm, en stor amerikanare vill jag ha.

Jag har ju faktiskt en liten amerikanare, även om den för närvarande inte rullar. På årets Storsjörally blev jag jätteglad när jag fick sätta mig en stund i en annan Dodge Dart. 65:a det med. Några personer som stod i närheten kunde inte alls förstå varför jag i stort sett smekte en Dodge med ögonen när Ingvar Ericssons Jaguar E-type stod bredvid. Åh, den kommer jag att se så mycket av i morgon, var min kommentar.

Dagen efter Storsjörallyt var det för första gången en Jaguar-träff här i Jämtland. Ja, då började förstas tankarna gå till nyare Jaguarer. Det kanske vore roligt med en Jaguar som bruksbil året om. En 80-talare kanske eller varför inte en ny Jagga! Tyvärr är det inte riktigt aktuellt för plånboken just nu. Det är bara att inse!

Något billigare i inköp är då till exempel en moped eller en gammal motorcykel. Ett sådant fordon lockade i samband med att de gamla cyklarna rullade in på Jämtli under Gammcykelträffen och Hjul i Jämtland i mitten av juli. Dessutom tar ju inte en moped eller motorcykel så mycket plats. Betydligt lättare att förvara än en stor amerikansk bil. Hm, det kan gå!

De dyraste men också roligaste objekten jag spanade in i sommar var husbilar. Vi var en sväng till Värmland och passade på att besöka flera husbilsfirmor. Ska det vara en Hymer, Knaus eller något annat? Det är bara att börja spara pengar, för dessa åkdon är inte helt billiga. Men, denna dröm ger också en anledning att säga nej till andra lockande fordonsinköp. Jag spar pengar till en husbil, så tyvärr måste jag säga nej tack.

## Aktuellt i klubben

### ● Klubblokalen öppnar igen

I september slår klubblokalen upp dörrarna igen för höstens måndagsträffar och första tisdagen varje månad är det tjejtträff i klubblokalen. Välkommen!

### ● Matriklar och annonsunderlag

Några exemplar av klubbens matrikel finns att hämta i klubblokalen (om du inte fått någon eller om den har försvunnit) och ska du annonsera i MHRF:s annonsblad finns annonsunderlag i lokalen.

### ● Bussparken är utökad

JVBK har fått möjlighet att ta över några veteranbussar från SweBus. Klubben har köpt fyra bussar och en släpvagn för en symbolisk summa. Därmed utökas grundstommen till ett fordonsmuseum.

### ● Snart årsmöte

I november är det dags för JVBK:s årsmöte (se kallelse på sidan 5). Senast två veckor före årsmötet ska motioner vara inlämnade till styrelsen.

### ● Fler besöker hemsidan

Klubbens hemsida besöks allt flitigare. Speciellt märks intresset efter rallyarrangemang och dylikt. Allt fler anmäler sig också till rallyna via hemsidan.

### ● Anmäl ändringar

Nu kan du anmäla adressändring och ändrat fordonsinnehav via klubbens hemsida, [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu). Kom ihåg att det är lika viktigt att rapportera in när du har sålt ett fordon som när du har köpt ett nytt!

### ● Hemsidestips

Stackens bilvård <http://www.cms-internet.com/carcare/>

MCV Jemtland [http://w1.631.telia.com/~u63109438/mcv\\_jemtland/index2.htm](http://w1.631.telia.com/~u63109438/mcv_jemtland/index2.htm)

Motorcykelhistoriska klubben <http://mchk.org/>

Club MC veteranerna <http://www.mcveteranerna.nu/>

Classic motor länkguiden [http://www.classicmotor.com/links\\_new.asp](http://www.classicmotor.com/links_new.asp)

Wyatt Earp riders <http://host.bip.net/0wyattearpriders/>

SHRA-Z <http://hem.passagen.se/oanders/index.htm>

Nordisk Morris Minor Klubb <http://home.swipnet.se/nmmkjamtland/>

Revsundsbygdens omnibus <http://www.autosite.se/skvader/>

Samlaren <http://www.samlaren.se-swed.net/>

Kurt Karlssons Tempo <http://user.tninet.se/~gxi679n/svenska/index.htm>

## Innehåll:

- |       |   |
|-------|---|
| 2     | Redaktionen<br>Redaktören har ordet   |
| 3     | Aktuellt i klubben  |
| 4     | Tjejer och teknik,<br>en studie inifrån   |
| 5     | Årsmöte   |
| 6-7   | Succéstart när Jämtli invigde<br>1950-talsmack<br>En moppefantast missar inte<br>en utflykt |
| 8-9   | Gammcykelträffen 2003   |
| 10    | Hjul i Jämtland på Jämtli   |
| 11-13 | Möt Jaguarkungen i Östersund  |
| 14-15 | Trivsamt Jaggaträff i Jämtland  |
| 16-17 | Spontanköp av en tolvåring  |
| 18-21 | Gengasdag<br>Debatt   |
| 22-25 | Storsjörallyt   |
| 26-27 | Flygdag på F4   |
| 28-30 | Sommarens fikautflykter   |
| 31    | Förtydligande om försäkringsinfo<br>från MHRF<br>Ur PåGång: Mopedens framtid                |
| 32    | Medlemsinfo   |
| 33-34 | Mittnordenmarknad   |
| 35    | Klubbinformation  |

## Tjejer och teknik, en studie inifrån

Skriva en krönika är inte helt givet alla gånger, så när jag inför denna fick förfrågan om jag inte kunde skriva hur det är att vara tjej och jobba med teknik så tog jag och gjorde det.

Att vara tjej och jobba med teknik är inte värre än att vara kille och göra det. Själv tycker jag att det är förträffligt lättamt att arbeta med döda ting som tål att man har sämre dagar ibland. Då passar det bra att ha ett jobb som går ut på att göra underlag för reparationsmetoder på olika sorters fordon. Generellt innebär det att man plockar ner saker i atomer för att sen se om man får ihop det igen och under tiden tar man lite bilder och skriver ihop en liten instruktion om det hela.

Gräva i fordon förknippar nog de flesta med att bli smutsig och tvärtemot vad en del tror så går det att vara tjej och överleva i en sån miljö. Det finns ju killar som aldrig skulle drömma om att skita ner sig det allra minsta och då måste det finnas tjejer som jag, som jämnar ut statistiken. "Lite skit under naglarna" får man lära sig att tåla, men bara under de naglar man tillhändelsevis inte lyckats bryta av förstås. En annan fördel, som jag ser det, med att skruva, är att man inte behöver oroa sig över vare sig klädsel eller frisyr när man går till jobbet. Mörka kläder tvättbara i minst 60°, knäskydd och stålhatta är det som gäller och beträffande frisyren så ändrar den ständigt form och konsistens vartefter dagen går. Inget man behöver bekymra sig om att få stuk på innan man går till jobbet alltså. Det betyder också att jag kan sova minst en halvtimme längre än många av mina medsystrar på morgonen!

Att vara tjej och ha ett jobb som vanligen förväntas utföras av en man är egentligen inget märkvärdigt, men hos somliga väcker det huvudbry på hög nivå. Det finns en del, vanligen äldre gifta damer eller äldre ensamstående herrar, som inte kan förstå hur denna ekvation går ihop.

Den vanligaste frågan jag får från damerna, (efter att så lugnt och pedagogiskt som möjligt försökt förklara mitt yrke), är:

"Hur kan du veta allting om det där?"

Det där, i det här fallet, är allt som de inte förstår, dvs det mesta av det jag försökte förklara.

Svaret är enkelt! Det gör jag inte, man kan inte veta allt om allting, inte ens killarna gör det (nu blir damerna häpnad). Att däremot veta lite om mycket brukar kunna räcka en bit och så tar man reda på resten vartefter det behövs. Sen finns det ju tillfällen när inte ens konstruktören är helt säker på hur han hade tänkt sig hur det skulle fungera och hur ska då jag veta? Jag brukar undra hur i all världen dessa damer lyckats få in i sina huvuden allt som de kan, när de går omkring och tror att jag har någon form av överintelligens, de måste ju ha någon aning om hur de själva präntat in all den kunskap de samlat på sig längs livets väg.

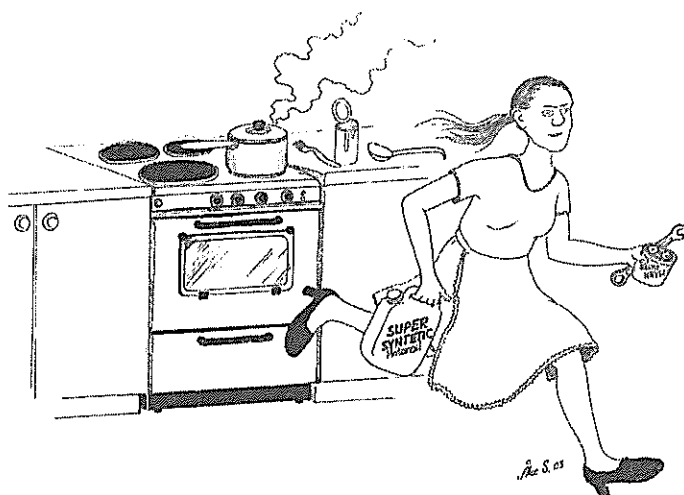
De äldre ensamstående herrarna är i regel rätt charmiga när de sätter igång. De menar ofta att kvinnor hellre ska stå vid spisen och föda barn (det är väl förmodligen den åsikten som gör att de fortfarande är ensamstående) än att ställa till oreda i verkstaden. Jovisst, men medan pärerna kokar kan jag ju lika gärna passa på att byta olja och filter på bilen om ingen annan har tid, i dagens samhälle gäller det ju att vara tidseffektiv. Tillika så föds barn sällan i hemmet nuförtiden men det är fortfarande ca 9 månaders leveranstid på de små rackarna. Det är alltså gott om tid för att både städa, tvätta, byta kamrem och sätta på sommardäcken om olyckan skulle vara framme. Kompetensmässigt torde ju detta i sin

tur innebära att jag är precis lika kvalificerad som vilken singelkarl som helst som sköter hem och bil, enda skillnaden är att jag kan föda barn också!

Jamen är det inte tungt då? Jo det är det ju ibland förstås. Men då är det nog tyngre om man jobbar inom vården och lyfter patienter hela dagarna. Jag har också olika lyfthjälpmiddel att tillgå men fördelen med dem är att det finns inga etiskt ovärdiga sätt att använda dem på. Fordon är dessutom lättsamma och anspråkslösa, de har inte något emot att bli upphängda i traversen någon vecka eller två. Inte ens när man tar en truck till hjälp för att baxa runt dem klagar de.

Men det trevligaste av allt med att vara tjej och jobba med teknik är väl ändå att få komma till jobbet och bara ha en massa karlar omkring sig, stora starka karlar som kan en massa om fordon...rena himmelriket...;-)

Lisa Lejdstrand



## KALLELSE TILL

# ÅRSMÖTE

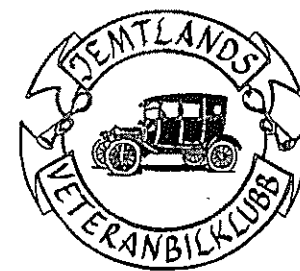
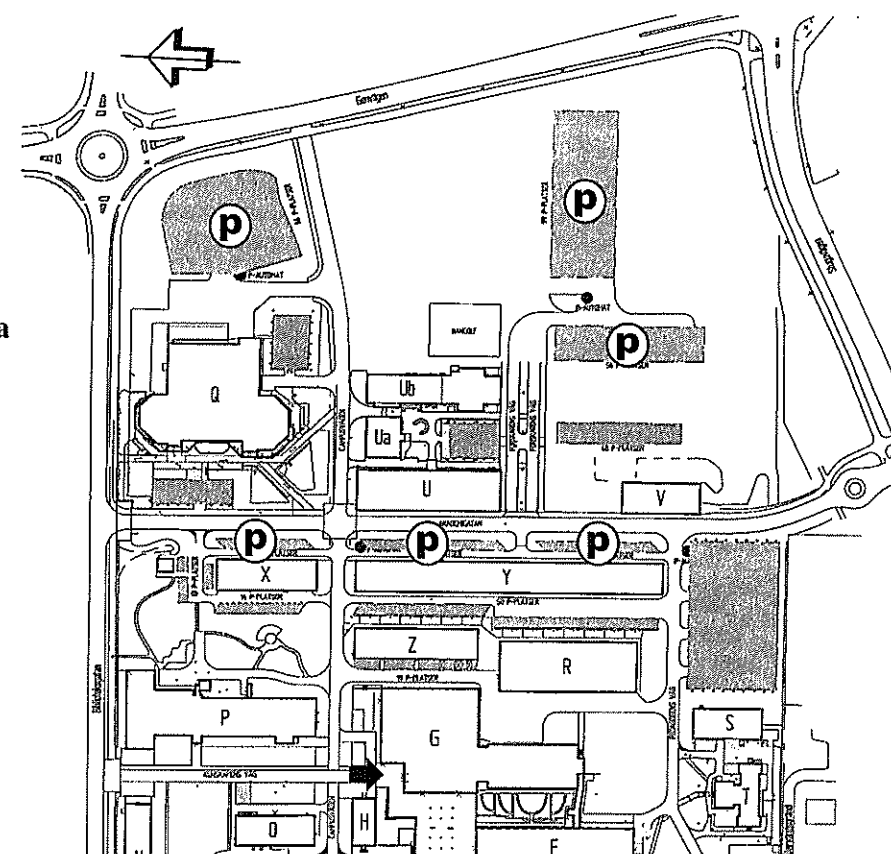
Årsmötet kommer att hållas på Mitthögskolan i Östersund, Hus G (biblioteket).

Tidpunkt: Söndagen den 16/11 kl 12.00

Klubben bjuder på kaffe, alternativt läsk/lättöl med landgång.

**P** här kan du parkera

**➔** här går du in till Årsmötet



## Välkomna!

## Succéstart när Jamtli invigde sin 1950-talsmack

Det såg dystert ut, men blev jättebra och när det var dags sade man lite till mans: Vilken tur att vädret var så dåligt!

### Det blev fullt ändå!

JG Jonsson var tidigt igång på midsommaraftons morgon. Gick i regnet på Jamtli och inhägnade området där veteranbilarna skulle ställas upp som publikinramning vid Stora Scen.

Där skulle midsommaraftonen firas med uppträdande, sång och spel när dagens första och för oss i veteranbilklubben viktigaste punkt var klar: Invigningen av Jamtlis bilcentrum med bensinmack, verkstad, bilförsäljningshall och även cykel- och mopedverkstad. Ja, t o m trafikskola! Snart började veteranerna dyka upp. Vissa med förare och passagerare i tidsenlig utstyrsel. Många surrade om vädret.

– Vad synd att så många skulle skrämmas bort från invigningen, av dåligt väder.

Men när det var dags, då var det ändå knökfullt av folk vid Macken. Ja det hade inte fått plats några fler! Då hade man behövt läktare för att folk skulle kunna se vad som pågick!

### Bra invigningsprogram

Jamtli-personalen spelade upp ett program där tidsenliga rollspel drog ned applåder och skrattsalvor från



Trots regntunga skyar var det precis fullt med folk när Jamtlis 1950-talsmack invigdes.

Foto: Arne Nilsson

publiken. Mark Olsson och hans musikanter underhöll med låtar som var nya då och lika fräscha nu efter snart 50 år. Ja, det var så trevligt att till och med solen tittade fram ur molnen för att få en hastig blick på invigningen.

### Prominenta gäster

Solen var minsann inte den enda prominensen. Aldrig någonsin har ett evenemang där veteranbilklubben varit engagerad besökt av så många kända personligheter. Från Bilbolaget och Persson-koncernen kom t ex Bob Persson och Gunnar Johansson. Båda

vilde naturligtvis se hur Jamtli tar hand om den PV 444 som företaget donerat. Från väst-Jämtland såg vi både Nils G Åsling och sonen Per.

Bland andra samhällsprofiler märktes till exempel Jens Nilsson, Uno Svaleryd, Per Söderberg och Jöran Hägglund.

### Jamtli ligger rätt i tiden

Ja, det fanns många fler, mer eller mindre kända ansikten. Uppslutningen från det hållet visar hur rätt i tiden Jamtli ligger med sitt sätt att i ett koncentrat, visa upp 1950-talet. Satsningen talar till hjärtat både på dem som var med redan då och de yngre som gärna vill veta mera om denna rätt så lyckliga tid.

### Periodens höjdpunkt

Framförallt kommer det att ge våra yngsta generationer en inblick i Sverige för 50 år sedan. Man kan nog säga att efterkrigstidens starka tro på tekniska framsteg och löftesrik framtid, stod på sin höjdpunkt sommaren 1956, just den tid som Jamtli återuppväckt. Det ska vi tacksamt ta emot och gärna visa upp för våra besökare.

Arne Nilsson



Mackföreståndare Nyström (Henric Tungström) hade det snärjigt med alla som besökte hans Shell-station. Här anländer Bitte Holmström med sin Heinkel. I bakgrunden Claes Rudbecks PV 444 och mackföreståndarens egen Saab 92. Foto: Arne Nilsson

## En moppefantast missar inte en utflykt

Vi samlades vid travparkeringen den synnerligen kalla och blåsiga lördagsförmiddagen.

Med tanke på vädret så trodde väl ingen att det skulle dyka upp några större mängder mopeder. Ack vad man kan missta sig. Moppeägare är fantaster vilket visade sig 10.00 när det var dags för avfärd.

Att vi tippat på ett deltagande på mellan 80-90 moppar kom på skam. De hundra färdkartor som vördade arrangörer kopierat upp tog slut i ett nafs, och ett tiotal blev utan.

När blåroken tilltog och mopederna satte sig i rörelse så var det minst 110 moppar som svängde ut från travet. Detta var en imponerande syn.

Färdkartan som delats ut, beskrev en färdväg från travparkeringen, mot Lit, sen vidare mot Kattstrupeforsen, och sedan tillbaka till Östersund.

Redan i rondellen i Körvägarna mot Stugun, så kom lekluvan fram hos en del.

Många var det som tog och körde tre varv i den rondellen.

Sedan bar det iväg uppför backen till Spikbodarna, efter ca. en mil svängdes det till vänster mot Bringåsen/Kyrkås.

Vi stannade vid kyrkan för att samla ihop alla innan nästa etapp skulle genomföras.

Där träffade jag flera gamla bekanta. Det var Oskar Arhusiander från Häggenås med sin Nordstjärna, en cykel med påhängsmotor, 30-tal, Puch (den listiga motorräven.) Oskars bror, Bror Arhusiander hade en Crescent från 70-talet med Sachs-motor. Även kallad Kompakt. Jag träffade också Tommy (All-Ting) Andersson från Ope. Han hade en 60-tals Monark. Tommy var heltuff i sin skinnluva. Där kom Åke (radiomunlädret) Jonsson på sin creme-färgade Yesterday. Åke hade dessutom sin ljudanläggning med sig, den var

inmonterad i en bensindunk!!!

Det blåste som sagt var kallt, men det bekymrade inte mig. För jag åkte i min 3-hjulig av märke Heinkel Trojan årsmodell 1962. Den är täckt så jag hade det varmt och skönt.

Efter ett tag fortsatte vi vidare mot Lit. I Lit så stannade vi hos Statoil för en kisspaus. Här kan det bara konstateras att den Statoilen har länets stiligaste bensinmackstolett i hela landet.

Vi fortsatte mot Litsnäset och Kattstrupeforsen. Den mycket vackra Kattstrupeforsen blev vårt stopp för medhavd fika. Denna natursköna pärla, bara någon mil från Östersund, som Kattstrupeforsen är, fick deltagarna att glömma vädergudarnas dåliga humör. Där åt vi vår medhavda matsäck, det smakade gott.

Jag bad Åke Jonsson efterlysa någon i församlingen, som kunde fixa mitt bromsljus, eftersom det hade gett upp. Men, trots att det fanns så många stora starka karlar på plats, nappade ingen på min förfrågan. Jag fick fortsätta att åka utan bromsljus ett tag till.

Sen bar det i väg mot Ås. Där stod SVT:s Mitt Nytt och spelade in moppeljud, tror jag. Vi åkte gamla Åsvägen mot stan, förbi Göviken.

Målgången var på Jamtli vid den inte ännu invigda gamla Shellmacken. Där delades det ut engångsgrillar och korb, som smakade ljuvligt gott.

Trots att det började regna var humöret på topp hos moppeälskarna, det är värt all beundran!!!

Som sagt var, jag kunde krypa in i min Troja och bara förundras över denna kärlek till två hjul, tvåtakt och 50 kubik.

Deltagaravgiften på 20 kronor var värt varenda krona, trots den kalla blåsten. Det här var min första moppeutflykt, och Du, jag kommer att med på nästa utflykt, det är garanterat!!!

Bitte (med gröna faran) Holmström

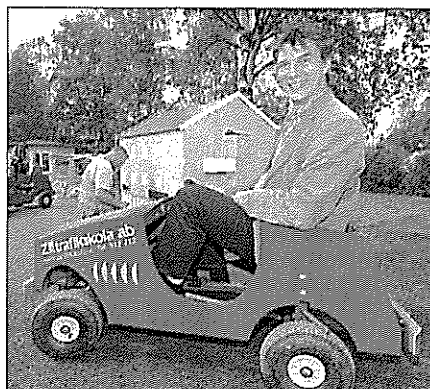


Stilig herre på invigningen, Claes Rudbeck i 1950-talskläder, passande hans PV 444.

Foto: Arne Nilsson



Björn Staverfelt i väntan på invigningsproceduren med klubbens Volvo-lastbil. Foto: Arne Nilsson



Nye Jamtli-chefen Henrik Zipzane hade all orsak att vara nöjd med invigningen. Foto: Olof Sjödin

## Gammykelträffen 2003



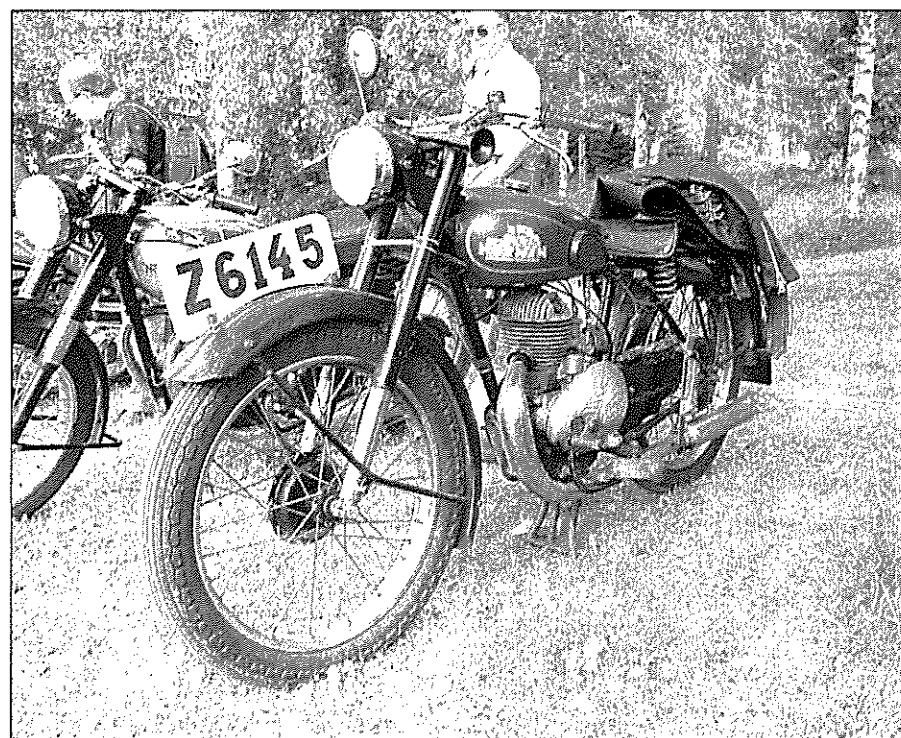
Foto: Sven Asp

Årets Gammykelträff ordnades i år i samarbete med Jamtlis "Hjul i Jämtland". Jamtli är ju en ganska idealisk plats, eftersom det erbjuder en fin miljö, och dessutom ligger mycket centralt. Från Jamtlis sida var man mycket nöjda med arrangemanget.

Den här formen på träffen innebär att det blir lite mer utställning över det hela. Möjligheten att köra in och ut genom nedre grinden, gjorde också att det blev extra roligt för Jamtlis besökare, eftersom det mullrade gott när det rullade in nya maskiner.

Om det blir en fortsättning nästa år, ska vi försöka ordna så att det finns material för att texta skyltar som talar om fabrikat, årsmodell o.s.v. på maskinerna.

**Sven Asp**

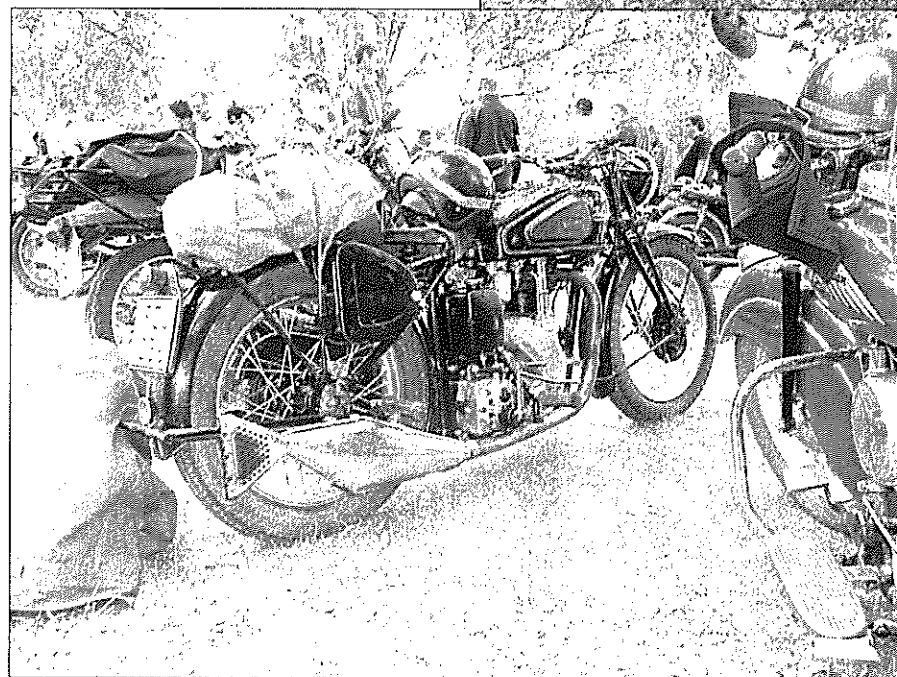


Norman i skönt ursprungsskick. Om man hittar en motorcykel som är ganska komplett, och som har kvar sin originallack, bör man alltid försöka behålla detta skick i stället för att renovera.



NV 20 från 1951. Typisk svensk femtiotalare, med Sachs-motor på 150 cc. Trevligt att se en sådan motorcykel också. Annars är vi nog många som bara letar efter större motorcyklar. Men dessa pålitliga bruksmaskiner kan ge mycket stort utbyte. Kostnaden för att renovera behöver inte bli så hög, och man behöver faktiskt inte ha så stor motorcykel för att ha roligt med den.

Vincent Comet som ägs av Börje Nordqvist. Comet är i stort sett samma cykel som den större 1000-kubikaren, men har ett eget vevhus, där det sitter endast en cylinder. Har man väl lyckats köpa en Vincent, är det ett rent nöje att leta delar. Nästan allting nyttillverkas idag, man kan till och med köpa nyttillverkade vevhus, cylindrar och topplock. Så man kan faktiskt plocka ihop en ny motor idag. Fast billigt blir det inte.



Björn Nilssons Velocette MSS från 1938. Det här är en motorcykel som väcker habegäret hos alla englandsfantaster. Svart lack, randning i guldfärg, encylindrig motor på 500 cc, parallelogramgaffel. Det kan inte bli så mycket mer Motorcykel än så här.

## Hjul i Jämtland på Jamtli

I 239 vuxna och 472 barn besökte Jamtli under temadagen: Hjul i Jämtland. Där fanns då förutom Gammcykelträffen, också ett tjugotal bilar från klubbens medlemmar. Från Jamtlis sida var man mycket nöjda med dagen. Till sin glädje såg de att andelen manliga besökare var större än vanligt. Det syntes också en klar tendens att de flesta av Jamtlis besökare drog sig ner mot scenen, där fordonen fanns.

**Det stora antalet** besökare borde kanske få oss att fundera. Här har vi en massa besökare som troligen inte är aktiva med gamla fordon. Dessutom en mängd barn som kan få positiva intryck av veteranhobbyn. Tillfället är ju perfekt att intressera nya och yngre människor för hobbyn.

**Med största sannolikhet** blir det en liknande temadag nästa år, så det kan ju vara på sin plats att börja fundera på hur det lämpligast organiseras. Några saker som man bör tänka på är att det borde finnas skyltar vid varje fordon som åtminstone talar om märke, modell och årsmodell. Sen är ju en av Jamtlis kännetecken att besökarna är vana att de får röra allting. Det kan ju vara mindre trevligt för den som har en nypolerad lackering t.ex. Därför kan det vara värt att till exempel sätta upp skyltar som talar om att man inte får röra fordonen.

**Men sen skulle** man lika gärna kunna tänka sej att om någon har en bil som tål att "offras", skulle det säkert vara populärt för barn att få kliva in i bilen och låtsas köra. Jag skulle tro att många av klubbens medlemmar har egna sådana minnen från barndomen.

*Sven Asp*

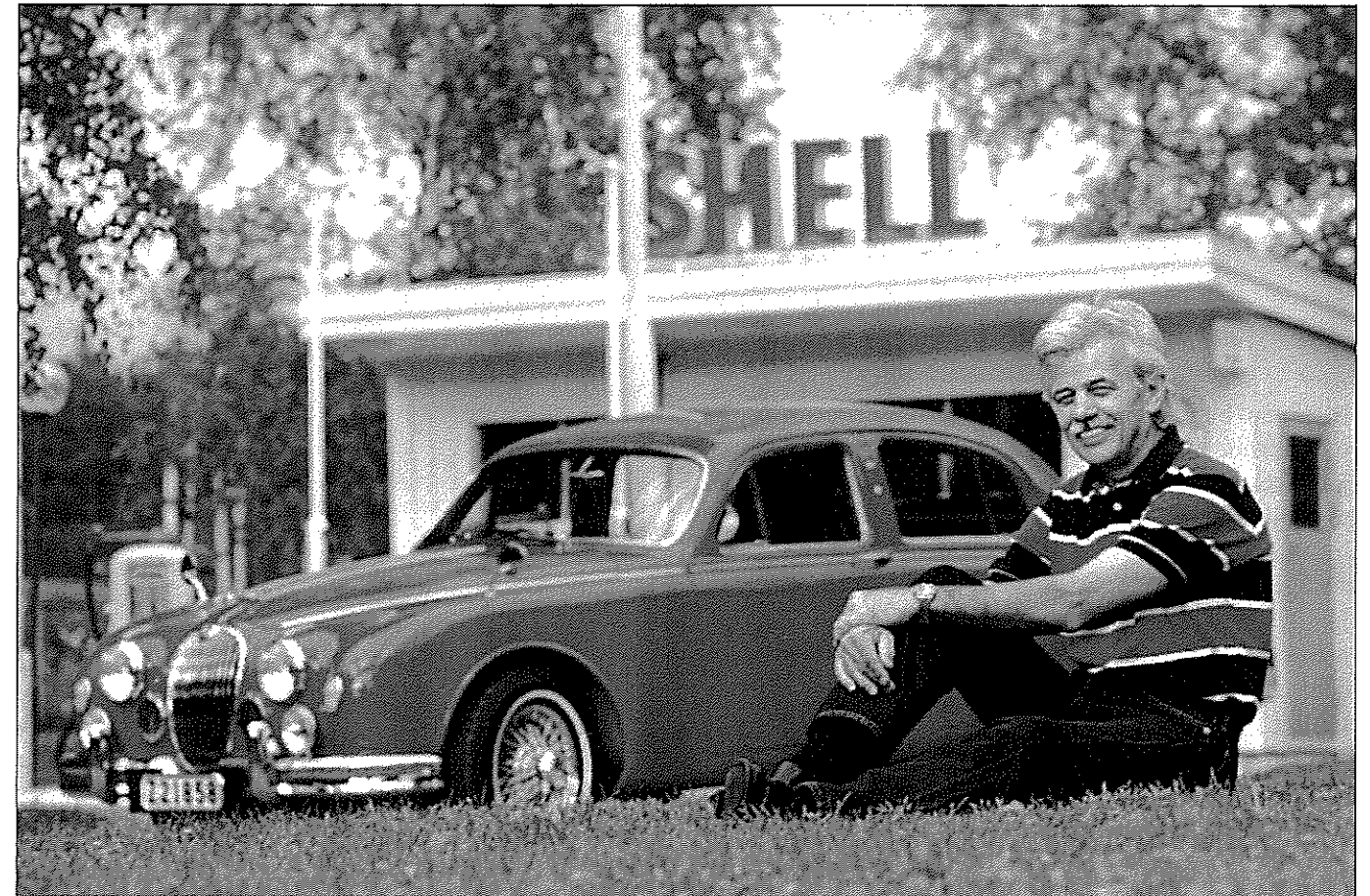


Bilarna parkerade ovanför scenen på Jamtli, många intresserade besökare gick omkring och tittade på bilarna. Foto: Ingalill Granbom



Även motorcyklarna väckte stort intresse.

## Möt Jaguarkungen i Östersund!



Nu kan Åke Jämtsäter koppla av och njuta av en väl genomförd renovering.

Foto: Kjell Persson

**Det året som Åke Jämtsäter blev jaguarägare köpte han fyra (!) Jaguarer. I dag är Åke den person som nyblivna Jaguarägare i Jämtland gärna vänder sig till för att få goda råd.**

Åkes första Jaguar var en XJ6:a från 1970 som han köpte i mars 1977. Under våren och försommaren, samma år, hade han även införskaffat en Mark I:a och en Mark II:a med tillhörande reservdelsbil. Fyra Jaguarer inom loppet av några månader. Vilken start!

### Filmjaguar väckte nyfikenhet

Inledningsvis visste inte Åke så mycket om Jaguarer. Hans nyfikenhet för bilmärket väcktes när han läste en annons i DN om att "den gula Jaguaren ur filmen Jack" var till salu.

Åke ringde på annonsen men det blev ingen affär. XJ6:an hittade han kort därefter i en bilaffär i Stockholm.

### Flera arkitekter bland tidigare ägare

Åkes Mark I:a, som nu är färdigrenoverad, såldes ny av Wiklanders Bil den 7 augusti 1958 och förste ägare var tandläkare Börje Wallrup, Byvägen 61, på Frösön. Åke berättar vidare:

– Efter en mellanlandning på Berners köptes bilen av arkitekt Jörgen Eriksson (sedermera Grönvik) den 27 september 1963. Efter en kort period i Stockholm (med registreringsnummer AA5833) hamnade den hos arkitekt Karl-Axel Suwe som tydligen körde med bilen fram till 1971-1972. Besiktningmärket för 1971 på ventilationsrutan tyder på det.

Vid den här tidpunkten blev Jaguaren, med "trasig koppling", stående på gården till Karl-Axel Suwes stora villa på Litsvägen (sedermera Radio Jämtlands fastighet). Efter ett par år försökte elkonsult Olle Åsberg att köpa bilen men backade ur affären då byte av koppling skulle kosta flera tusen.

### Fantastisk lagning

Bilen hamnade i stället hos Karl-Axel Johansson i Brunflo som då hade ett lärarvikariat på "omskolningen" i Bräcke och på så vis hamnade Jaggan där som "reprojekt" för eleverna. – Eleverna hade lagat bilen med plastic padding och kaffeburksplåt och sedan hade bilen lackats, berättar Åke.

Vid lackeringen sprutades bilen in och utvändigt med mörkgrön Volvo-

färg. Bilen såg nu rätt bra ut och hamnade hos en skollärare Karlsson i Brunflo som köpte bilen "åt sin lille Elof" (3 år!).

– Lärare Karlsson insåg dock att det inte var någon särskilt bra bil han köpt åt sin lille son och därför hamnade bilen hos mig efter ett tips från en lärarkollega till Karlsson.

På ytan såg bilen riktigt bra ut men under fanns en hel del som behövde åtgärdas.

### Rostig och sned

Mark l:an blev stående i Åkes garage ute på landet under flera år. Lite småjobb fixade Åke under den tiden. 1994 togs bilen in till staden och renoveringen startade på allvar. Det första Åke gav sig på var rostlagning. Trösklar, framskärmar, bakskärmar och nedre delen av dörrarna blev nu ordentligt rostlagade och 1995 var det färdigt.

Bilen var också krockad och sned där bak. Det ordnades till och därefter blev det motorrenovering samt renovering av växellåda och fram- och bakvagn. I stort sett allt fixades.



Packad och klar för utflykt!

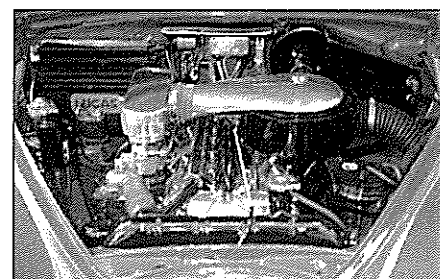
– Jag har nog varit alldeles för noga. Varenda skruv är original, säger Åke.

**Listen var den stora utmaningen**  
Helt färdiglackerad var bilens alla delar år 2000. Därefter återstod en del småsaker. Åke berättar att det egentligen var det som tog tid. Kromlisten

på bakrutan är ett sådant exempel. I början trodde Åke att en ny kromlist skulle gå att få tag i. Efter att flera gånger letat på bland annat marknader i England gav han upp.

– Det var helt omöjligt att få tag i en list!

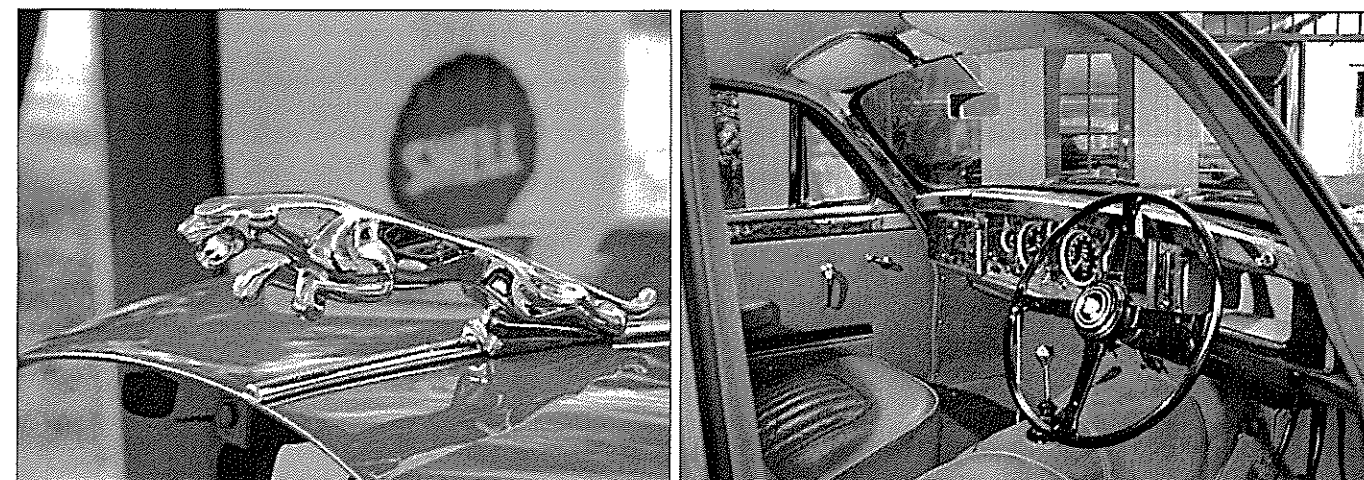
Som tur var kunde bröderna Backman i Eskilstuna laga listen. Förutom kromlisten har det inte varit några problem med renoveringsarbetet. Det skulle väl i så fall vara tidsbrist. Med ett heltidsjobb som platschef och en mindre hyresfastighet finns det en del att göra.



Prydligt värre under huven – här är det svart och krom så långt ögat ser. Det svarta Lucasbatteriet med dekal pryder sin plats.



Det finns knappast något mer att åtgärda under huven, men kolla läget kan vara bra. De 112 hästarna i 2,4 liters originalmotorn pinnar på bra efter renoveringen.



Vad vore en Jaguar utan kissen på huven?

Snyggt i kupén också med röd skinnklädsel och röda mattor. Ratten är ganska stor så det är bäst att sätta sig i bilen med vänsterbenet först.

### Rött är en favoritfärg

Strävan efter original har förstås varit en ledstjärna för Åke i renoveringsarbetet. Två undantag har han dock gjort. Växellådan är med överväxel och färgen är inte bilens grå originalfärg. Bilen lackades röd efter familjeomröstning. Åke "skyller" på det två kvinnliga familjemedlemmarna men jag undrar om inte Åke också är lite svag för röda bilar?! Familjen har två röda bruksbilar och två röda veteranbilar!

### Åke har svaren

I Jämtland har Åkes namn spridits snabbt som en person med mycket kunskap i Jaguarfrågor. Därför får han ofta förfrågningar från människor som nyligen börjat renovera en Jaguar eller funderar på att köpa en. Det var också så jag och min sambo lärde känna Åke. Första mötet (med min sambo Kjell) beskriver Åke så här:

– Det svängde in en stor bil (en svart VW Sharan med V6:a) på gården och ut klev en långhårig slyngel som sa att han höll på att renovera en Jaguar.

Som tur var lät sig inte Åke skrämmas av det första intrycket utan vi har i dag en mycket bra Jaguarrelation!

**Maria Bogren**

### FAKTA

#### Jaguar 2,4 1958

**Tillverkningsdatum:** 18 april 1958.

**Lack:** Originallack Cornish Grey, omlackerad till en originalnyans benämnd Carmen Red.

**Inredning:** Rött läder och paneler i valnötsrot.

**Kaross:** Jaguar 2,4 kom 1956 som Jaguars första bil med självbärande kaross.

**Fjädring:** Spiralfjädring med triangellänkar fram och kvartselliptisk blad-fjädring med stel axel bak.

**Bromsar:** Servoassisterade skivbromsar runt om (kom 1957).

**Hjul:** Ekerhjul, standard var konventionell plåtfälg och som tillval fanns ekerhjul i silvergrått, lackerade i samma färg som bilen eller förkromade.

**Längd/bredd/höjd:** 4,6/1,7/1,46 meter.

**Tjänstevikt:** 1 490 kg.

**Motor:** 6 cylindrar med dubbla överliggande kamaxlar och 7-lagrad vevaxel.

**Cylindervolym:** 2,483 liter (cylinderdiameter 83 mm, slaglängd 76,5 mm)

**Motoreffekt:** 112 hk vid 5750 r/m, kompressionsförhållande 8:1.

**Förgasare:** Två stycken Solex fallförgasare.

**Tankrymd:** 54,5 liter.

**Växellåda:** 4 växlar med överväxel, osynkroniserad etta.

**Elsystem:** 12V plusjordat (Lucas).

**Tillverkningsperiod:** Denna bilmodell producerades från 1956 till och med 1959 och fanns från 1957 även med en 3,4 liters motor på 210 hk.

Bilderna är tagna i mackmiljön 1956 på Jämtli Historieland i Östersund.

## Trivsamt Jaggaträff i Jämtland

Söndag 6 juli samlades 35 personer och 14 Jaguarer (årsmodell 1958-2000) vid Tängtorpet, strax norr om Östersund, för en första Jaguarträff i Jämtland.

Åke Jämmtsäters nyrenoverade Jaguar Mark I, 1958, var det äldsta fordonet på träffen och den nyaste Jaguaren som deltog var en S-type från 2000, tillhörande Anders Magnusson i Junsele.

Kåre Torfjälls Jaguar XJ12, -79, var nog den "färskaste" i sammanhanget – inköpt bara 26 dagar före träffen. Ingvar Ericsson däremot har haft sin Jaguar E-type, -70, i 27 år. Hälften av Jaguarerna på träffen var från 1960-talet.

Inbjudan till denna första Jaguarträff i Jämtland hade skickats ut till Jaguarägare inom en 30-milsradie från Östersund. Information fanns också i medlemstidningarna för Jaguarklubben och Jemtlands Veteranbilklubb.

### Aktiviteter i dag och i framtiden

Efter uppställning av bilarna blev det en hel del Jaggasnack och beundran av fordonen på parkeringen. Sedan berättade Galleri Tängtorpets ägare Eva Sundin om torpet och den verksamhet som hon bedriver. Bland annat har hon konstutställningar i den gamla, lilla ladugården. I samband med fiket fyllde deltagarna i en enkät om vilka aktiviteter de är intresserade av att delta i. Några förslag på tänkbara aktiviteter var resor till England, garagetränningar – helst hos Åke Jämmtsäter och en tvådagars Jaguarträff i Kilafors.

### Jaguarkortege kring Storsjön

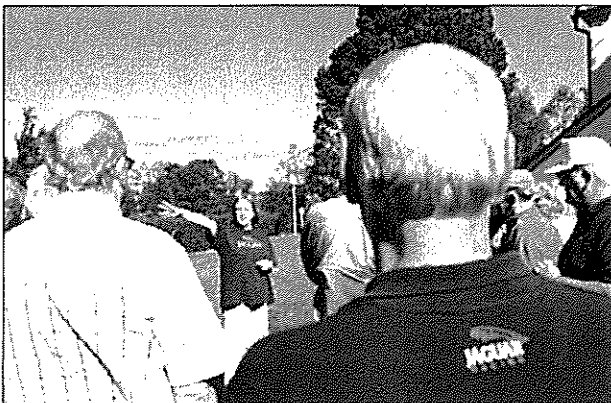
Efter trevlig samvaro i Tängtorpet var det dags för kattorna att spinna loss. Sture Persson med Mk IX:an tog täten. Färden gick först längs E14 norrut med en sväng inne i Krokom bland annat för tankning. Den berömda rondellen vid Krokomporten



Dagen till ära överlämnade Tage Bålefalk, Bollnäs, Jaguarklubbens flagga och standar till Sture Persson, Östersund, för att användas vid kommande arrangemang i den här delen av landet. Foto: Kjell Persson



Både stora och små Jaguarälskare trivdes på träffen!



Maria Bogren berättade bland annat att Frösö kyrka är en av Sveriges populäraste vigselkyrkor. Närmast kameran Tage Bålefalk med Jaguarmärke på ryggen.



Jaguarerna parkerade i Badhusparken väckte beundran! Maria Bogrens S-type, -65, står främst och till höger beundras Åke Jämmtsäters Mark 1, -58.

(där flera fordon i vintras körde ner i vattnet i mitten av rondellen) snurrade sedan iväg oss mot Rödön och Frösön. Att se bara Jaguarer framför sig på Rödöbron var en härlig syn för oss som var placerade i slutet av karavanen. På Frösön åkte vi genom F4:s militära område och de unga vakterna gjorde honnör när vi passerade ut genom grinden. Ett kortare stopp gjordes vid Frösö kyrka innan vi nådde vår slutdestination, Badhusparken i Östersund, där många av söndagsflanörerna blev väldigt förtjusta över våra fina bilar.

### Lyckad träff

Deltagarna var nöjda med träffen, så nu är det bara att fortsätta med fler arrangemang. Svenska Jaguarklubbens regionrepresentant i Jämtland Sture Persson tycker att det var en bra dag:

– Det var kul och vi hade tur med vädret!

*Maria Bogren*



Prästen Per-Axel Larsson från Bräcke, i sin Jaguar XJ6 från 1976, anländer med andan i halsen efter högmässan. Därmed är alla 14 Jaguarerna samlade.

## Spontanköp av en tolva!

Kåre Torfjäll, Östersund, har precis köpt en Jaguar XJ12, -79. Strax efter att han köpt bilen fick han se en inbjudan till Jaguarträff i Jämtland. Vilken timing!

– Jag har alltid gillat motorer och haft många olika bilar. Jaguar är en bil som jag absolut vill ha under min livstid. Jag har alltid gillat XJ-modellen mer än E-typen.

Han tycker att Jaguar E-type är något överreklamerad, dessutom är den inte riktigt i en prisklass som är aktuell för hans plånbok. En Jaguar med kromfälgar och skinnklädsel och gärna med vit lack har sedan länge varit en drömbil.

– Jag gillar också stora, tunga bilar med stora motorer. Det är vulgärt, säger Kåre.

### Spontant och snabbt

När Kåre fick syn på annonsen i Nostalgie om XJ12:an med snygga kromfälgar till ett rimligt pris slog han till. Det var ett riktigt spontanköp! Fredag före pingsthelgen läste Kåre bilannonsen och fick direkt bra respons från flickvännen Lena som tyckte att ”den där var ju jättehäftig”.



Kåre Torfjäll är nöjd med Jaguarköpet, trots att bensinpriset i dag är något högre än 1956, då en liter kostade 64 öre. Foto: Kjell Persson

På söndagen ringde Kåre till Jaguarägaren och fick samma dag bilder per e-post att titta på. Kåres budskap till säljaren var att om du inte hör något från mig så kommer vi på tisdag för att titta på bilen.

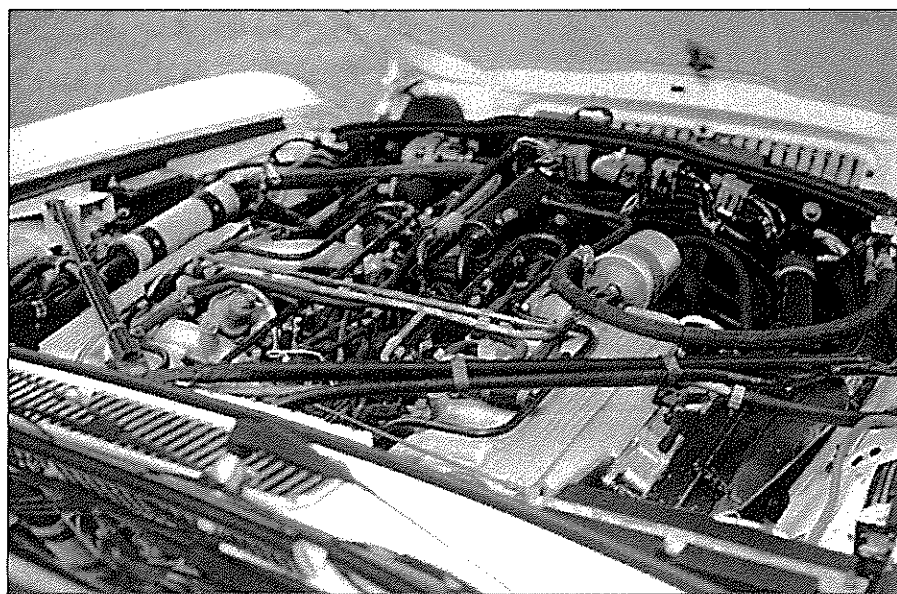
Kåre och hans bror Mats åkte ner till Sölvesborg som planerat och på tisdagen när de ringde och talade om

att de var framme blev bilägaren något paff och utbrast:

– Du skämtar! Du är inte klok!

Att köra 100 mil för att titta på en bil låter väldigt långt för någon som bor i södra Sverige. Att dessutom Kåres bror åkt cirka 25 mil från Norge först var säkert ännu mer överraskande. Grabbarna undersökte bilen grundligt och provkörde. De hittade en del fel som till exempel att den ena dörren inte gick att låsa med centrallåset, att det fanns fler rostbubblor än väntat och att det var något mystiskt ljud som var svårlokaliserat. Efter en stunds diskussion om priset gjordes så affären upp och Kåre fick en ny engelsk bil i sin bilpark.

**Engelska bilar inget nytt för Kåre** Bilparken innehåller sedan tidigare tre stycken Morris Minor. En av bilarna är från 1957 och Kåre har kört den sedan han var 18 år. Den bilen har han renoverat från grunden och är den bil som han har mest minnen från. De andra Morris Minor-bilarna är en van och ett ”busbilsprojekt” med V8:a motor.



Väl utnyttjat utrymme under huven på XJ12:an.



Wiklanders bilaffär i Östersund sålde Jaguar. Numera finns närmaste försäljningsställe i Uppsala.

En tolva under huven på Jaguaren – det ser onekligen bökit ut att till exempel byta tändstift. Kåre håller med och säger:

– Jag har inte just gjort något åt bilen än. Sedan köpet har jag bytt två stycken kabelskor, en batteripol, en avgasklämma och en av de otaliga bränsleslangarna under huven. Alla grejor har jag köpt på OK i Lugnvik.

Bränsleslangen gick för övrigt sönder precis när han var på väg att åka till Jaguarträffen i Tängtorpet. Därför var han mycket angelägen om att vi skulle stanna vid en mack i samband med vår gemensamma färd in mot staden. Prioriteringen var att laga slangerna och då hann han inte med att tanka.

### Bra matrikel i Jaguarklubben

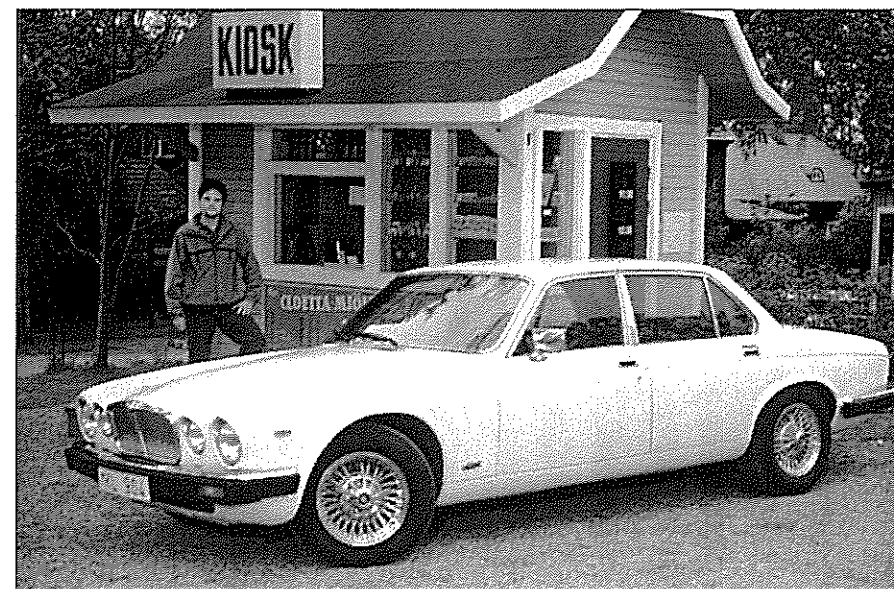
I samband med bilköpet fick han två kassar med Jaguartidningar och Jaguarclubbens matrikel av bilens förra ägare. Kåre tycker att det är en jättebra matrikel, speciellt med tanke på de olika sorteringsmöjligheterna som ges, till exempel på ort och bilmodell. Han blev lite förvånad över att hans XJ12:a var den enda från 1979. De övriga serie tre bilarna som finns med i matrikeln är från 1981 och 1982. På Jaguarträffen den 6 juli var han också ensam med en XJ12:a.

– Jag har kanske köpt en mer ovanlig bil än vad jag trodde, säger Kåre och tillägger: En positiv överraskning med bilen är att det är fullt med smörjnipplar. Det är ju ovanligt på en bil från 1979. Åkkomforten är också över förväntan.

**Han menar att XJ-modellen** måste varit före sin tid med den välutrustade bakändan. Den fyrdelade bakaxeln ger så bra balans och väggrepp. Fjädringen är också väldigt bra.

Kåre tycker att det är kul att just när han har köpt en Jaguar så ordnas det en Jaguarträff i Jämtland. Det blev en bra och trevlig start på hans Jaguar-innehav.

*Maria Bogren*



Kopierad Östersundskiosk anno 1956. Coventrybilen från 1979 är däremot äkta vara rakt igenom.

Bilderna är tagna i mackmiljön 1956 på Jamtli Historieland i Östersund.

## Gengasdag i Yxskaftkälen

Gengas är något som intresserar de flesta av oss som är intresserade av gamla fordon. Dels har gengasen en historisk anknytning, men sen är det också mycket tekniskt intressant.

**MFHF med** Lars Bergwall i spetsen, samt Strömsunds Kommun, hade den 23 augusti bjudit in Markus Almroth från Sundsvall för att han skulle berätta om gengasen. Markus fuskade inte, utan körde sin gengasdrivna Volvo hela vägen.

I sitt föredrag berättade han både om hur gengasen fungerar, om dess historia, samt om gengasens situation idag. Och när det gäller historien, förvånades nog många över att det mesta av den tekniska utvecklingen var i stort sett klar under andra världskriget. I en gengasbok från 40-talet kan man till exempel se och läsa om turbokompressorn som en möjlighet att öka effekten. Den största anledningen till att gengasaggregaten inte fungerade effektivare, var oftast en kostnadsfråga. Sen var nog bilkörning under andra världskriget, förknippat med så många andra bekymmer, att gengasverket inte var det värsta. Däck var ju en bristvara bland annat.

**I dag är läget** annorlunda för gengasen. Mycket är lika som under kriget. Markus bil har en gammal gengasryta, troligen från en traktor. Däremot är grovrenaren, i form av en cyklonrenare, beräknad och utprovad i modern tid. Finrenaren på Markus bil, består av en låda fylld med Lecakulor. Men det mest anmärkningsvärda är att han styr gasblandningen med hjälp av elektronik.

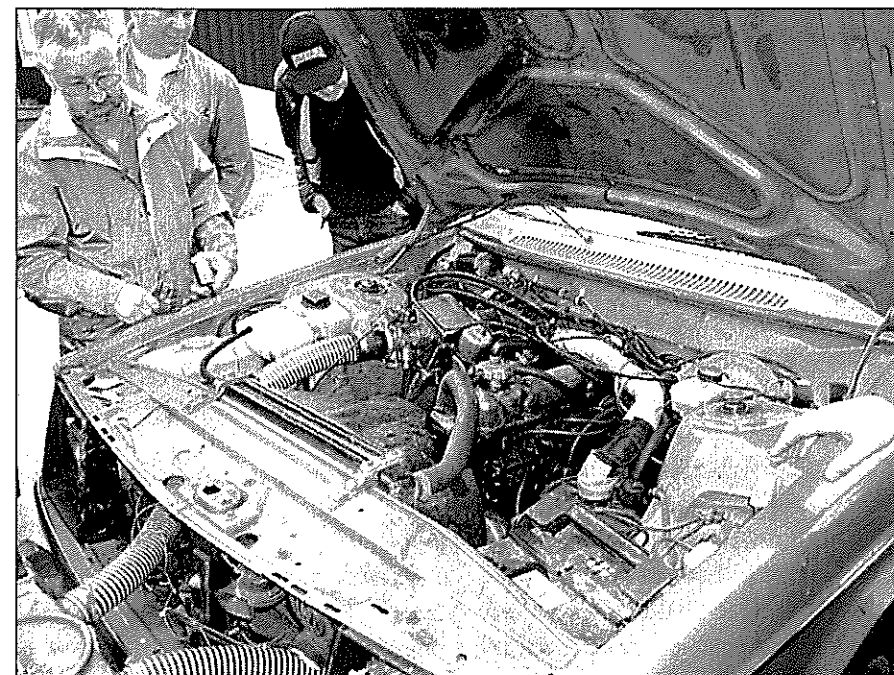
En annan skillnad är att Markus har en liten bensintank, och alltid startar



Gengasaggregatet tar nu hela bagagerummets plats. Markus Almroth är nogga med att poängtera att det är en rullande experimentanläggning, där det inte är finish som kommer i första hand. Foto: Sven Asp



Finrenaren sitter framtilt.



Luftrenaren har fått flytta på sej, för att ge plats åt gasblandaren. Observera att förgasaren har kvar sin gamla placering.



Tändning av aggregatet.

motorn på bensen. Då får motorn hjälpa till att börja suga gas från aggregatet. På detta sätt slipper han väntetid när han ska starta.

**Något som** tydligen inte är helt problemfritt, är att fina kolpartiklar hamnar i motoroljan, vilket gör att man får byta olja ganska ofta.

Markus har inte haft några problem med besiktningen av bilen. Han betalar också bara vanlig fordonsskatt, precis som på en bensindriven Volvo. Att sen köra en gengasdriven bil idag, tycks inte vara något stort problem. Motorn har naturligtvis lägre effekt, men det är också något som Markus kommer att försöka råda bot på. Men något som påverkar körningen är naturligtvis att han måste stanna och fylla på ved ungefär var tredje mil.

Markus nämnde också en annan synpunkt på gengasen. Om man kommer att se högre elpriser i framtiden, kan ett eget elverk som drivs av en gengasdriven motor, vara en intressant lösning. Man kan då också ta till vara den värme som motorn avger, för att värma upp hus. En stationär motor ger ju också mycket större möjligheter att kunna bygga en effektivare reningsanläggning för gasen.

**Det finns** utan tvekan mycket intressant inom gengastekniken. Det mesta av intresse finns också att hitta på internet. Markus Almroths hemsida [www.gengas.nu](http://www.gengas.nu) är mycket sevärd. Nu vet jag att inte alla har internet, men bara den här hemsidan kan göra det värt att skaffa. Där beskriver han bl.a. en 110-mila resa med gengas, med allt vad det innebär. Bränsleförbrukningen på den resan blev ca 15 liter ved per mil.

**Sven Asp**

På följande sidor finner du frågor och svar på de vanligaste gengasfrågorna.

## Vanliga frågor om gengas

UTVALDA FRÅGOR FRÅN  
www.gengas.nu  
Återgivna med tillstånd av Markus  
Almroth

### Fråga:

Kan man inte köra på pellets?

### Svar:

Ja, men pelletsdrift för fordon är fortfarande på experimentstadiet. Många har haft problem med tjärbildning med mera. Ett ytterligare problem är att pellets har en tendens att baka ihop sig och fastna i bränslemagasinet, på grund av den fukt som fälls ut under vissa driftsförhållanden. Det återstår fortfarande mycket utvecklingsarbete för att få fram en praktiskt användbar pelletsdriven gasgenerator, det kommer att behövas små bränslemagasin med skruvmatning från en separat bränsleficka, samt ändrade hårdkonstruktioner. Pelletsdrift är för närvarande inget att rekommendera för den som saknar praktisk gengas-erfarenhet.

### Fråga:

Kan man köra på sågspån?

### Svar:

Nej, inte i praktiken. Sågspån är i det närmaste oigenomträngligt för primärluften. Det bakar ihop sig och sätter igen gasgeneratoren. Det finns gasgeneratorer för sågspån, men de är inte lämpliga för fordonsdrift, bland annat för att de lämnar tjärhaltig gas.

### Fråga:

Jag ska köra en ...motor på gengas och använda den för... ändamål. Vad ska jag bygga/skaffa för gasgenerator? Hur ska jag dimensionera den?

### Svar:

Om det gäller ved/flisdrift så finns det två huvudalternativ: dels Tom Reed's Stratified-generator och dels SMP:s konstruktion. Stratified-generatorn är lättare att bygga men tar stor plats på höjden pga det långa hårdröret, och har tendens att ge tjärhaltig gas vid

varierande belastning. Därför rekommenderar vi SMP-generatorn för bil-drift, medan stratified-generatorn är lämplig där den kommer att arbeta med konstant eller långsamt varierande belastning (t ex traktorer, elverk, hybridbilar, båtar, vissa stationära motorer). Anvisningar för hur gasgeneratoren ska dimensioneras för en viss motor finns i byggbeskrivningarna för respektive gasgenerator. Erfarenheten visar att det är bättre att bygga gasgeneratoren lite för liten än lite för stor. Man tar hellre den effektförlust som en för liten gasgenerator medför, än den risk för tjära som en för stor gasgenerator medför. SMP-generatorerna är för övrigt lätta att kalibrera om eftersom härdring och munstycken är lätt utbytbara. Om man får tag i en gammal vedgasgenerator av Imbert-typ, från 40-talet så är en sådan i stort sett jämförbar med SMP-generatorerna. Dock har de flesta av dem fast härdring.

### Fråga:

Varför kör man inte på träkol nuförtiden?

### Svar:

Av ekonomiska skäl, träkol är ett dyrt bränsle i dag. Dessutom är det mycket känsligt för fukt och ovarsam behandling. Men om man har tillgång till billigt träkol (som biprodukt från tjärtillverkning t ex) så finns det inget som hindrar att man använder det som gengasbränsle. Gasgeneratoren och hela gengasverket måste naturligtvis vara avsett för träkolsdrift.

### Fråga:

Kan man komprimera gengas och spara den i gastuber?

### Svar:

Nej. De brännbara beståndsdelarna i gengas (framför allt koloxid, CO) är instabila. Om man utsätter gengas för högt tryck eller hög temperatur så sönderfaller det mesta av koloxiden till kolpulver och obrännbar koldioxid (CO<sub>2</sub>) ganska fort. Vid atmosfärs-

tryck och rumstemperatur har gengasen en "livslängd" på kanske några dygn, om man skulle komprimera den till t ex 10 MPa (100 bar) så sjunker livslängden till storleksordning sekunder. Att spara gasen vid atmosfärstryck kräver opraktiskt stora behållare (säckar mm). En vanlig bilmotor kan utan vidare göra av med en kubikmeter gas per minut!

### Fråga:

Går det att få en gengasbil godkänd av bilprovningen?

### Svar:

Ja, det är inget större problem. Bilen måste registreringsbesiktigas efter ombyggnaden. Om det är en personbil eller lätt lastbil med totalvikt under 2500 kg så måste den vara av årsmodell 1975 eller äldre. Lätta lastbilar med totalvikt 2500 kg eller mera måste vara av årsmodell 1988 eller äldre. För nyare bilar gör avgaskraven att man måste göra en fullständig avgascertifiering av motorn före registreringsbesiktningen, det är en så pass dyr och omständlig procedur att det är orimligt att lägga ner den kostnaden på en enda bil.

### Fråga:

Vilka motorer kan drivas på gengas?

### Svar:

I princip alla kolvmotorer. Lämpligast är att utgå från en fyrtakts bensinmotor med toppventiler. Tvåtaktsmotorer är inte så lämpliga eftersom de har dålig sugförmåga. Eftersom gasen passerar genom vevhuset på dem ställs det också höga krav på gasreningen. Sidventilmotorer (gräsklipparmotorer mm) har som regel för låg kompression och dessutom opraktiskt format förbränningsrum. Om man ska köra en dieselmotor på gengas är det enklaste s k diesलगasdrift, där man behåller insprutningspump och spridare för att spruta in en liten mängd dieselolja för tändning. Om man vill undvika flytande bränsle helt och hållet, och

bygga om motorn för ren gengasdrift innebär det större arbeten: tändstift ska monteras i stället för spridare i topplocket, en tändfördelare måste dit i stället för insprutningspumpen, eventuellt måste kompressionen sänkas och/eller förkammerinsatser tas bort.

### Fråga:

Finns det några hälsorisker med gengas?

### Svar:

Ja, gengasen i sig är giftig. Den giftiga beståndsdelarna är koloxid (CO), som utgör 10-20% av gengasens volym. Man kan jämföra giftigheten med avgaserna från en bensindriven bilmotor utan katalysator. En sådan, som är väl varmkörd och i bra skick lämnar vanligtvis 0,5 - 4 % CO, medan CO-halten kan vara betydligt högre (upp emot 10-15 %) i samband med kallstart och varmkörning. Man kan alltså betrakta normal gengas som ungefär lika giftig som bensinavgaser kan vara i värsta fall. Under normal körning kommer dock ingen gengas ut över huvud taget. De farliga situationerna är dels under start, och dels sedan motorn har stängts av. Men riskerna är försumbara så länge man iakttar gott omdöme och följer de säkerhetsföreskrifter som finns. En viktig detalj är att aldrig låta större mängder oförbränd gengas strömma ut i luften utan att tända på den. En annan tänkvärd sak ur hälsosynpunkt är att sot, aska och kondensvatten kan innehålla fenoler, träsyror och andra ohälsosamma ämnen. Halterna av sådana kan variera beroende på bränsle, driftförhållanden och gengasverkets konstruktion. Avfall som man misstänker innehåller stora mängder fenoler (det märks på lukten, fenolhaltigt sot brukar dessutom bli klubbigt och vilja baka ihop sig) bör tas om hand på ett ansvarsfullt sätt. Svart sot, som till största delen består av kol, kan man utan vidare bränna upp i gasgeneratoren.

## Resetips

Nu då vi är i besittning av troligen Sveriges största samling av veteranbussar vill jag komma med ett litet förslag:

Vi har ju trafiktillstånd för personbefordran, bra många busschaufförer till yrke och profession, till och med en som jobbar på resebyrå med researrangemang, bussar som är i perfekt skick (sen finns det klubbmedlemmar som driver Bussresor som proffs men han kan säkert hitta kunder i alla fall)...men nu till mitt förslag:

Jag vill att vi anordnar resor till marknader och utställningar i framtiden och kanske till ställen lite längre bort och där det blir för dyrt för den enskilde. Exempelvis till Ekeberg i Oslo, Herning i Danmark, Marknader i Tyskland och så vidare.

Om vi kontaktar en Veteranklubb på orten och frågar om billigt boende, så kostar det ju bara bränsle (2-2,5 l/mil) och med vandrarhemsboende blir totallösningen överkomlig.

Vi skulle kunna åka på en utflykt på 3-7 dagar verkligen billigt.

**Detta var ett tips till Evenemangsansvarig och Bussektionen från J G Jonsson.**

## Bra jobbat!

Nu har Storsjörallyt gått av stapeln. Det är i särklass det roligaste som händer i Jämtland. Det är fantastiskt att det finns så otroligt mycket vägar som man inte hade en aning om att de fanns. Trots att jag är född och uppväxt här i länet. Kluriga frågor gör att det aldrig tar slut på samtalsämnen i bilen, det är också lätt att komma i kontakt med andra deltagare för det finns alltid något att börja prata om. Etapperna är lagom långa med rejäla fikapauser inlagda. Allsköns människor deltar, så det är verkligen något för alla. Jag tycker att de som lägger ner så mycket arbete för att vi ska få ha roligt skulle få känna uppskattning riktigt någon gång.

Jag läste i Backspegeln för något nummer sedan att det fanns överskott i klubbkassan. Jag tycker att de som ordnar detta rally flera gånger per år ska få gå ut och äta på restaurang och klubben betalar. Det tycker jag att de är värda flera gånger om. Än en gång tack för allt jobb ni lägger ner för att vi ska roa oss. Ser redan fram emot höstrallyt.

Tack!

**Annika Evertsson**

**Tipsa oss om vad som händer!  
Kontakta någon i redaktionskommittén.**

## MATRIKEL

Du som vill ha Matrikel kan komma och hämta ett exemplar i klubblokalen på Skolgatan 39 A, Östersund

## Rekordstort deltagande på klurigt rally

I sommarens Storsjörally, den 5 juli, deltog hela 67 ekipage. Deltagarna fick göra svåra vägval och svara på kluriga frågor. Sture Persson segrade med god marginal till tvåan Elizabeth Albano.

Som utgångspunkt fungerade rastplatsen i Mattmar, vilken knappt räckte till när alla samlades för start. Därifrån fick deltagarna köra två slingor, en före och en efter fikaupphåll. Först kördes den norra sträckan över Semlan, Bleckåsen, Kougsta och Slätte. Där var det endast frågor att besvara. Den södra sträckan (Ocke, Ytterocke, Kvissle) innehöll både frågor och kontroller där något skulle utföras.

Ekipagen startade så att de började från varsitt håll, vilket innebar att ute på slingan fick de också möta varandra. Rätt trevligt, var omdömet från de flesta. Det är kul att möta bilar och inte bara se bakändan på den framför. En annan "nyhet" var att det inte fanns några pilar utmed sträckan. Deltagarna hade dock en karta att utgå ifrån och där fanns kontrollerna utmärkta med den bokstav som gällde för respektive kontroll.

### De fantastiska frågorna

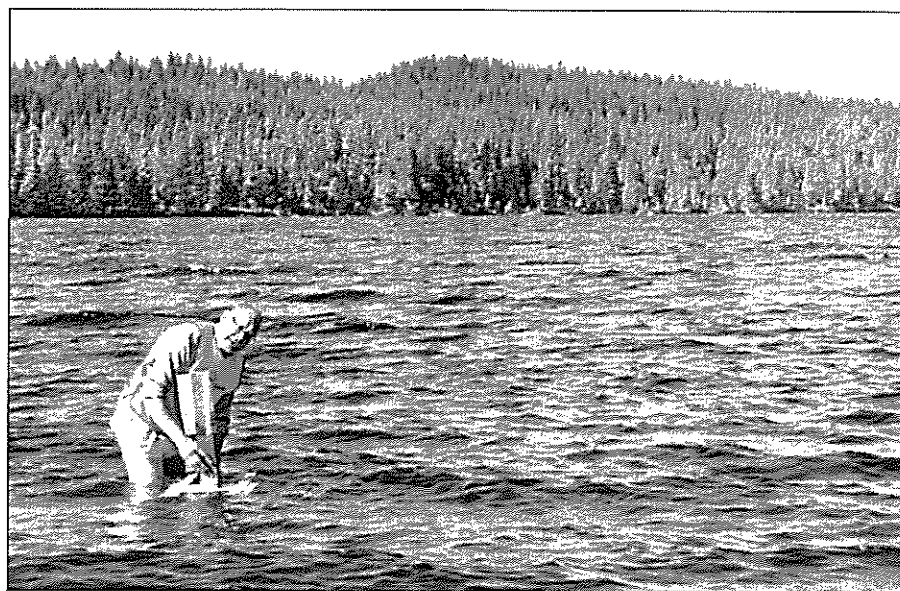
Mina passagerare var väldigt imponerade av Arne Nilssons kluriga frågor. Bra konstruerade men svåra frågor, bra konstruerade men svåra frågor, löd omdömet. Det var fler som instämde:

– Jag tycker att det är ett jättetrevligt rally. Bra kontroller och frågor, sade Holger Gyllare.

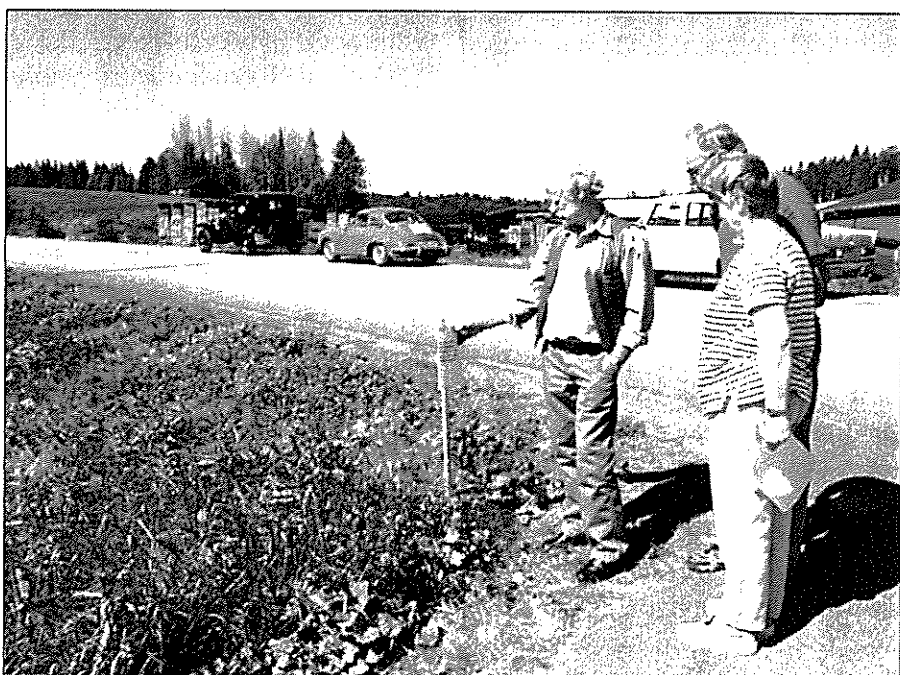
Birgitta Grauers hade också mycket beröm att ge arrangörerna:

– Jag är helnöjd med rallyt! Det är kul med frågor som står längs vägen. Det är mer spännande än när man får ett papper.

Att få frågorna eftersom utmed sträckan innebär också att det inte finns lika mycket tid att fundera och eventuellt utnyttja mobiltelefoner. De



Här skulle rallydeltagarna fått vada ut till en flytande fråga. Höga vågor och en smärre konstruktionsmiss gjorde att konstruktören själv (Arne Nilsson) var den ende som blev blöt om fötterna. Foto: Kjell Persson



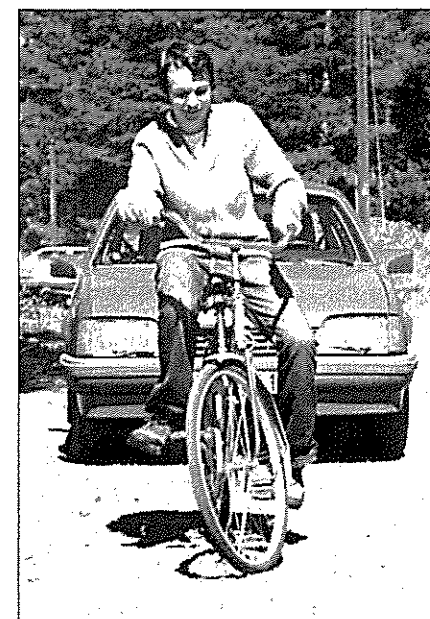
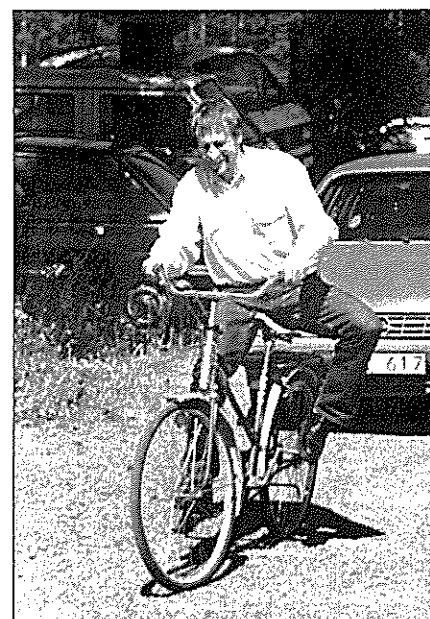
Kluriga frågor för rallyts deltagare.

svåra frågorna innebar den här gången att det blev ganska stor spridning i resultatlistan. Jag tycker att frågorna var svåra, men samtidigt väldigt bra utformade. Det enda som jag hade önskat var några "klockrena" frågor som det gick att känna att: Yes, det här kan jag. Det fick i alla fall Bir-

gitta Grauers känna direkt. Jan Johansens pappa var nämligen en av hennes trummisfavoriter!

### Hålla balansen inte alltid så lätt

På vissa kontroller var det praktiska färdigheter som räknades. I Ocke gällde det att cykla på en cykel som



Örjan Lundbergs cykelkonstruktion satte verkligen deltagarnas balans på prov.



Rallyts unikaste ekipage, en Fiat 1400 B, kom från Levanger.



Kom nu husse så far vi, säger Argus.



Åke Wikström, från Ramsele, konfererar med hustrun vid kontrollen i Bleckåsen. De färdas i en Mercedes-Benz 220 S, 1957.

inte fungerade som brukligt och på ett annat ställe var uppgiften att byta däck så snabbt som möjligt.

I Ytterocke var det fyrhjuling som gällde. Deltagarna fick backa två varv med en fyrhjuling och skulle ha så liten tidsdifferens som möjligt. Lenart Sjöström (för dagen i lånad Corvette istället för Cadillac) hade till exempel bara två sekunders skillnad. Birgitta Grauers som aldrig tidigare kört varken fyrhjuling eller motorcykel fick tillåtelse att köra framåt andra varvet. Det innebar förstås ett mycket snabbare andrarvarv och därmed stor tidsdifferens, vilket gav noll poäng. Hon tyckte inte att den färden var någon vidare trevlig upplevelse:

– Oj, oj, oj. Det var det värsta jag har varit med om. Jag är fullständig slut, kommenterade Birgitta det hela efteråt.

### Långväga gäster

Glädjande var att elva norska ekipage deltog i rallyt, varav flera kom från Steinkjer. Stig Sjölund som åkt längst kom dock inte från Norge utan från Rundvik och hade åkt över 35 mil, i en Lincoln Cosmopolitan 1951, för att vara med på rallyt. Från Ramsele kom Åke Wikström i en fin Mercedes-Benz 220 Coupé, 1957, som han haft sedan 1970-talet.

Många äldre fordon deltog också, bland annat flera fina T-fordar. Peter Nilsson, från Åre, hade lite problem i backarna med sin T-ford, från 1924.

När lutningen var som värst fick motorn inget bränsle. Kjell Persson, från rallykommittén, fick då göra en insats och bogsera Forden uppför backen.

#### Pyssel efter vägen

Det var flera som fick jäcklas under rallyt. Redan i uppförbacken vid första kontrollen började Birgitta Grauers bil att gå varm. Efter stoppet startade inte bilen. Batteriet var helt dött och Birgitta hade varken bogserlina eller kablar med sig, då det fanns i den dagliga bruksbilen. Det visade sig vara dags för byte av fläktrem. Förutseende som Birgitta är hade hon med sig en i reserv. Sture Persson och hans besättning assisterade vid fläktrembytet. En vänlig bonde i närheten hjälpte till att dra igång bilen.

#### Trivsamt men långsamt

Detta var ett mycket bra arrangerat rally, på fina vägar i fin natur och med roliga kontroller.

– Ett väl upplagt rally. Det kunde inte ha varit bättre, sade Birgitta Grauers efteråt.

Deltagarantalet i detta rally överstreds med råge. Arrangörstaberna hade planerat utifrån cirka 40 fordon, vilket var de som i tid hade anmält sig. Nu kom nästan 70! Detta innebar förstås att allting tog lite längre tid än beräknat, vilket tydligast märktes i samband med prisutdelning och middag. De första matgästerna anlände till S:t Annagården omkring klockan 16 och de sista åt omkring klockan 18.30 strax efter prisutdelningen.

**Maria Bogren**



Bengt Gidlöfs A-Ford, 1930, på grusvägen mellan Semlan och Mattmar.



Sture Persson segrade överlägset i årets Storsjörally och poserar glatt vid sin Jaguar Mk IX från 1961.

#### Några kluriga frågor från rallyt

Känner du till det bilmärke som bär den spanske upptäckaren Hernandos efternamn? Rätt svar är De Soto. Vet du vilken ny Chryslermodell som den tyske karossmakaren Karmann börjat tillverka? Chrysler Crossfire heter den. I vilket land var Oscar I född? Han var kung i både Sverige och Norge, men föddes faktiskt i Frankrike. Samtliga frågor och svar från rallyt finns på hemsidan [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu).

## Resultatlista

### Tio i topp

Deltagare	Fordon	Poäng
1. Sture Persson, Östersund	Jaguar Mk IX, 1961	170 poäng
2. Elizabeth Albano, Frösön	Ford Taunus, 1972	144
3. Lennart Sjöström, Ytterån	Chevrolet Corvette, 1987	140
4. Birgitta Grauers, Östersund	Ford Fairlane, 1965	139
5. Åke Jämstäter, Östersund	Jaguar Mark 1, 1958	134
6. Åke Jansson, Krokomb	Citroen 2 CV, 1987	130
7. Sven Jernberg, Ås	Morris Minor, 1957	127
8. Elin Jernberg, Östersund	Volkswagen Karmann Ghia, 1962	126
9. Göran Hansson, Lit	Mercedes-Benz 190 SL, 1962	124
10. Ingvar Ericsson, Pilgrimstad	Jaguar E-type, 1970	117
10. Karl Björling, Krokomb	Saab 96 Sport, 1963	117

### Damklass:

1. Elizabeth Albano, Frösön
2. Birgitta Grauers, Östersund
3. Elin Jernberg, Östersund

### Jäcklats mest:

Maria Bogren, Frösön Jaguar S-type, 1965/Mercedes Benz 220 S, 1962

### Unikt ekipage:

Harald Haltvik, Levanger Fiat 1400, 1957

### Åkt längst:

Stig Sjölund, Rundvik Lincoln Cosmopolitan, 1951

### Käll Sandbergs vandringspris 2003, äldsta och bästa ekipage:

Peter och Gun-Marie Nilsson, Åre T-ford, 1924

### Ställning i trippeln efter två av tre rallyn:

Elin Jernberg	27 poäng
Holger Gyllare	21 - " -
Hanna Jämstäter	20 - " -
Sture Persson	20 - " -

## Jäcklats mest-pris efter strul hela dagen

För min egen del så började dagen mindre bra med att Jaguaren inte alls hade någon lust att starta. Vi tvingade i gång den med startgas och kabling. Det var bara början på strulet skulle det visa sig. Efter första kontrollen började bromsarna att kännas knepiga. Aj, aj här är det bäst att motorbromsa och inte slita på bromsarna i onödan tänkte jag. Bromsarna blev bara sämre och sämre. Då var det inte speciellt roligt att möta fordon (med bra bromsar) som i full fart körde på de kurviga, smala vägarna. Eftersom jag startade sist, för att kolla så ingen blev kvar ute på sträckan, kom jag också till fikauppehållet ganska sent. Mitt tålamod och humör är inte speciellt bra när jag är hungrig och bromslös. Tur att handbromsen fungerade bra!

Efter att jag fått mig lite till livs kändes det bättre. Sambon var också snäll och lånade ut sin Mercedes vilket gjorde att jag ändå kunde slutföra rallyt. Nu har jag för första gången vunnit jäklats mest-priset. En liten låda med skruvverktyg kan ju alltid vara bra att ha!

Bromsproblemet berodde på att de små packningarna i huvudbromscylindern hade gett upp. Som tur var hade vår vän Åke Jämstäter sådana packningar hemma så det var bara för Kjell att skruva på kvällen. Dagen efter var det Jaguarträff i Tängtorpet och det hade ju varit trist att inte få åka Jaguar då.

**Maria Bogren**

## Flygdag på F4



Jan Emilsson SU 26M från Skellefteå.

Foto: Kjell Persson

En dag i augusti, lördagen den 16/8 för övrigt, som började med regntunga skurar och blött i marken efter nattens regnande artade sig till att trots allt bli en dag helt perfekt för sitt ändamål.

Ändamålet i just detta fall var den flygdag som Östersunds och Frösö Flygklubbar arrangerade på F4. Inbjudna bland bilhandlare, rally- och raceklubbar samt naturligtvis flygande föremål av alla de slag var även vi, JVBK. Klubben deltog med ett femtontal fordon (varav fyra stycken Jaguar, vanligt märke det tydligen...).

Alla vi som åkte i markbundna fordon fick hålla oss efter den relativt



Jaguar, vanligaste bilen på flygfältet?



Panavia Tornado IDS.

nya taxibanan där vi ställde upp våra fordon på gräset med fronten in mot asfaltbanan.

De bevingade flygande farkosterna stod dels på plattan vid flygstationen och dels mitt emot oss efter taxibanan medan de flesta helikoptrarna stod bortom vår uppställning.

Vi som var där fick till att börja med beskåda modellflyg i form av "vanliga" flygplan, helikoptrar samt jetdrivna modeller som flögs på ett spektakulärt sätt. Inga haverier inträf-

fade dock så vitt jag kunde se i alla fall.

Bland de större "riktiga" flygmaskinerna kunde beskådas några flygande veteraner som en B17 (fanns på F4 på 40-talet), en DC3, en SAAB Safir, ett exemplar av J28 Vampire (den gamla jetkärnan med dubbla stjärtröder som fanns på F4 under tidigt 50-tal) och en Lansén.

Även de mer nutida stridsflygplanen Draken, Viggen och Jas fanns på plats samt fyra st Tornado som är

tvåmotoriga stridsplan från Tyskland. Som lite kuriosa kan nämnas att när en Viggen som i sig är mycket större än JAS väger 18 ton så vägde de tyska tvåmotoriga maskinerna 28 ton!

Även helikopterfans fick sitt lystmäte tillgodosett genom bland andra F4's senaste räddningshelikopter "Superpuma" (bland bemanningen fanns en JVBK-klubbmedlem!), den nya polishelikoptern med den senaste spaningstekniken, den röda räddningshelikoptern som vi brukar se över stan samt en av Jämtlandsflygs fransktillverkade helikoptrar som vi bekantade oss med i vintras.

Som vanligt fanns förstås också några våghalsar med enmotoriga propellerplan på plats som visade hur "vanliga" flygare inte ska framföra sina flygplan.

Uppenbarligen är flygdagen ett evenemang som tilltalar väldigt många människor då det trots halvdant väder från morgonen och ett par korta regnskurar under dagen var mängder med intresserade människor på plats. Arrangörerna räknar med att cirka 8000 personer besökte flygplatsen denna dag. Efter hela flygrakan och lite till var de besökandes bilar parkerade i flerdubbla led så det gick inte fort att komma hem...

Sammanfattningsvis kändes det som en mycket lyckad dag med många som visade stort intresse även för de från JVBK utställda fordonen. Vi som höll oss runt våra fordon hade fullt upp hela dagen med att berätta om oss och våra bilar. Extra trevligt var att vi fick träffa ett antal medlemmar som bor långt utanför stan' och som sällan eller aldrig deltar i klubbens övriga aktiviteter.

Åke Jämtsäter



Vampire J28, längst till vänster piloten Olle Norén.

## Sommarens fikaträffar

I skrivande stund (12 september 2003) är det fortfarande några tappra som kommer till de populära onsdagsträffarna i Badhusparken. Annars är ju 1:a måndagen i september startskott för måndagsträffarna i klubblokalen på Skolgatan.

Men vadå... solen skiner, plus i luften, bilen eller hojen blänker och vill ut:

”Vi sticker ner och kollar om det är några där!”

**Sagt och gjort** - det tar helt enkelt emot att avbryta en tradition som är så himla trevlig.

Nåväl, för att göra en kort summering av sommarens fikaträffar så dök entusiasterna upp redan tidigt i våras för att vädra och visa upp sina nyvaxade, glänsande klenoder.

Utflyktmålen har varierat från närbelägna etablissemang till mer avlägsna orter i takt med att öppettiderna förlängts under ”turistsäsongen”. Som relativt nyinflyttad (inne på mitt 3:e år) är det toppen att på det här lustfyllda sättet få bekanta sig med länets pärlor:

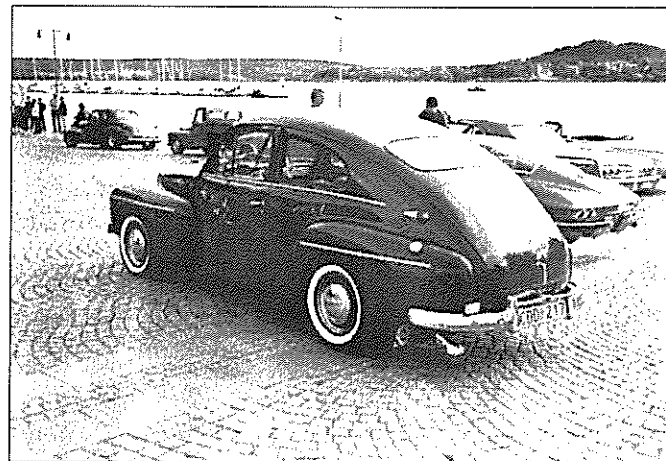
Skulle jag någonsin hamnat på hembygdsgården i Storhögen med sitt utsiktstorn och mysiga ”våffeltanter” om inte JVBK:s onsdagsträffar fun-



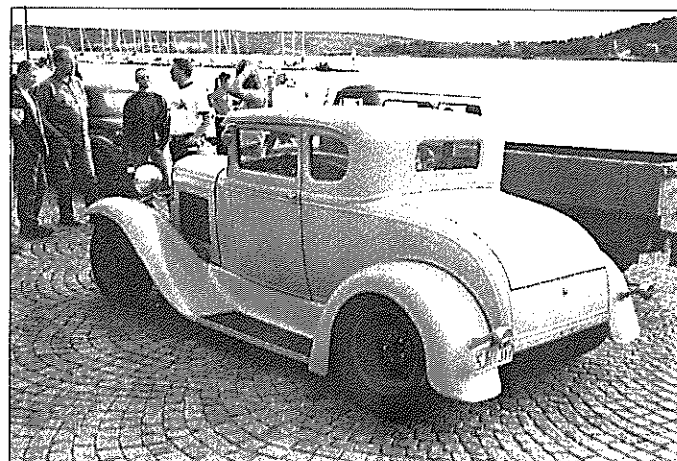
En härlig kväll i Storhögen med utsiktstorn, många fordon och jättegoda, hemgräddade våfflor!  
Foto: Holger Gyllare



En förnäm engelsk lord på besök i Storhögen.



Vad vore en fikaträff utan Volov PV -54?!



Vacker som en jämtländsk sommarhimmel!

nits? Tack JG för den nercabbade skjutsen i din fina Golf! (Min V4 fick stanna i Badhusparken den kvällen.)

**Eller då vi** åkte till fika/grill/dans/fiske- och badplatsen i Hara där jag höll på att äta mig fördärvad av en fantastisk sockerkaka, den godaste jag nånsin smakat – bakad på strutsägg. Just det, STRUTSÄGG!!! Dessutom fick jag samma kväll, för första gången i mitt liv, hålla i ett tungt, äkta strutsägg vars skal något förvånande både kändes och såg ut som en rugbyboll!

**Ett annat populärt** resmål har varit Marieby Slottsruin, där jag en kväll, grön av avund, kunde konstatera att Calle Kingstad lade rabarber på en fin Nolan mc/moppehjälm, med det rätta stuket, för bara en 50-lapp inne på Loppisen. Och ändå hade jag varit där inne och rotat före honom!!! Ibland ser man inte ”hjälmarna” för bara träd...

Även Frösövallen har varit välbesökt, med en magnifik utsikt mot Oviksfjällen, a la Peterson-Bergers Sommarhagen och Östersund-Frösö Golfbana!

Jag ser redan fram emot premiär- onsdagen 2004, men om vädret fortfarande är fint under resten av september/oktober tar jag nog en repa ner till Badhusparken – det kan ju vara nån likasinnad där!

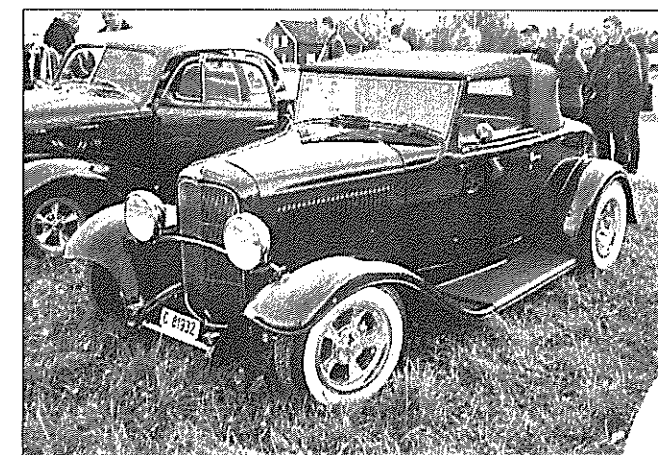
Hälsningar från  
”Hogge V4 Gyllare”



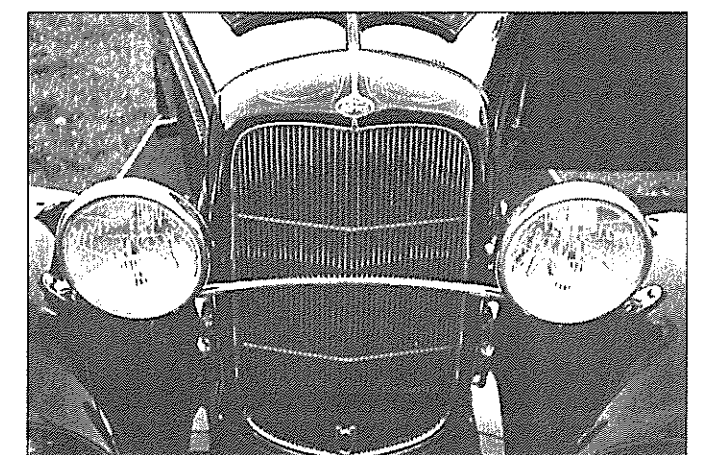
Visst passar min ”kultsaab” fint in vid lanthandeln och nostalgimacken i Hara?!



På ljugarbänken i Marieby.



En norman på vitt!

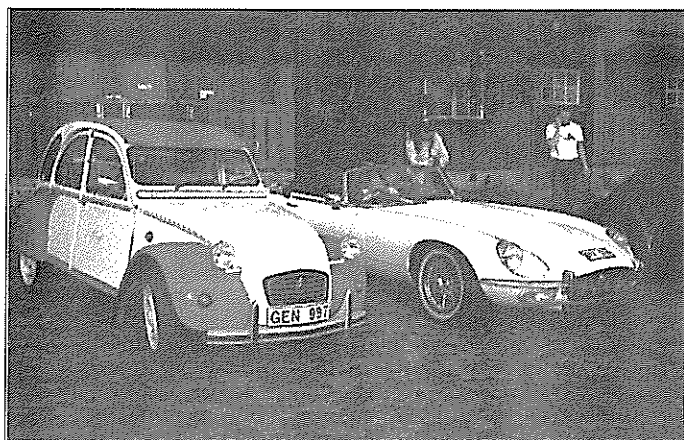


I Marieby har man en grill från Norge!

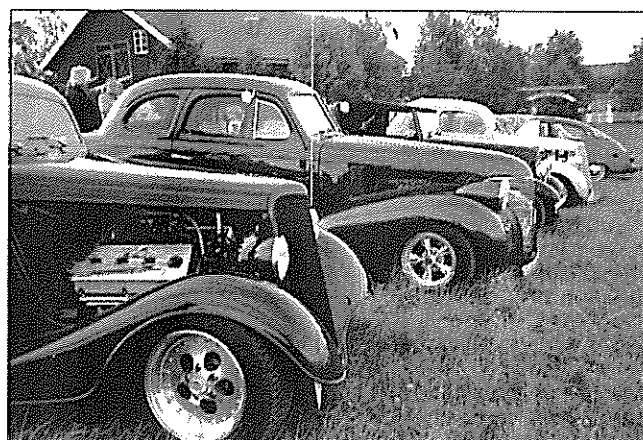




Folke Löfgrens SS One Saloon -34, ännu en av dessa unika bilar som nästan bara finns i JVBK!



Två ytterligheter i nyskick!



Muskler på rad, plus en halv V8!



... visst kan man få griller i huvudet inför den här vackra!

## Förtydligande om ursprungskontroll

Vid registreringsbesiktning av äldre fordon gör Bilprovningens personal i vissa fall en ursprungskontroll. Ursprungskontrollen görs för att fastställa fordonet tekniska data och identitet.

Kostnaden för ursprungskontrollen är idag 750:- för en mc och 800:- för en bil i de fall bilprovningens personal gör den.

Är fordonet 25-30 år eller äldre, kan bilprovningens personal begära ett intyg från MHRF till stöd för uppgifterna som sökanden lämnar vid ursprungskontrollen. Kostnaden i dessa fall är reducerad till 430:- men...

MHRF kan endast utfärda ett sådant intyg om fordonet är i, eller återställt till, originalskick, sökanden korrekt ifyller en särskild blankett, tar korrekta foton på fordonet och inbe-

talar en avgift 500:- till MHRF. Handläggningstiden är vanligtvis 2-6 veckor, ibland längre.

Man kan också välja att själv gå direkt till MHRF och ansöka om intyg, innan man tar kontakt med Bilprovningen för registreringsbesiktningen.

Detta medför att i de fall man är hänvisad/väljer att gå genom MHRF för utfärdande av ett intyg, kostar en ursprungskontroll summa 930:-, alltså 500:- till MHRF och 430:- till Bilprovningen.

MHRF har vid ett flertal tillfällen protesterat mot att det är dyrare för de som är hänvisade/väljer att gå genom MHRF för ett intyg. Vi har också hänvisat till ett avtal som vi anser att vi har med Bilprovningen och Vägverket som säger att det inte skall behöva vara dyrare i de fall man går

genom MHRF vid ursprungskontroll. Någon förändring syns dock inte förrän tidigast till hösten, om det alls blir någon.

Blanketter och viktig handledning till hur man förfar för att ansöka om intyg från MHRF, finns på vår hemsida, [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se), under "blanketter m.m."

Tilläggs kan att bilprovningen dessutom tar betalt för registreringsbesiktningen, kontrollbesiktning, vägning m.m. Det brukar sluta på drygt 2000:- för administrationen i samband med registreringen.

Med vänliga hälsningar

Carl Zeidlitz/MHRF

e-post: [carl.zeidlitz@mhrf.se](mailto:carl.zeidlitz@mhrf.se)

telefon: +46 (0)8 30 28 01

fax: +46 (0)8 31 27 06

hemsida: [www.mhrf.se](http://www.mhrf.se)

### Ur PåGång nr 4

## Moped-OLA och våra mopeders framtid

Som vi tidigare har skrivit här i PåGång har ett antal allvarliga olyckor på moderna mopeder under inledningen av förra sommaren givit upphov till krav om registrering och besiktning av samtliga mopeder. För att komma tillrätta med olycksutvecklingen har Vägverket kallat ett antal berörda myndigheter och organisationer till en så kallad Moped OLA. OLA står för Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter.

MHRF ingår och har krävt undantag från kraven om registrering och besiktning av äldre mopeder, något som också flera av de övriga delta-

garna i Moped OLA ställer sig bakom. Vi kan konstatera att trots en kraftig ökning av antalet mopeder inom MHRF-anslutna klubbar, har allvarliga skador helt uteblivit. Problemen med mopeder i trafiken härrör som det verkar nästan uteslutande från moderna, så kallade EU-mopeder.

**Inom den historiska** fordons-hobbyn måste vi dock bevaka att de lagar och förordningar som redan finns, och har funnits länge, efterföljs. Skall vi med framgång kräva att äldre mopeder som ägs i samlarsyfte skall

slippa registrering och besiktning ställs det krav på er som ägare att ingen trimning av dessa mopeder förekommer samt att lagstadgad skyddsutrustning alltid används, på rätt sätt.

**Som sagt;** Posera gärna med "Vurpollonet", men kör med en laglig hjälm. Nästa möte i Moped-OLA äger rum i september och vi får säkert tillfälle att återkomma i ärendet i kommande PåGång.

Carl Zeidlitz

## Nya Medlemmar. Vi blir fler och fler...

**Thomas Andersson**  
Köpmangatan 63 A, 831 33 Östersund  
Tfn: 063-308 21  
Mob: 070-576 06 13

**Fordon:**

Cadillac Coupé de Ville -60  
Cadillac Coupé de Ville -60  
Chevrolet Bel Air -57  
Ford Galaxie 500 xl -64  
Ford Camaro -69

**Peter Berggren**

Åsvägen 1, 835 33 Krokomb

**Fordon:**

Volkswagen 1500 -67

**Jan-Olov Bertilsson**

Kingsta 2455, 830 44 Nälden

**Fordon:**

Essex Terraplane six -33

**Gösta Eriksen**

Kopparslagargr 44, 831 51 Östersund

**Fordon:**

Ford Mustang convertible -65

**Torgel Erlandsson**

Rismyr Skammars 219, 842 92 Sveg

**Elisabeth Gavelin**

Brunkullavägen 5, 831 31 Brunflo

Tfn: 063-209 66

Mob: 070-622 09 66

**Fordon:**

Volkswagen 1302 -71

**Erik Gilljam**

Ytterån 2420, 830 44 Nälden

**Liv-Marit Grönland Emanuelsson**

Vässby 3047 B

452 93 Strömstad

**Fordon:**

Ford Transit caravan -70

**Lars Sundberg**

Krondikesv 2, 3 tr, 831 63 Östersund

**Kurt Lantz**

Fritzhemsgatan 38, 832 43 Frösön

**Örjan Jakobsson**

Skravvägen 1, 831 62 Östersund

**John Hamberg**

Fröjavägen 12 A, 832 47 Frösön

Tfn: 063-10 27 02

Mob: 070-391 58 25

**Fordon:**

Monark Albin m sidovagn -42

**Bitte Homström**

Regementsgatan 44, 831 35 Östersund

**Fordon:**

Heinkell Trojan 603 -62

**Fritz Johansson**

Kläppen 3042, 830 51 Offerdal

**Fordon:**

Royal Enfield J-2 500 cc -47  
Royal Enfield G 350 cc -51  
Speed Ilo SP/400 175 cc -51

**Kurt Jonsson**

Åkerbärsvägen 19, 831 62 Östersund

Tfn: 063-12 60 79

**Fordon:**

Crescent flakmoped -73  
Husqvarna Corona -58  
Monark  
Volvo 145 -73

**Daniel Jönsson**

Vålbacken 320, 834 98 Brunflo

**Fordon:**

Opel Kapitän -65

**Olle Nielsen**

Knytta 150, 832 93 Frösön

**Fordon:**

Suzuki GS 850 -81

**Carl-Henrik Torstensson**

Storgatan 10, 830 70 Hammerdal

**Tage Nilsson**

Knipvägen 14

831 62 Östersund

**Fordon:**

Husqvarna 125 cc -51  
Skania Vabis LB 80 -71

**Åke Persson**

Morkullevägen 8, 831 62 Östersund

**Fordon:**

Crescent 2000 -57

**Tord Svedberg**

Stengärde 120, 830 22 Fåker

**Fordon:**

Ford Consul L -73  
Ford Granada 2000 -75

**Håkan Svensson**

Brånan 424, 840 31 Åsarna

**Rolf Wahlström**

832 53 Frösön

**Ellinor Wall**

Kolvedsvägen 54, 831 73 Östersund

**Fordon:**

Volksvagen 1302 -71

**Tomas Ögren**

Njords väg 24, 830 43 Ås

Tfn: 063-380 27

Mob: 070-676 94 84

**Fordon:**

Puch Dakota -68  
Puch Dakota -81

**Christer Östberg**

Gimån 3135, 840 60 Bräcke

Tfn: 0693-160 25

Mob: 070-538 92 11

**Fordon:**

Volkswagen 1200 limosine -63

**Peter Larsson**

Ytterån 2428, 830 44 Nälden

**Fordon:**

Chevrolet Camaro -75



**Ivan Westermark**

Baggbo 323

781 93 Borlänge

Tfn: 0243-23 61 36

**Claes Rudbeck**

Tångvägen 28

831 61 Östersund

**Melker Ryymin**

Östersundsvägen 8

830 30 Lit

**Ulf Adsten**

Järnåldersvägen 5

831 61 Östersund

**Tommy Andersson**

Ope 217

831 92 Östersund

(har ej flyttat, endast ny adress)

# MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till:

Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersund eller mailas till: [ostersund@arkitektkopia.se](mailto:ostersund@arkitektkopia.se)

Annonsera även direkt på hemsidan: [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)

## SÄLJES

**Admiral Isak är till salu!**

Han är av 1965 års modell, blå med blå inredning. Han är utrustad med 2.5 liters stötstångsmotor och 4-växlad låda. Givetvis är det rattväxel.

Isak är fullt körklar, dvs besiktad (i våras UA) och EJ avställd.

Vi tänker inte skänka bort honom, men priset diskuteras med seriöst intresserad person. Det finns en rad delar i reserv till kaross, framvagn, motor etc. Om dessa ska ingå eller ej är också en sak som får diskuteras fram.

Är du intresserad tar du kontakt med Elisabet eller Lars Bergwall, 0644-700 22

**Buick 1923**, 4-cyl, kompl 85%, delvis nykromat, dubletter bakaxlar, lyktor.

**T-Ford 1919**. Motor, chassie, ruta, lampor el och fotogen, tank, däck motorhuv, låg kylarmaskering

**Motor 1910-15**, konkoppling.

**Formula Junior 1963**.

Renoveringsobjekt, isdäck 25 mm dubbar, BMC-motor 1 000 cc.

**Verktyg**. Hjulavdragare bilar 1910-30. 29 delar.

**Bakhjul T-Ford last 20"** (däck 600x20").

**För motorcykel**. Mässingsstrålkastare + tub acetylen.

Mats Ragnarsson, Billsta 1155, 830 23 Hackås, 063-77 02 55.

**Kompressor Atlas-Copco**

**Delar moped Crescent 2000 -59**

**Huvkråka och snobbringar till Volvo PV**

**Fönstervevar Volvo 40-50-tal**

**Skruvstycke, skruvdomkrafter**

**Volvo 144 -70** orig.skick, lite rost.

Lars Nilsson, 063-12 67 93, 070-347 25 67.

**DKW 3=6 1959**, svart m vitt tak, renoverad, nya däck m vit sida. Tel 0950-200 06 el 010-257 53 72

**Ram till Jawa 250cc**, 4st dubb-däck m fälg till **Volvo valp**.

6st däck m fälg till Ford Transit. Nya o beg. bildelar, litteratur mm Martin Gustavsson, Byske Tel 0912-210 50

**Till Vw typ 1**. Pakethållare för snabbmontage på bakre stötfångarfästen, 60-tal, fin, 400:-.

Snobbringar 4st 150:-

**Extraljus** Bosch kromade 2st 150:-st Vindrutetorkmekanism m motor, 150:-. Vindrutetork.motor 2st 100:-st Takräcke 150:-, lyktgaller 2st 100:- S-O Gerhardsson, Skellefteå Tel 0910-175 99

**Volvo S40 T4 1998**

End 9800mil. Samtliga utr.paket, fin stereo, delbart drag, v-hjul, lackbehandlad. Nyskick.

Säljes eller bytes mot veteranbil 1948 eller äldre.

Bertil Nilsson, Hudiksvall Tel 070-349 76 77

**Till Ford A-AA-B V8**

4st lockpackningar, oljeträgs-packning till V8 1936.

Till Ford last 34-41 2st inre tätningar., baknav, kardankåpa, bultar, konor bakaxel, hjulmuttrar (nya delar)

Till A-AA-Ford varvtalsregulator.

Till B-Ford 32-34, packningar till förgasare. Till Ford last nytt kraft-

uttag med snedskurna drev.

Till Ford Prefect 1959. Hastighets-

mätare, amperemätare, nytt vevaxel-

drev, vacumtorkarmotor.

Till T-Ford, nyckel T-2839

Till A AA-Ford startmotor i bra skick,

samt renoverad strömfördelare.

Till Ford V8 36-39 navkapsel, fin.

**Chevrolet Imperial 1936**

7 pass. limousin, körklar men vissa åtgärder fodras.

Kjell Gustavsson, Piteå

tel 0911-155 64, 070-539 80 4

**T-Ford Touring 1923**

Bilen i mycket gott skick,

säljes.

Assar Engblom, Sundsvall

Tel 060-154 858

eller 070-626 04 21

**USA-brochyrer säljes:**

Buick 1954, 1967, 1979-83

Cadillac 1953, 1963, 1973, -91 o 93

Chevrolet 1951, 1953, 1959-89

Chrysler 1955, 1988-92

Dodge 1962, 1965

Ford (USA) 1911, 1913, 1914,

1948, 1952, 1954, 1965-69

Rambler 1955, Mercury 1955

Oldsmobile 1952, 1963-66, 1973,

1976, 1979, 1981

Plymouth 1939, 1954

Pontiac 1954-55, 1962-69, 1973,

1976, 1978

Studebaker 1939, 1955

Willys-Knight 2 olika 20-tals, 1931

Willys 1955, 1958

Lennart Samuelsson, Lomma

Tel 040-41 19 41 eller e-mail

[lensam@delta.telenordia.se](mailto:lensam@delta.telenordia.se)

**Däck** regummerade tillverkade april-03, **10,00x20**, för närvarande finns 5st. Däcken har rullmönster och passar vagnar och lastbilar Gösta Lindström, tel 0687-303 54

**Opel Coupé 6 1965**, går bra och är nybes. Brukskick.

Per-Erik Sandin, Sjäelevad

Tel 0660-731 48, 070-212 78 94

**Till Fiat 509S 1927** köpes/sökes:

4st huvlås, fjädrande.

2st dörrhandtag, yttre.

1st dörrlås, 2st lyktsargar,

2st ljusinsatser, 2st glas d:o,

eller 2 kompletta lyktor.

1st förgasare, 1st baklykta och

1st klocka.

Till **Vespa 1959**, 150cc sökes

bakre bromstrumma med friska

splines.

Kurt Jönsson, Lunde

Tel 0612-323 30

Till **Volvo Viking /385/485**

Grenrör (D67 utan turbo) kylargrill

och temperaturmätare köpes.

Esa Grönwall, Njurunda

Tel 060-316 12

**Nya stötdämpare, startmotorer och generatorer**

(beg) säljes för sektionens räkning.

Kontakta, Torgny Larsson, Luleå

tel 0920-22 97 72

eller 070-573 42 15

# MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till:  
Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersund eller mailas till: ostersund@arkitektkopia.se  
Annonsera även direkt på hemsidan: www.jvbk.nu

## KÖPES

Till A-Ford flerskivig koppling med fin kuggkrans och uttrampningslager Ett däck 650x20", nytt med slang och fälgband (Gislaved)

**Till Volvo PV-Amazon-Duett:** Renoverat topplock t B16 motor. Två kolvringsatser B16 std. Kolvringsats B4b 0.30"

Till PV 1947-50 extravärme.

Till 142-144 1967-70 styrstag, även Amazon. Till PV, botten-svällare hö-vä 672069-70

Till B18-B20, ventilåpna.

Till PV 54-60 styrsnäckor.

P-ändar hö-vä till Volvo PV.

Stötfångarjärn PV fram, 58-65

Stötfångarskena fram, PV.

Till PV, pedalgummi, styrstag och

många andra nya smådelar.

B14B motor 51hk (1956)

2st fläktmotor 12v till PV/Amazon.

En fläktmotor 6v och en 24volt.

Verktyg för bockning av spindel-

hållare. Fyra däck 640x13",

som rullat ca 300mil.

**Nya delar till Chevrolet last- och personbilar:**

Fältlindningar, generator 34-39

Tryckplatta, koppling 34-37

Bendixfjäder 34-37

Strålkastarglas 33-36

Startmotorankare 38-46

Kolvringsatser std, 0.20-0.60

Ny oljepump 34-39

Bendixdrev kompl. 9 kuggar 34-37

Bendixdrev hylsa 9 kuggar 34-37

Kopplingsarmar (sats 3st) 34-37

Platta för urkoppl.lager 33-37

Framhjulslager (last) 33-35

Vipparm, insug 34-36

Vipparm, avgas 34-40

Startmotor mkt bra skick 33-37

Bromskamaxlar fram 34-35 last

D:o bakre 35-39 last

Bussningar till dito.

Vipparmsaxlar 30.6cm 37-39

D:o 839265 40-46

Startkontakt 29-37

Startkontakt 29-37 samt nya

delar till Carter förgasare 28-46.

Axel Holmlund, Burträsk

Tel 0914-109 15

Till mitt **Husqvarna** mopedmuseum sökes mopeder 1952-62, cyklar 1930-60, kuriosor, kataloger, skyltar, broschyrer, instruktionsböcker, verktyg mm även delar, allt av intresse! Kjell-Åke, Umeå tel 090-416 46 ell 070-286 96 22

Vår **Volvo Skvader B 615** behöver nya bak-bromsbelägg. Måtten är 5"x1/2x400mm. Band från busserien B 626-628 och 726-727 passar också. Scania band till Buss B 51 (4 cyl.motor) orig.nr 124217 passar även de. Gösta Lindström, tel 0687-303 54

Till **Chevrolet 1931**, kylarlock (ej gängor) och invändig backspegel. Ulf Nyberg, Luleå tel 0920-178 40

**Takrücke** till 50-60-talsbil i bra skick, helt i stål. 200:-  
Till **Packard** 30-talare, fin främre stötfångare med horn.  
Diverse **trä- och stålekerfälgar** till 20-30 tals bilar. Billigt!  
Björn-Åke Danielsson  
tel 0950-200 06

## Efterlysning/stulet

Arg, ledsen och besviken....

....är det inte ofta jag blir, men nu har det hänt!

Någon gång, troligen mellan 26-29 maj, stals större delen av mina drygt 10 års samlade av T-Forddelar. Delarna stals i anslutning till en förråds-container vid vårt garage i Grytan. (Där SHRA har sin klubblokal)

Delarna bestod av följande:

1 kaross Touring 1919 års modell.

1 kaross Touring 1923 års modell med ram kapad strax framför främre fotstegsfästena. (Främre delen borta).

1 kaross Touring 1924 års modell med ram kapad strax framför främre fotstegsfästena. (Främre delen borta).

Delarna var ytrostiga och vissa delar var årsmodellsmärkta med vaxkrita.

Skulle Ni bli erbjuden att köpa misstänkta T-Forddelar eller har andra tips skulle jag verkligen uppskatta om Ni kan höra av Er till mig på 063-105426 (Helger), 070-2055428 eller till polisen i Östersund på 063-152500.

Med veteranbilshälsningar, Jonas Nässén

## MHRF:s annonsmagasin 2003

På MHRF:s hemsida finns en blankett för dig som vill annonsera i MHRF:s annonsmagasin. Om du inte har tillgång till internet finns blanketter i klubb-lokalen på Skolgatan 39 A i Östersund, eller kontakta någon kompis som har internet.

Annonser ska vara inne senast **måndagen den 14 oktober.**

**Gamla extraljus.** Marchal, Bosch, Lucas, Hella, Pilot m fl även defekta.  
**Golvmatta** fram Volvo Amazon 62-63. Calle Kingstad, 063-10 27 41

*Annonsera mera i Backspegeln!*

## UTHYRES

**Biltrailer.** Last 1 050 kg, totalvikt 1 600 kg, boggie, ramper, vinsch. 300:-/4 tim, 500:-/heldag.  
JG Jonsson, tfn: 063-216 83, 070-335 80 80.

## DIVERSE

**Bromsrör.** Jag kan göra bromsrör till din bil, koppar eller koppar-nickel. Kan även göra jobbet i ditt garage.  
Kurt Carlsson, Tandsbyn, 063-75 44 46, 070-512 78 46.

## JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

### STYRELSE

Björn Staverfelt ordf  
Välbacken 140, 834 98 Brunflo  
Tfn bost: 063-363 71  
Mob: 070-397 00 15  
Tfn arb: 063-360 26  
Fax: 063-361 25  
info@tegelbolaget.se

Åke Jämtesäter v ordf  
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund  
Tfn bost: 063-10 59 78  
Mob: 070-649 33 33  
Tfn arb: 063-12 00 00  
Fax: 063-51 52 69  
ake.jamtsater@telia.com

Mona Ericsson sekreterare  
Rådhusgatan 97 B, 831 46 Östersund  
Tfn bost: 063-13 46 87  
Mob: 070-573 85 86  
mona.ericsson@mail.op.se

Tony Erlandsson kassör  
Rotvägen 28, 831 73 Östersund  
Tfn bost: 063-57 95 60  
Tfn arb: 063-14 15 51  
tony.erlandsson@telia.com

Arne Nilsson ledamot  
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön  
Tfn arb/bost: 063-18 11 30  
063181130@telia.com

Sune Sandberg ledamot  
Tolvmansvägen 44, 834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-220 77  
Mob: 070-626 06 70  
s.sune@telia.com

Maria Bogren ledamot  
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön  
Tfn bost: 063-10 73 38  
maria.bogren@mail.op.se

Ingrid Göransson suppleant  
Gillevägen 10, 831 43 Östersund  
Tfn bost: 063-10 54 71  
Tfn mob: 070-217 32 55  
Tfn arb: 063-14 33 79  
ingrid.goransson@consensus.jamtland.se

Per Ericsson suppleant  
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit  
Tfn bost: 0642-920 43  
jamtlands.nyby@mail.op.se

Rolf Fridh suppleant  
Linvägen 12, 831 75 Östersund  
Tfn bost: 063-57 93 60  
Mob: 070-203 04 17  
rolf.fridh@telia.com

### FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

Jan-Gunnar Jonsson förs.anstv  
Ångsvägen 6, 834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-216 83  
Mob: 070-335 80 80  
Fax: 063-216 84

Gösta Lindström  
Box 2007, 840 31 Åsarna  
Tfn bost: 0687-300 24

Göran Lindberg  
Strandgatan 21, 830 80 Hoting  
Tfn bost: 0671-102 32

**EVENEMANGSKOMMITTÉ**  
Åke Jämtesäter sammankallande  
Fagerbacken 6, 831 46 Östersund  
Tfn bost: 063-10 59 78  
Mob: 070-649 33 33  
Tfn arb: 063-12 00 00  
Fax: 063-51 52 69  
ake.jamtsater@telia.com

Sture Kindberg  
Bronshängevägen 17, 831 61 Östersund  
Tfn bost: 063-51 03 44

Kjell Persson  
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön  
Tfn bost: 063-10 73 38  
Mob: 070-663 07 45  
k.f.p@mail.op.se

Ove Isacsson  
Härke 1846  
832 96 Frösön  
Tfn bost: 063-434 22  
Tfn mob: 070-330 99 71  
Tfn arb: 063-15 01 79  
ove\_isacsson@hotmail.com

**HEMSIDESKOMMITTÉ**  
Rolf Fridh sammankallande  
Linvägen 12, 831 75 Östersund  
Tfn bost: 063-57 93 60  
Mob: 070-203 04 17  
rolf.fridh@telia.com

Sune Sandberg  
Tolvmansvägen 44, 834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-220 77  
Mob: 070-626 06 70  
s.sune@telia.com

Maria Bogren  
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön  
Tfn bost: 063-10 73 38  
maria.bogren@mail.op.se

Åke Jansson  
Box 102, 830 44 Näliden  
Tfn bost: 0640-612 58  
Mob: 070-666 12 58  
akejansson@swipnet.se

### RALLYKOMMITTÉ

Arne Nilsson sammankallande  
Elsasvägen 1, 832 45 Frösön  
Tfn arb/bost: 063-18 11 30  
063181130@telia.com

Mikael Eriksson  
Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund  
Tfn bost: 063-10 41 67  
Mob: 070-525 72 06  
Fax: 063-13 11 88  
micke.morris@telia.com

Kjell Persson  
Ruuthsvägen 7, 832 43 Frösön  
Tfn bost: 063-10 73 38  
Mob: 070-663 07 45  
k.f.p@mail.op.se

Ingrid Göransson  
Gillevägen 10, 831 43 Östersund  
Tfn bost: 063-10 54 71  
Tfn mob: 070-217 32 55  
Tfn arb: 063-14 33 79  
ingrid.goransson@consensus.jamtland.se

Örjan Palmquist  
Ångsta 1581, 830 21 Tandsbyn  
Tfn bost: 063-77 93 00  
Tfn arb: 063-19 48 42  
orjan.063779300@telia.com

### GARAGEFOGDE

Magnus Roos  
Viltstråket 1 A, 831 54 Frösön  
Mob: 073-180 30 33

Jan-Gunnar Jonsson bitr.  
Ångsvägen 6, 834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-216 83  
Mob: 070-335 80 80  
Fax: 063-216 84

### BUSSKOMMITTÉ

Sune Sandberg sammankall.  
Tolvmansvägen 44, 834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-220 77  
Mob: 070-626 06 70  
s.sune@telia.com

Björn Staverfelt  
Välbacken 140, 834 98 Brunflo  
Tfn bost: 063-363 71  
Mob: 070-397 00 15  
Tfn arb: 063-360 26  
Fax: 063-361 25  
info@tegelbolaget.se

Per Ericsson  
Jämtlands Nyby 145, 830 30 Lit  
Tfn bost: 0642-920 43  
jamtlands.nyby@mail.op.se



**JEMTLANDS VETERANBILKLUBB** bildades 1970 och är en sammanslutning av ca 700 medlemmar med ca 1 700 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon.

I klubblokalen på 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. Under juni t o m augusti är klubblokalen stängd.

I garagelokalen på Bangårdsgatan 53 får Du hyra mekarplats. Du kan också få 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 teckna den förmånliga specialförsäkring, som finns i Folksam och If.

Jemtlands Veteranbilklubb är ansluten till MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. I klubbens tidning, som utkommer kontinuerligt, är annonsering kostnadsfri för alla medlemmar i klubbar, som är ansluten till MHRF. Medlemsavgift fn 225 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

### MEDLEMSREGISTRATOR

Mona Ericsson  
Rådhusgatan 97 B, 831 46 Östersund  
Tfn bost: 063-13 46 87  
Mob: 070-573 85 86  
mona.ericsson@mail.op.se

### ARKIVARIE

Folke Löfgren  
Viltstråket 23, 832 54 Frösön  
Tfn bost: 063-435 43

### MATERIALFÖRVALTARE

Mikael Eriksson  
Stuguvägen 38 A, 831 36 Östersund  
Tfn bost: 063-10 41 67  
Mob: 070-525 72 06  
Fax: 063-13 11 88  
micke.morris@telia.com

Postadress:  
Box 29, 831 21 Östersund  
**OBS! Ny postadress!**

Besöksadress klubblokal:  
Skolgatan 39 A  
måndagar 19.00-21.30  
Tfn: 063-10 05 61

Besöksadress garage:  
Bangårdsgatan 53 (garage)  
Tfn: 063-10 05 60

Telefax:  
063-216 84 (JG Jonsson)

Hemsida:  
www.jvbk.nu

Postgiro:  
88 52 11-3

# BACKSPEGELN

## ÅKES JAGUAR



Premiär på sommarvägarna för Åke Jämtsäters Mk I, 1958, efter flera års renoveringsarbete.

Foto: Kjell Persson

### Kom ihåg årsmötet

Välkomna till årsmötet som äger rum den 16 november på Mitt-högskolan i Östersund. Se sidan 5

### Fordonsdag på Jamtli

En kombinerad Gammcykel-träff och fordonsdag på Jamtli lockade nya besökare. Många som vanligtvis inte kommer och tittar på den här sortens evenemang fick möjlighet att se alla fina motorcyklar och bilar.

Se sidorna 8-10

### Storsjörallyt

Sommarens Storsjörally gick i trakterna av Mattmar. Hela 67 ekipage deltog vilket medförde att det tog lång tid mellan första och sista ekipage, men trevligt var det!

Se sidorna 22-25



**JEMTLANDS VETERANBILKLUBB**

Box 29, 831 21 Östersund

**HÖSTEN 2003**

**ÅRGÅNG 17**

0760

NÖRDMÖTE  
VEVÄGEN 10  
VÄSTROSSEN

Vid obeställbar adressat,  
returneras tidningen till:  
Jemtlands Veteranbilkлубb  
Box 29  
831 21 Östersund

# HÖSTEN 2003

## 12 okt **Utflykt till brandbilmuseet i Bräcke.**

Samling vid travparkeringen i Östersund, kl 11.00, för gemensam färd i veteranbuss. Begränsat antal platser, först till kvarn... Ring och anmäl dig till någon av dessa. Kjell Persson 063-10 73 38, Åke Jämtsäter 063-10 59 78 eller Sture Kindberg 063-51 03 44. **Sista anmälningdag 10 oktober.**

## 27 okt **Jämtkraft informerar och visar termosbygget vid Östersunds skidstadion.**

Vi håller till i ÖSK-stugan och börjar kl 19.00. Fika finns att köpa.

## 16 nov **Årsmöte** Se sidan 5.

**Nu har klubblokalen öppet på måndagskvällar igen.  
Vi har tjejträff första tisdagen i månaden, kl 19.00.**

*Något på gång?*

*Tipsa oss om evenemang som sker runt om i länet!*