

# BACKSPEGELN

**Kom ihåg  
Extra Årsmöte**  
Se sidan 5

**Mopedutflykt  
med blött slut!**  
Se sidorna 6-7

**Sommar  
på Jamtli**  
Se sidorna 27-28

## KROKIG TJÄLASVÄNG



Tjälasvängens dam- och totalsegrarinna Hanna Jämtsäter i pappa Åkes Jaguar Mk II-67.

Foto: Kjell Persson



**JEMTLANDS VETERANBILKLUBB**

Box 6032, 831 06 Östersund

VÅREN 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 Bakspeglan

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. Naturligvis 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 JVBK'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



### Bli "vuxen för en dag" på Jamtli!

I midsommar när Jamtliportarna slås upp och besökarna välkomnas till sommarens upplevelser i historisk miljö invigs en bensinmack från 1956. I den nya historiska miljön finns en bensinmack (dock utan eldfarligt bränsle!), en bil-affär med bilutställning, en verkstad där cyklar och mopeder kan repareras och en trafikskola för barn. Här får barnen prova på att köra med små bilar både i staden och på landet. Förhoppningsvis blir det vänstertrafik!

Klubbens medlemmar välkomnas av museet att delta i den här nya miljön. Jag har arbetat som aktör på Jamtli historieland under sex sommarsäsonger och tycker att det är ett jätteroligt arbete. Men, jag vet också att beroendet av ideella krafter kan vara sårbart. Det är inte alltid människor har tid att ställa upp med ideellt arbete hur mycket som helst. Nu gäller det verkligen att vi alla hjälps åt, både anställda på historieland och JVBK:are. Det är inte varje dag som vårt fordonsintresse uppmärksammas!

Om det här ska fungera så tror jag på modellen "vuxen för en dag". Det innebär att den klubbmedlem som ställer upp ideellt en dag för att gestalta en person år 1956 får instruktioner av en ordinarie aktör på plats om hur agerandet går till. Så verkar också upplägget på Jamtli bli i sommar.

"Barn för en dag" är sedan länge ett naturligt inslag i den dagliga sommartillvaron på Jamtli. Barnen som kommer till en gård får låna kläder, tilldelas ett namn och instrueras om till exempel vilka hälsningsfraser som används den tidsperioden. Många barn får verkligen känna på hur det är att leva i en annan tid. En häftig upplevelse! Det hoppas jag också att det blir för klubbens medlemmar när de försätts bakåt i tiden denna premiärsommar för fordonshistoria på Jamtli!

I det här numret av Bakspeglan publiceras Lars Bergwalls sista (?) betraktelse. Jag vill passa på att tacka Lars för många års aktivt deltagande i redaktionskommittén och i Bakspeglan. Lycka till med skrivandet i andra sammanhang i fortsättningen!

## Aktuellt i klubben

### ● Fler bussförare önskas!

Har du busskort, är medlem i JVBK och gillar att köra äldre fordon? Ta då kontakt med Per Ericsson, tel 0642-920 43. I vår håller Per en utbildningsdag där intresserade får instruktioner om hur de riktigt gamla bussarna ska köras. JVBK behöver nämligen fler bussförare till de körningar som bussektionen utför under sommartid.

### ● Ny arbetsgrupp

Med anledning av J G Jonssons motion på årsmötet, om att undersöka förutsättningarna för fler mindre motorklubbar att ingå i JVBK, har nu följande arbetsgrupp utsetts: Sven Jernberg, J G Jonsson, Sture Kindberg (sammankallande) och Björn Staverfeldt.

### ● Sommar på Jamtli!

Vill du var med och gestalta livet på en bensinmack år 1956? Ideella krafter kommer att behövas i sommar på Jamtli. Under våren planeras en studiecirkel alternativt några informationsträffar för dem som är intresserade. Om du kan tänka dig att tillbringa någon eller några dagar som "historisk statist" i Jamtlis nya historiska miljö ring till någon av klubbmedlemmarna J G Jonsson (063-216 83, 070-335 80 80) eller Marcel Rådström (063-14 01 93, 070-670 82 82). Läs mer på sidan 27-28.

### ● Extra årsmöte

För att ta det andra beslutet om revideringen av klubbens stadgar, så att de stämmer överens med den verksamhet som bedrivs idag, genomförs ett extra årsmöte (medlemsmöte) under våren. Se kallelse på sidan 5.

### ● Inbetalning av medlemsavgift

Med den här tidningen medföljer inbetalningskort till dem som inte har betalat medlemsavgiften. Om du precis har betalat avgiften kan du bortse från den här påminnelsen. Om du glömt att betala medlemsavgiften och betalar via Internet – kom ihåg att ange namn och medlemsnummer! Det underlättar väldigt mycket! Sista betalningsdag är 30 april och som du säkert vet fordras medlemskap i klubben för att försäkringen ska gälla!

### ● Förändringar på hemsidan

Rolf Fridh har tagit över efter Marcus Agerberg som webmaster. Vi hälsar Rolf välkommen och tackar Marcus för hans arbete! En del förändringar av hemsidans innehåll och utseende har genomförts och fler är på gång. Bland annat planeras ett bildgalleri med medlemsfordon. Det kan vara mopeder, motorcyklar, bilar, släpvagnar, grävmaskiner, lastbilar – ja, alla slags fordon såväl färdigrenoverade som objekt. Bilder på alla typer av fordon välkomnas av Rolf liksom synpunkter och idéer som leder till förbättringar av hemsidan. Maila bilder och synpunkter till Rolf på adress rolf.fridh@telia.com och besök hemsidan (www.jvbk.nu) du också!

### ● Hemsidestips

[http://home.swipnet.se/lev\\_chassi/](http://home.swipnet.se/lev_chassi/)

## Innehåll:

- |       |   |
|-------|---|
| 2     | Redaktionen<br>Redaktören har ordet                               |
| 3     | Aktuellt i klubben  |
| 4-5   | Bergwalls betraktelser<br>Kallelse Extra Årsmöte                  |
| 6-7   | Mopedutflykt mot okänt mål  |
| 8-11  | Tjälasvängen  |
| 12-13 | Två grabbar med stor verkstad                                     |
| 14    | Klassisk bil med Wankelmotor                                      |
| 15    | Uppväxten med olje- och<br>bensindoft                             |
| 16-18 | Juhlatalwajao Jyvaskylärallyt                                     |
| 19-20 | Kalle Roos tysta MC<br>Debatt                                     |
| 21-22 | En unik Biscayne på Frösön<br>Rubens foton berättar               |
| 23    | Byfånar, pittoreskt inslag<br>i Rally EM<br>Information från MHRF |
| 24-26 | Mitt fordon<br>Museiplaner  |
| 27-28 | Stort intresse för Jamtlimacken                                   |
| 29-30 | USA-import - dröm eller<br>mardröm                                |
| 31    | Mittnordenmarknad 23 maj  |
| 32    | Medlemsnytt   |
| 33-34 | Mittnordenmarknad, annonser                                       |
| 35    | Klubbinformation  |

## Bergwalls betraktelser

Goafton, här kommer troligen den sista delen av Bergwalls betraktelser. Vi vill passa på att varna för att texten innehåller ord och fraser som kan verka stötande för somliga personer!

### Signaturmeloditruddelutt

Ja, då var det dags igen, eller som min store litterära idol, Arne Anka, skulle ha uttryckt det: "F-n, här sitter man". Det har kommit därefter att jag efter stor vända har beslutat mig för att utgå från Backspegelns förlag. Det har blivit dags att stänga min skriv(k)låda. Nu var det sagt.

Jag har dock blivit ombedd (läs: beordrad) av min kära redaktörskas att skriva ett värdigt avslutningsepos och eftersom hon sa det med sitt vanliga vänliga varggrin kunde jag inte säga nej. (Läs igen: jag vågar inte vägra.)

Vad storheten i detta krafsklotter ska bestå av har jag inte riktigt klart för mig men det kanske kan passa med en återblick av mitt skapande, det har ju nyss kommit ut en ny årsmodell av dessa digitala åkpåsar som nutidsmänniskan kallar bilar och då vimlar det ju av mer eller mindre bra publikationer som, mer eller mindre lyckat, försöker att sammanfatta förra årets händelser. Nä, vår tidning är för bra för att jag, genom snyftgripande nostalgi, ska sänka dess nivå till ovan nämnt trendriktigt, idéfattigt poppiskluddande.

Jag ska istället tala om hur det gick till när jag hämtade min första Dodge Weapon Carrier. Det begav sig på den tiden när jag var ung OCH vacker. Familjen hade till följd av viss aktivitet i sängkammaren börjat växa och en GMC-lastbil var inte det allra smartaste fordonet ur en barnfamiljs synvinkel. OK, det fanns gott om plats för barnvagn, blöjor etc men hytten var i minsta laget och barn får inte vistas på flaket under färd, även om man knyter fast dom.

Efter täta kontakter med den svenske off-roadens fader, herr Thomas Terräng lokaliserad till Partille utanför Göteborg, gjordes vissa bytesaffärer upp. Med en lånad Volvo N7 grusbil anträdde en mörk höstkvalfärden till södra världen. På flaket stod en dieselkonverterad Studebakerkervessla och en Volvo TPV kapad till EPA-traktor. Det hela såg vådligt ut, nästan halva vesslan "hängde" bakom flaket. (Den och TPV:n stod på rejäla tretum-nio plank så det var ingen fara).



För dom som inte vet hur originallyset på en N7:a är kan jag kort beskriva det som "Lucas" eller "Liljeholmens treårenhalv watt". I oktober månad är det som bekant kolsvart och ett tätt regn gör ju inte saken bättre. Dock hade jag en trivsam färd i min ensamhet tills jag passerat Brunflo. Då kom jag på att värmen inte gick att stänga av. Nåja, det är ju ingen katastrof för en sann och van motorist, raskt ner med sidorutan och se, den svala luften strömmade in och vederkvickte mina lungor samt tog ner temperaturen till en behaglig nivå. 30 sekunder senare var det inte lika roligt, det kom en stark stank av Volvo-producerade dieselavgaser in genom fönstret. Raskt igen med rutan.

Jaja, är man tuff eller? Vidare for jag inte fort men kände ett behov av att höra lite musik. På med radion, kvällens låååånga dikt på P1, torrt prat om för mig totalt ointressanta saker på P2 och som grädde på moset, underbar dansbandsmusik med Maj-Björns, Kal-Astrids samt andra orkestrar. I handskfacket låg en kassett, Halleluja!!! -Nååååå, det var Pussvänliga Låtar Förtton med Klas-Christers. Det blev till att sjunga själv.

Efter tio mil med min egen röst som i tur och ordning misshandlat "Smoke on the Water, Stairway to Heaven, Satisfaction" och dylika alster var jag nära ett sammanbrott. Samtidigt hade jag rejält ont i halsen och det var inte bara hyttvärmen som var hög. Jag hade feber, inte mycket men så pass att det inte kändes bra. Endast ett fåtal mil kvar till Aspbyttan och natthärbärge hos min lillasyster.

Nästa morgon klev jag upp, väckte tuppen och gick genom hela växelregistret på N7:an samt lämnade ett stort dieselmoln efter mig i byn, allt för att skynda mig till Partille. När solen masat sig upp kändes det riktigt bra och jag dristade mig till att göra upp planer på en skön

kväll hos syster och sväger. I mycket god tid kom jag fram, grejorna lastades av och mina grejor började fylla flaket. En rostig, okomplett WC 52, nya däck, diverse odefinierbara detaljer som hörde till vraket och sedan var det dags att fara ut till "varvet" där flaket, nyss inkommet från Danmark, fanns.

Det var här som saker började gå riktigt snett. Kunderna välldes in, den ena med ett svårare fall än den andra. Klockan gick mot kväll och det blev natt den andra dagen. Klockan tolv (midnatt) kom vi iväg och i kolmörker fick vi igång en kranbil så att vi kunde lasta flaket. Därefter ville Thomas ha hjälp att lasta en Scania 111 på en trailer. "Jaja, det är väl ingen match, så kör i vind" sa jag övermodigt. Här bör du, käre läsare, ta fram dina kunskaper om det faktum att det är skillnad på hur man definierar "körbar". Det tog två timmar att få igång skrotet och få den på trailern. När allt var surrat for vi mot Lilla Edet för att knoppa en stund innan herr Terräng for vidare till Borås och jag fortsatte hem till den norra världen. När vi kom till hans farm var det ingen som eldat varför det var kallare än ute. Jag sov två timmar, struntade i att väcka tuppen, hällde ner två koppar kaffe samt en hårdbrömska. Ute på stora vägen var jag ensam och radion spelade "Skivor från Vetlanda". Den första halkan blänkade av stolthet i den gryende solen och hade jag inte varit trött, snuvig och i övrigt less hade det varit en gudomlig morgon. I Trollhättan hamnade jag i nåt som liknade en vattenrutschkana och trafiken vaknade med några andra bilar. Några timmar senare var jag hos Syster Yster och fick sova ett slag, duscha, äta och dricka mer kaffe.

Nu var det dags för språnget hemåt. Framåt Mora tättnade molnen och höstmörkret. Jag älskar bilar med bra lyse!!!! Backarna upp mot Orsa Finnmark var inget som N7:an tyckte om. Det rök ur "pipan", växlarna förbrukades och farten tappades. Bakom mig i mörkret blev billjusen fler och fler varför jag började se mig om efter en urkörning. Nåväl, allt gick utmärkt och jag kom fram till LaSVEGas. Jag stannade, hoppade ur på bästa truckermaner och släntrade in på den lokala burgerian med ett lätt blasé ansiktsuttryck. Jag intog en lätt blasé burgare och funderade över huruvida det skulle gå fortare om jag gick hem. Jag tyckte dock synd om N7:an så den fick följa med.

I Åsarna blev jag lite förvånad över alla små människor som vandrade runt på vägen till jag insåg att det inte fanns några utan att det var mina ögon som ville sova. Efter en liten palaver fick dom det. En timme senare vaknade min kropp av att den frös och hade ont. Vi fortsatte hem, då började det snöa!!!! Hur resten av resan gick tänker jag inte tala om för sådana ord är inte förenliga med god publicistsed. Vi kom hem mitt i natten eller tidigt på morgonen beroende på hur man ser det. Jag ramlade in genom dörren hemma, skrämde slag på hund och fru samt ramlade i säng. Dagen efter var det dags att lasta av och

återlämna lastbilen. Här hade jag kommit till en punkt när anden var villigare än köttet som var utomordentligt svagt. Lossningen gick INTE fort. Bilen hade dock gått som en klocka, dock med dieselmoln efter sig, och var förtjänt av att vila sig ordentligt. På måndag morgon fick den i alla fall fara till grusgropen och köra sprängsten, så jag antar att den inte var glad, men den hade ju fått se Partille och andra städer så den borde inte ha nått att klaga över.

Sensmoralen i denna långa berättelse blir: kontrollera värmen, ladda med bra musik samt tro inte att det ska gå som du planerat. Till dig som till äventyrs läst eller hört historien förut: Det var väl roligt att läsa den en gång till? Till er andra vill jag hälsa: Det har varit roligt att få skriva för er. Många hälsningar Lars Bergwall.

## EXTRA ÅRSMÖTE

Ärende: klubbens stadgar

Lördagen den 26 april kl 13.00  
Mitthögskolans Campus  
i Östersund (fd A4)

Samling vid entrén till Centrumhuset, hus G (det stora nybyggda huset med bibliotek mitt inne på området).

Vi inleder med årsmöte. Därefter visas Campusområdet och som avslutning bjuder JVBK på fika.

Gärna anmälan för fikats skull!  
Ring till Åke Jämmtsäter, tfn 063-10 59 78  
eller Kjell Persson, tfn 063-10 73 38.

*Välkommen!*

# Mopedutflykt mot okänt mål

Så var det dags igen för en efterlängtat tur på "gammoppen", och vädergudarna var med oss. För övrigt min 3:e utflykt. Halv tio lämnade jag, min äkta hälft Kent Blomkvist och svärfar Thore lugnet på "Guld-kusten" för att med dödsförakt ge oss ut i trafiken i stan. Samlingen klockan tio var på Travparkeringen. På vägen dit fick vi sällskap av några fler entusiaster som hängde på oss.

Många var på plats och alla höll tummarna att grejerna skulle hålla under dagen. Det fanns alla modeller (både på moppar och chaufförer...) två- och trehjuligt, cykel med påhängsmotor, remdrivet och även EU-moppar, men de fick naturligtvis köra sist...

Så var vi redo för avfärd och vi begav oss mot rondellen i Odensskog där trafiken stoppades upp av oss glada moppefrälsta. En del höll inte heller på att ta sig ur rondellen utan blev kvar några varv extra. Sen blev det cykelväg i skogen mot "Furan".

Väl framme där blev det lite tid att kika på de andra mopparna och lyssna efter om alla kommit fram till detta första stopp.

Nästa delmål blev Brunflo kyrka. Det blev lite "småvägskörning" ovanför Ope och folk gick man ur huse för att beundra den brokiga skaran och inandas den härliga doften av tvåtakt. Vid Rissnavägen kom jag och svärfar på att vi inte sett min gubbe på en stund, jag blev osäker på om han var före. Han har trimmat och brukar kolla av mig som då av naturliga skäl (han VILL inte trimma min moppe...) kommer efter. Så jag och svärfar stod en stund och klurade på om han inte ändå var före oss. Då kom JG Jonsson och talade om att hans gröna fina, välskötta och trimmade moppe förmodligen skurit redan vid Ope-backen. Vojne, vojne han som hade fikar! Dubbel bekräftelse fick vi av Benke och Kent i iskallt sinn, trots



Fikapaus i Brunflo, toppenväder denna utflyktsdag.  
Foto: Micke Johansson

katastrofen, kommit ihåg att skickat fikar med. Vilken tur, halva nöjet är ju goda mackor i solen.

Framme vid kyrkan, där det för övrigt var proppfullt med bilar på parkeringen, hade vi telefonkontakt och den inte så lite fräcka maken hade mage att föreslå att HAN skulle ta MIN moppe och jag skulle avstå!!! Men jag säger bara: Skyll sig själv när man ska trimma... Min är otrim-



Samling vid Sandviken under mopedutflykten 25 augusti 2002.

mad och gick som en klocka.

Uppe vid Brunflo kyrka stod TV4 Jämtland och filmade dyrgriparna. Det visades senare samma kväll på TV.

Plats för fikar blev Brunflo båthamn. Efter en stund kom Kent och hade moppen med sig - på släpvagn efter bil - och han försökte ännu en gång intala mig att det bästa vore om han fortsatte färden på min moppe.

Så jag drog på mig hjälmen och klickade igång så jag slapp höra gnället.

Efter fikar var det semesterparadiset Sandviken på tur. På väg dit blev det lite grusvägskörning i Överbryn och där i nedförbacken höll min moppe på att slita sig. Hade lite för

mycket gas för att det skulle vara lätt-hanterat att bromsa, men det gick bra.

Vid Sandviken och till Götes stora glädje körde alla minst ett varv runt kafeterian och spred mysig doft. Kent som nu gett upp tjetet och lämnat moppen hemma kom också för att inandas lite extra.

Åke Jonsson som lagt banan och bara gott omkring och myst med det hemliga slutmålet avslöjade nu: Lövstabadet.

Full fart över Vallsundsbron och invasion av badet. Vilka miner och stora ögon vi fick av alla solande och badande människor när 70-talet moppar kom inrullande. Några få icke-förstå-sig-påare höll för öron och näsa. De har säkert aldrig provat och var egentligen bara avundsjuka.

Där så avslöjades då hemligheten,

fick också klart för oss vad leendet i Åkes ansikte betydde... Bert Sjödin i egen hög person förkunnade att alla som drar på sig en plast påse som badbyxor (plastpåsar delades ut på plats) får hämta gratis hamburgare och dricka. Jaa, det såg roligt ut!!!

Sen de åtta första som frivilligt!? hoppade från tians trampolin (hur någon ens överväger att hoppa frivilligt övergår mitt förstånd...) skulle också bli tilldelade ett pris. Och ja, jag känner ju Kent Blomkvist relativt väl och efter tio år så det var bara till att hugga tag i en kamera och haka på tokerierna. Han och en Kent till begav sig uppåt. Väl däruppe kan man ju inte backa, för "riktiga karlar" finns bara en väg ner, den genom luften. Men först hade vi som stod nere på säker mark, fullt sjå att få gubbarna

uppmärksam på tjejen som stod där nere och visade vilken trampolinhöjd som fick hoppa. De hade också undrat när det var deras tur, de såg nämligen inte henne först... Först hoppade den andra Kent och jag tog kort. Sen hoppade min Kent och filmen tog slut, typiskt. Men det fanns många vittnen. Sen hoppade även Claes Rudbäck.

Bert har stora tankar om oss moppefrälsta som satte en gräns på de första åtta som hoppar. Vi som bara kör 30 km/tim. De som med livet som insats slängde sig ut i avgrunden fick i alla fall muggar till pris.

Så var denna underbara och mycket bra planerade moppeutflykt till ända, med en sommardag som visade en av sina bästa sidor. Missa inte den!!!

Gitte Blomkist

## MOPEDUTFLYKT

**lördag 14 juni**

**Start kl 10.00 från travparkeringen i Östersund**

**Ta med eget fika**

**Deltagaravgift 20 kronor för hela dagen**

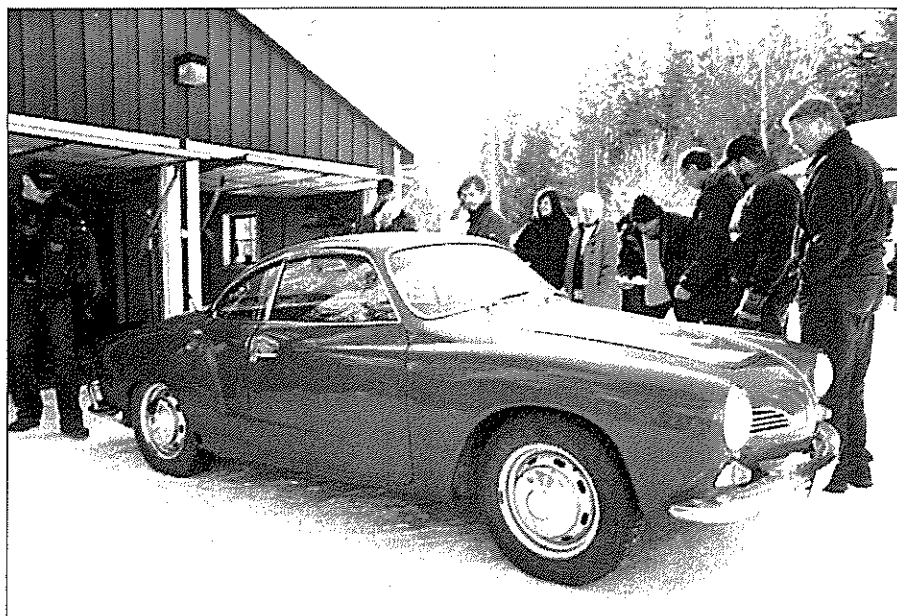
# Tjälasvängen på slingriga vägar



Lars-Åke Berggren gjorde dagens snyggaste 360 vid målgången med sin Ford Zephyr-59. Inte blev det sämre av att han även vann Concours de charme för sin "Pistvakt utstyrsel". Foto: Kjell Persson

I ett fantastiskt vårvinterväder gick starten för årets Tjälasväng, lördagen den 22 februari 2003.

Inte mindre än 43 ekipage med förväntansfulla besättningar ställde upp för att ta itu med knepiga skyltfrågor och luriga, bemannade kontroller utmed den slingriga rallyvägen. Efter en alltför snabb blick på kartan drog undertecknad iväg. Få se nu, Ede? Naturligtvis körde jag fel redan efter 30 sekunder - det vill säga i riktning mot Östersund... Kan tänka mig att J-G Jonsson i sin Renault 16 med vidhängande veteransnöskoter höjde ett förvånat ögonbryn när han upptäckte min röda Saab 96:a i backspegeln: J-G körde ju sist, för att samla in väg-pilar och tävlingsskyltar! Tablå.



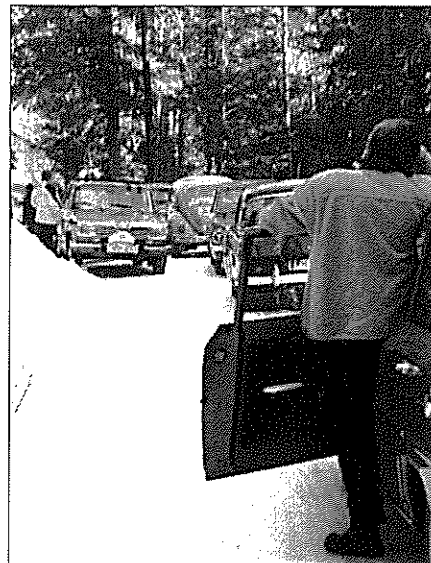
Vid kontrollen i Loke gällde det att hitta fem avsteg utvändigt från originalet på denna VW Karmann-Ghia.



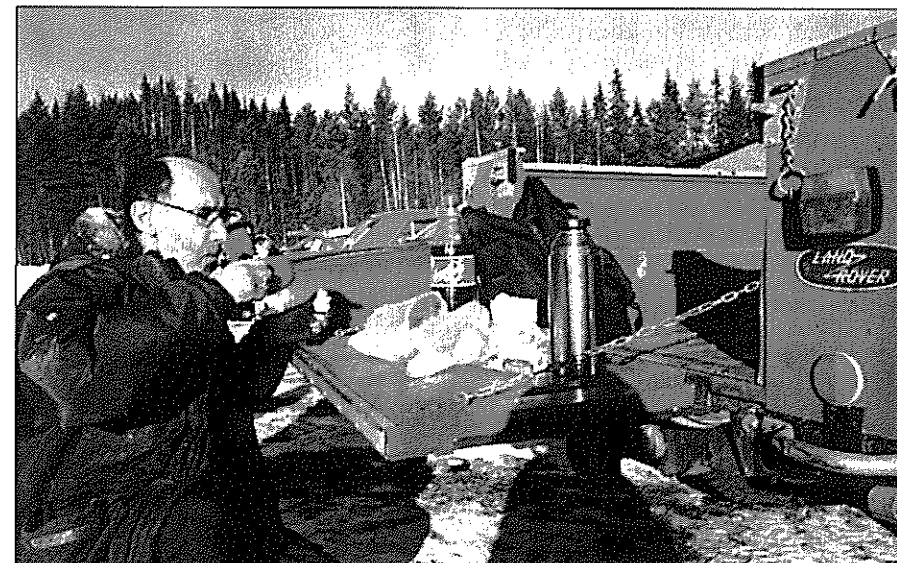
Bodsjö's slalombana med spark klarade Erik Söderholm enkelt.



Volvo 915 "Militärsugga" från 1957 kördes av Dick Granström.

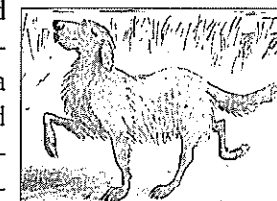


Vägen till lunchuppehållet i Brattbyn liknade morgonköerna på Essingeleden, lite smalare och mer snö bara.



En Land Rover med inbyggt fikabord är bra att ha tycker Göte Högbom.

I Ångsta väntade "korgboll" som det hette en gång i tiden och sedan följde en mängd varierande tävlingsupp-gifter, där arrangörerna övertrumfat varandra vad gällde variation och påhittighet. Dräpliga scener utspelades t ex i Tandsbyn där deltagarna likt stegande pelikaner



försökte pricka rätt med "näbben" mot en måltavla på marken. Och aldrig har väl en Karmann-Ghia blivit så uttittad som i Loke. Just där förresten blev en av mina barns läsa-saga-favoriter, "Hexadonten", förkroppsligad genom en charmig gatukorsning av schäfer och

pudel: Jycken såg ut precis som i boken!

En annan kompis utmed vägen blev bonnkatten Nelson i Berge, vars brorsa Elvis tyvärr blivit överkörd - eller var det tvärtom? Jon Rindberg, han med snöskorna för hästar du minns, var lite osäker på den saken. Nere vid Bodsjön (där jag i tidigt 70-tal fångade min hittills största gädda)

stod en vässad sparkstötting för ett udda rally i rallyt så att säga, där jag fick betyget "hyfsat iallafall, för att vara 08:a".

I Brattbyn några km därifrån väntade veteranbilklubben med sin imponerande vagnpark, en magnifik inramning till ett uppskattat lunchuppehåll där den medhavda "massäcken" smakade extra gott i solgasset. Här fanns också tid till att bekanta sig med alla fordon och deras entusiastiska besättningar - många klädda i tidstypiska kläder.

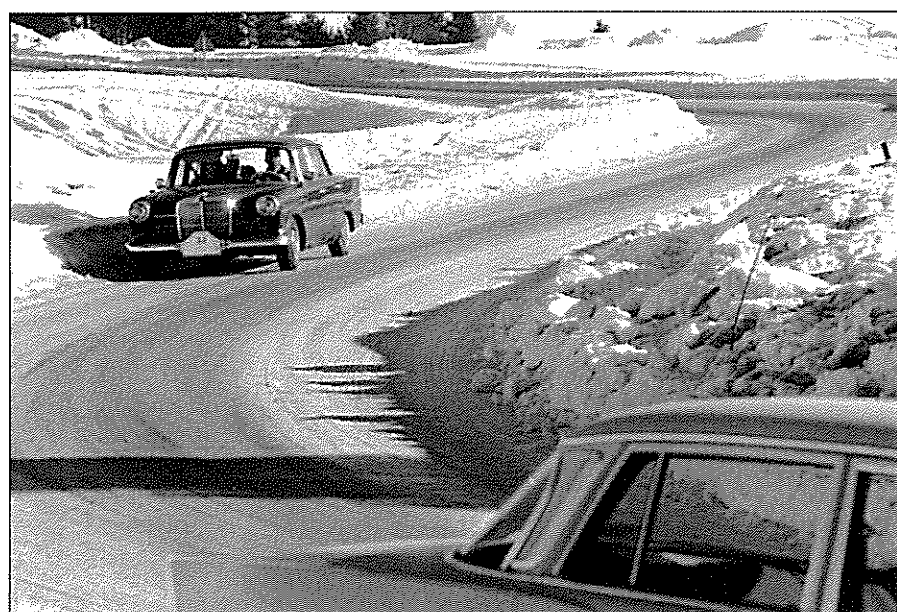
Trevligt, trevligt!!! Jag tror att alla nya medlemmar, dit även jag hör, kände sig varmt välkomna och övertygade om att vi hamnat i rätt sällskap! Efter en trevlig och kunnig guidning av gänget i Brattbyn (här var det lätt att glömma både tid och rum) gick färden vidare via kontroller i Värviken/Skylnäs, Hållsta Kvarn och slutligen eldprovet på den av Leif Söderberg plogade sjöisracebanan i Ballsta där "agnarna sållades från vetet": Hornen växte och många tryckte pelle-i-botten, vilket resulterade i närkontakt med snövallarna = kännbara spår på några av deltagarnas fordon, liksom i resultatlistan... Den som råkade värst illa ut var Jens Aspén i sin Ford Custom 300 -58. På målrakan kom de dånande med två tillbucklade bakskrämmor, men ändå med breda leenden: "Det här var jättekul!!!".

Mellan de bemannade kontrollerna var det inte mindre än 8 stolpar med 1-X-2-alternativ där tävlingskommittén klurat ut frågor vars rätta svar blev ett veritabelt persongalleri: Victoria, Yves Saint Laurent, Goliath, Selma Lagerlöf, Gustav Vasa, Arne "Kvarting" Tammer och (Alfa) Romeo! För att komma helt rätt skulle man också stega upp 77 meter över bron vid Skurun.

Efter en härlig dag med många lust-



Ice, hairpin left thigthens borde Ingo Forseth sagt till Håkan Olsson så han slapp snurra.



Mikael Söderholm rattar dieselmercan från 1964 genom kurvorna efter Ångsta.

fyllda inslag avslutades Tjälavägen, i arrangemang av Jemtlands Veteranbilkubb, med prisutdelning över en välförtjänt, mustig sopptallrik och goda mackor, varefter hela gänget åkte hem med sikte på nästa

evenemang - d.v.s. Storsjörallyt den 5 juli 2003!

Med ett varmt tack till alla de som gjorde Tjälavägen till ett oförglömligt minne tecknar jag å deltagarnas vägnar **Hogge V4 Gyllare**. (Startnummer 96, vad annars?!)

### Resultat av Tjälavägen 22 februari 2003

Namn	Fordon	Poäng	Placering
Hanna Jämstäter	Jaguar Mk 2 -67	135	1
Lars Jonsson	Princess 1800 -75	134	2
Carl-Olof Kingstad	Volvo Amazon -63	133	3
Ingrid Göransson	Citroen GS -78	131	4
J-G Jonsson	Renault 16 TL -77	129	5
Maths Pålsson	Volvo 142 -70	126	6
Elin Jernberg	VW Karmann-Ghia -62	123	7
Holger Gyllare	Saab 96 V4 -78	121	8
Åke Jonsson	VW 1600 Variant -71	121	8
Magnus Roos	Saab 96 -65	121	8
Nils Olof Olofsson	Mercury Cougar -69	120	11
Mikael Söderholm	Mercedes Benz 190 D -64	119	12
Kåre Torfjäll	Morris Minor -57	112	13
Tommy Persson	Saab 96 -62	111	14
Janne Pettersson	Opel Kadett -79	109	15
Claes Rudbeck	Volvo 343 -77	109	15
Bror Arhusiander	Mercedes Benz 300 TD -79	104	17
Anders Brattgrå	Chevrolet Chevy II Nova -66	103	18
Rolf Fridh	Jawa 250 -62	102	19
Marcel Rådström	Volvo PV 444 H -54	102	19
Sture Kindberg	Saab 96 -62	102	19

### Övriga deltagare utan inbördes placering (i alfabetisk märkesordning)

Karl-Jonny Forfot	Austin Mini Countryman -65
Bengt Olof Andersson	Cadillac -60
Jens Aspén	Ford Custom 300 -58
Lars-Åke Berggren	Ford Zephyr -59
Östen Nilsson	Ford Cortina GT -66
Ingemar Isaksson	Ford Transit -72
Tony Erlandsson	Jawa 250 -62
Roland Johansson	Jawa 250 -62
Göte Högbom	Land Rover -55
Yngve Boson	Morris Minor -59
Mikael Eriksson	Morris Minor Traveller -59
Roger Skog	Opel Rekord -63
Ola Westberg	Opel Rekord -64
Ivan Linde	Saab 96 V4 -71
Gunnar Isaksson	Toyota Celica GT4 -88
Hans-Erik Sundin	Willys Jeep -50
Sven Jernberg	Volkswagen 1200 -54
Marcus Nordström	Volkswagen 1200 -62
Micke Johansson	Volkswagen -72
Sven-Bertil Sahlin	Volkswagen Transporter -77
Dick Granström	Volvo 915 -57
John-Erik Vallström	Volvo Duett -66

### JOBMEAL, SOLSKEN OCH BILBOLAGET

Årets Tjälavägen tangerade förra årets höga deltagarantal: 43 ekipage. En glädjande siffra för oss som jobbat med arrangemanget. Det allra mest glädjande var kanske vädret och de fina vintervägarna. Företaget som välkomnade de startande med kaffe och kaka var JOBmeal (=Micke Morris). Efter lite oväntat strul i starten var det mest solsken under hela rallyt. Väntan vid målet, på att de sista ekipagen skulle droppa in, underlättades av soppan som BILBOLAGET var med och sponsrade. Vi som arrangerade tackar alla som bidrog till lyckat rally.

**Rallykommittén**

### Damklassen

- 1 Hanna Jämstäter Jaguar Mk 2 -67
- 2 Ingrid Göransson Citroen GS -78
- 3 Elin Jernberg VW Karmann-Ghia -62

### MC-klassen

Rolf Fridh Jawa 250 -62

### Concours de charme

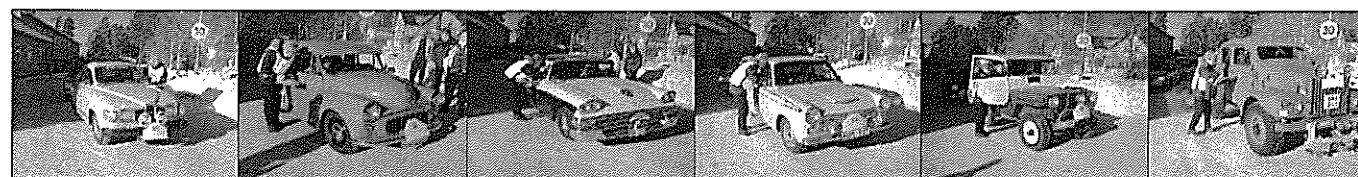
Lars-Åke Berggren Ford Zephyr -59

### Djävlat mest

Tony Erlandsson Jawa 250 -62

### Kvaddat värst

Jens Aspén med sin Ford Custom 300 -58



Holger Gyllare

Kåre Torfjäll

Jens Aspén

Östen Nilsson

Hans-Erik Sundin

Dick Granström

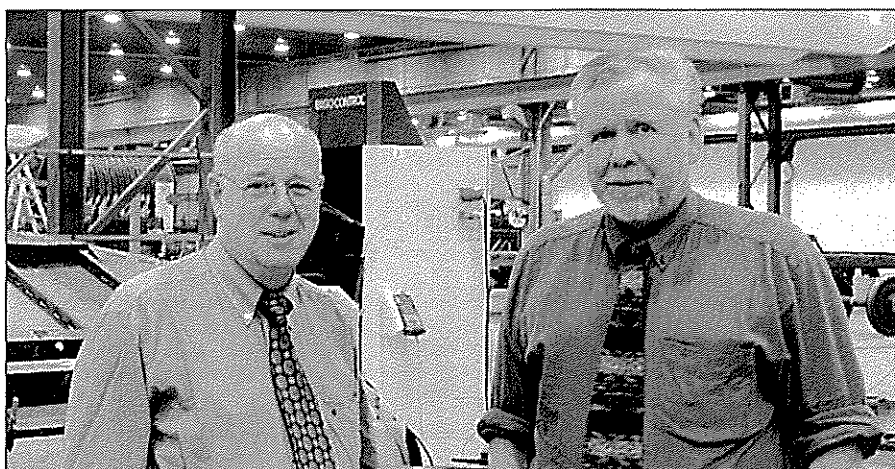
## Två grabbar med stor verkstad

Två unga grabbar klev på Vigge-bussen för ett antal år sedan. Den ene var van vid skogsarbete och den andre var duktig på att tillverka träkaggar. Dom ville jobba med något annat, klev av i Östersund och hamnade så småningom i en nedlagd vagnsverkstad i Lugnvik.

Han som hade gått i skogen heter Alvar Jonsson och en snöig afton nu i januari, berättade den andre, Paul-Anders Paulsson, hur det gick till. Vi som lyssnade var på studiebesök hos de två som i år omsätter 135 miljoner kronor tillsammans med sina arbetskamrater, dvs cirka 130 kvinnor och män som också jobbar på Jonsson & Paulsson Industri AB. Grabbarna fick jobb på en verkstadsindustri i Odenskog och utvecklades såpass att dom omkring 1980 tyckte att dom kunde hitta på något eget.

### Startade med stängt!

- Vi fick några man med oss berättar Paul-Anders. Dom vågade tro på våra idéer trots att företaget började med att vara stängt - 1 maj 1981. Men det var ett bra datum. Då är alla le-



Alvar Jonsson och Paul-Anders Paulsson, skapare av ett av länets största industriföretag. Foto: Staffan Husberg

diga och varje år slipper företaget bjuda 130 anställda på födelsedags-tårta! Ja, kostnadsmedvetna är de två kompanjonerna, men framförallt är dom personalmedvetna och det uppskattas. Till bevisen på det hör bland annat att företaget 1992 fick Metallarbetarens Miljöpris.

### Målet är långsiktig trygghet

Ett annat bevis får man när Paul-Anders går igenom företagets olika mål.

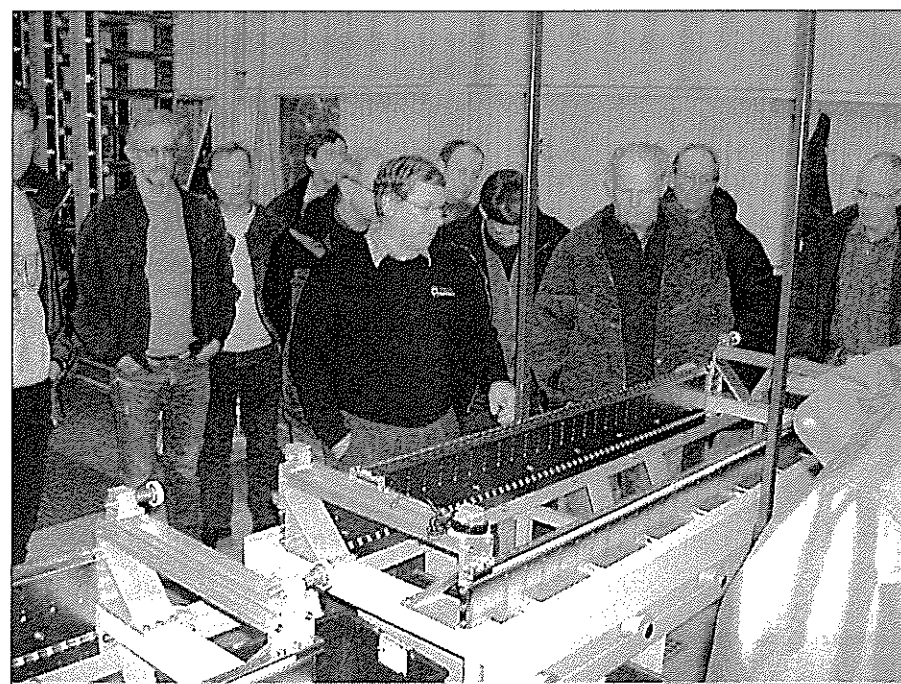
Det övergripande visar sig vara att skapa långsiktig trygghet och det gäller inte minst för personalen. Paul-Anders har mycket att berätta, både med humor och ironi. Han framhåller ofta personalen, men gav oss även en inblick i de duster han genom åren haft med både myndighetspersoner och bankfolk. Dom har ofta haft mera omtanke om den egna rumpan, än tilltro till hans och Alvars, samt - inte minst - de anställdas förmåga att skapa en framtid för sig själva och för länet.

### Beundran och utmärkelser

Samtidigt har dom fått ett flertal utmärkelser från folk som förstått och beundrat deras förmåga. Te x har dom mottagit Norrlandsförbundets pris Norrlandsbjörnen, utsetts till Årets Företagare i Jämtland, mottagit Sven O Perssons pris för föredömlig företagargärning och även fått jämställdhetspris för ansträngningarna att få in flera kvinnor i produktionen.

### Rundvandring med VD

Häromåret tyckte Paul-Anders och Alvar att dom kommit så långt att det var dags att anställa en chef. Han heter Thomas Prytz och ställde upp som mycket uppskattad ciceron när



Företagets VD, Thomas Prytz, visade bland annat exempel på specialskåp som Jonsson & Paulsson tillverkar för elektronikindustrin.

vi i veteranbilklubben blev bjudna på en rundvandring i verkstaden. Den är enormt stor. Det tyckte även Paul-Anders inför beslutet att flytta in 1997. Anläggningen omfattar nämligen hela 25 000 kvadratmeter - det motsvarar fem fotbollsplaner!

### Imponerande maskinpark

Thomas visar oss runt och berättar om den både miljö- och kvalitetscertifierade produktionen. Den pågår i skift och vi imponeras dels av laserskärare, fleroperationsmaskiner, svarvar, fräsar, svetsrobotar m m, dels av hur rent och snyggt det är. Det mesta tycks vara datastyrt, vilket inte innebär minskad arbetsstyrka, menar Paul-Anders.

- Tvärtom, maskinerna är visserligen exakta och effektiva, men samtidigt kräver dom kontinuerlig tillsyn och service. Nya jobb kräver dessutom ny programmering. Vi passerar monteringen där man plockar ihop eltruckar av märket BT.

Bland andra stora kunder märks Volvos lastmaskiner. Dit levererar företaget cirka 500 olika detaljer varav åtskilliga jobbar därute i snösvängen medan vårt besök pågår.

### Störst i länet på lackering

Längst bort finns två lackeringshallar, 55 meter långa! "Dörrarna" är "bara" drygt 4 meter breda vilket gör att modulerna som ska lackas och levereras till off-shore-industrin går



- Här på tavlan, ser man hur detaljerna förflyttar sig mellan de olika stationerna i lackeringsprocessen, berättar Thomas Prytz. Vi besökare studerar flödet: Förbehandling med rostskyddande zinkmangan, torkning 100°, primer, ugn 170°, mera primer, lackering med robotar, ugn 200° och sist kylning. Sen sitter färgen!

in med knapp nöd. Dessa bitar väger 11 ton och att bolla med dom för att lacka undersidan är lite tricksigt.

På vägen tillbaka gick vi genom den riktigt stora lackeringshallen på nära 2 000 kvadratmeter. Den har två långa lackeringslinjer med automatik och ugnar. Delarna som är upphängda för pulverlackering rör sig hela tiden framåt med 0,06 km/tim och man kan köra enheter på 2 x 1 x 1,5 meter, vilket ju är ganska stort. På vätackslinan skulle till och med mindre

vankarosser kunna lackeras, eftersom den tillåter enheter på 5 x 2 x 2,5 meter.

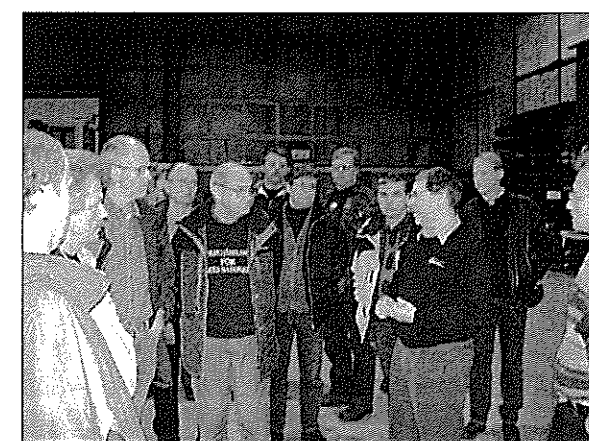
Flera av de cirka 25 deltagande klubbmedlemmarna hade jobbat i anläggningen tidigare, när den var SJ:s vagnsverkstad. Dom var lika imponerade som vi andra över Jonsson & Paulsson och glada över att två fattiga grabbar som kom till stan med Viggebussen, kunnat bygga upp en så framstående och omfattande industri.

Text och besöksfoto: Arne Nilsson

Paul-Anders Paulsson berättade att i själva verket är Jonsson & Paulsson Industri AB en grupp företag. Där ingår bland annat Östersunds Industriverktyg som sysselsätter fem man. Det finns också en speciell utvecklings- och konstruktionsavdelning som jobbar med både egna och utifrån kommande uppdrag.

Vi fick även höra att trots upprepade flyttningar till allt större lokaler under företagets femton första år, rädde växtvärk mest hela tiden.

- Från början var Alvars och mitt mål att skapa ett företag med uppåt 15 man, men expansionen krävde snart 24 anställda. Och sen 75 personer. Idag sysselsätter man 130 personer efter att under senaste halvåret ha anställt ett 40-tal och ytterligare några skickliga svetsare, gärna kvinnliga, är välkomna.



Våra svetsare, inte minst de kvinnliga, är mycket duktiga och sådana vill vi gärna ha fler, säger Thomas Prytz, som framhåller hur viktigt det är att ha skicklig och positiv personal.

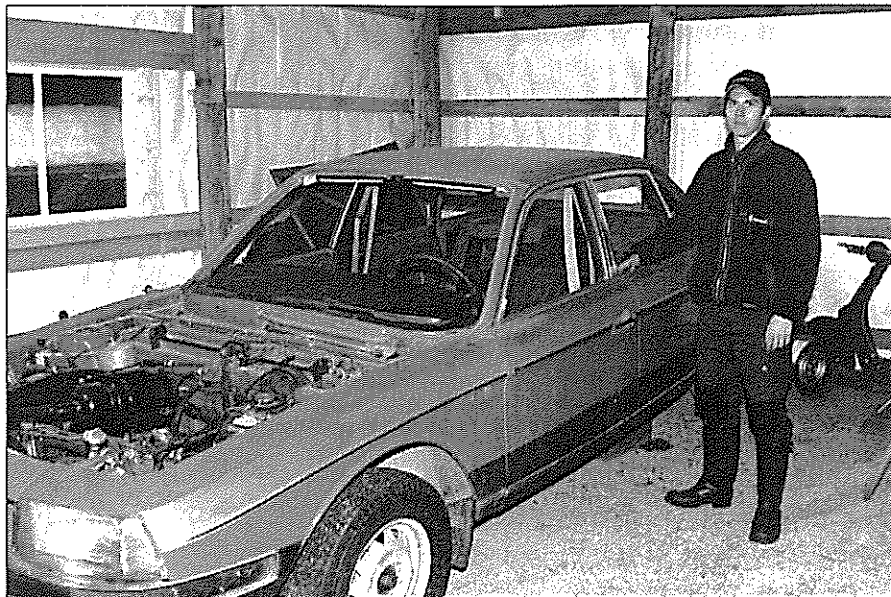
## Klassisk bil med Wankelmotor

NSU Ro 80 var förmodligen en klassiker redan som ny. Förutom att den hade Wankel-motor, utmärkte den sig genom en karossform som var före sin tid, plus en mängd intressanta konstruktionslösningar. Den var ganska dyr, man fick inte sälja så många. Wankelmotorn fick dåligt rykte, och sen har rostent gått hårt fram med de flesta. Därför börjar dessa bilar bli riktigt sällsynta.

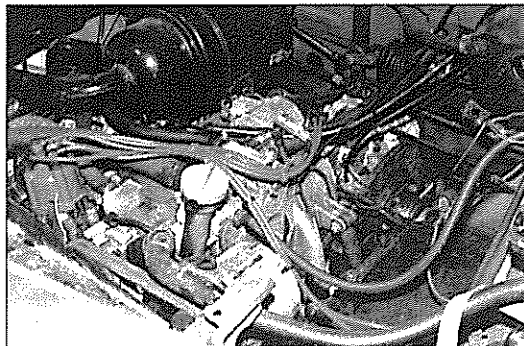
Men i Alanäset finns faktiskt ett exemplar. Den ägs av Anders Johansson som fick tag på den i höstas. Karossen är i mycket bra skick, bortsett från lacken som skadats när den tidigare en period stod täckt av en presenning.

Det närmaste etappmålet är nu att få ordning på bland annat bromsarna, samt att kunna provstarta motorn. Den här bilen som är en -69, lär ursprungligen ha varit en demonstrationsbil hos Sharp, som då sålde bland annat kommunikationsradio. Den gick sedan i Strömsund fram till -84 då den avställdes. Under denna tid byttes motorn -79, då den gått 3900 mil. Nu står mätaren på 7800.

Sven Asp



Lägg märke till hur lite som syns av motorn.



Det finns en Wankelmotor härunder någonstans. En mekanisk koppling frikopplar så fort man lägger en hand på växelspaken. Sen tar en momentomvandlare hand om kraften till växellådan.

## FLYGDAG

16 augusti 2003

Lördagen 16 augusti 2003, anordnar Frösö Flygklubb och Östersunds Flygklubb gemensamt en internationell flygdag på Frösön. I samband med flygdagen är avsikten att genomföra en visning av både gamla och nya bilar.

Därför inbjuds Veteranbilklubben att visa upp sina fordon i en fast utställning under dagen.

Eftersom utställningen sker inom militärt område och civil flygtrafik kommer att pågå måste vi redovisa hur vi tänker disponera markytorna, vilket i sin tur innebär att vi måste ha en bindande anmälan om vilka fordon som ska delta, senast 2003-07-01.

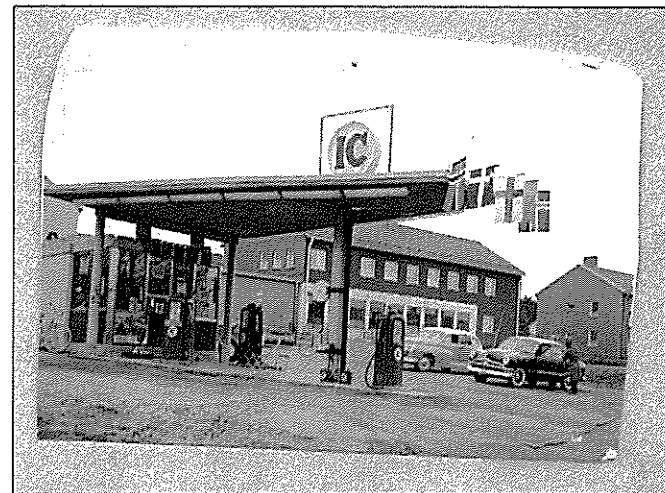
Varje fordonsägare som vill delta skall anmäla detta till Harry Sjöström på telefon 070-530 32 75, e-mail [harry.sjostrom@liftbyggarna.se](mailto:harry.sjostrom@liftbyggarna.se) eller fax 063-18 10 61.

På anmälan skall anges vilket fordon det gäller, ägare, och tel nr till ägaren (eller kontaktperson). Varje deltagande fordon erhåller 2 st inträdesbiljetter till flygdagen.

*Vi hoppas på stor uppslutning!*

## Uppväxten med olje- och bensindoft

Jag växte upp bland olje- och bensindoft eftersom min far förestod en bensinstation. Nu är jag gift med ordföranden i veteranbilklubben och därför har jag blivit ombedd att skriva lite om hur det var på en bensinstation under 50-talet.



Vem var då denne bensinstationsföreståndare? Jo hans namn var Jack Norström och han började sin bensinkarriär med IC söder. Först drev han Södergaraget men tyckte att det även skulle finnas en bensinstation och startade därmed 1951-52 IC Söder. Jag var inte gammal på den tiden men har naturligtvis många minnen.

Macken var inte stor men den hade en stor kundkrets eftersom min far var en hejare på att laga bilar och mycket



uppfinningsrik. På den tiden var det service. Du fick tankat och putsat rutor av någon trevlig personal som även kollade både vatten

och olja. Personalen var klädd i blå rock och båtmössa med IC:s emblem och de hälsade alltid kunden med en honnör. Smörjbrygga fanns först endast ute men det byggdes även en senare i det nedre garaget. Karl-Erik Hellström, som var smörjare, uppfann moussen redan på 50-talet. Han hade alltid fett i håret så att det stod rätt upp och man kunde se fettkulorna längst ut på det kortklippta huvudet. Han, Karl-Erik, kunde pressa cigarettröken ur ögonen. Jag var mycket imponerad, men jag vet inte om det var sant eller om det bara var en illusion.

Service var ju som sagt mycket god. De gjorde allt för att kunden skulle vara nöjd. Ett exempel var när pappa bogserade en ihopfrusen bil fram och tillbaka till Furu-parken med sin Dodge -48, problemet var att bilens alla fyra hjul stod stilla. Han fick i alla fall imponera på gubbarna med sin starka bil.

På helgerna fick mina syskon, Inger och Ivan, hjälpa till att tvätta taxibilar och även likbilen. Tvätten av likbilen tyckte min syster var mycket olustigt. Ivan fick även hjälpa till att parkera bilarna inne i garaget, vilket gjorde honom till en hejare på att backa.

Macken var liten. På baksidan fanns en dörr och den gick in till oljeförrådet. I förrådet fanns även toaletten och på toaletten hängde en almanack med en bild av en snygg naken tjej, det hörde liksom till. På den tiden talades inte om diskriminering. Själva butiken var liten men där fanns allt som hörde till bilen; vax, trassel m m och naturligtvis snygga figurer av brudar som hängdes upp i bilens fönster. Det var alltid trångt inne på macken eftersom det var en naturlig mötesplats för bilburna.

Bensinpumparna stod först utan tak vilket blev besvärligt för personalen när det regnade och snöade men senare lyckades pappa få igenom att det skulle byggas ett tak. Sommartid både tvättades och smörjdes bilarna utomhus i anknytning till macken.

Macken öppnades kl. 06.00 varje morgon och stängdes kl. 22.00. Min pappa kom först och gick sist. Eftersom även garaget ingick skulle vissa bilar köras fram på morgonen så att de lättare kunde hämtas ut av kunderna, vilket var en service med ringa betalning. Det var likadant vardag som helg.

Min syster, Inger, började arbeta på macken 1956. Hon var den första kvinnliga serviceflickan i stan. Det var ovanligt med kvinnlig personal men min pappa var mycket stolt att ha sin dotter arbetande på macken och det var populärt bland kunderna. 1957 lämnade min far IC och övergick till BP då han öppnade BP Hofvallen och min syster blev vald till årets rallyflicka, men det är en annan historia.

Jag kan ännu idag känna atmosfären och framförallt lukten, både på macken och hemma i hallen, när jag blundar och tänker tillbaka. Det var en rolig tid.



Anna-Lisa Staverfelt

# JUHLATALWIAJO JYVÄSKYLÄRALLYT

Vi var några stycken som åkte till Finland sista helgen i februari. Vinterrallyt går alltid i trakterna runt Jyväskylä, ca. 28 mil sydväst om Vasa. Årets rally, som var det trettionde i ordningen, hade målgången 8-10 mil väster om Jyväskylä, och en titt på kartan visade att vi hade närmare till Ryssland än till Sverige.

Vi som åkte från JVBK var Yngve Boson och Dick Granström i Morris -59, Sture Kindberg och Sven Jernberg i Saab -62, Evert Larsson och Bengt Larsson i Saab -66, Ulf Horn och Nils-Olov Högstrom i Saab -64, Peter Berg i VW 1200 -55. Peter tog bilen på släpvagn, och åkte över Stockholm.

Tre Saabar mot en Morris, det var ingen fara, jag såg dem i backspegeln under hela resan. Konstigt egentligen, efter oss var det aldrig någon kö, men efter Saabarna var det en lång kö med bilar hela tiden.

Resan gick från Östersund till Umeå torsdag morgon, där vi träffade tre stycken Umeåbor. Vi var sju bilar på båten över. I Vasa hade Rolf Berggren ordnat med hotellrum och varmgarage.

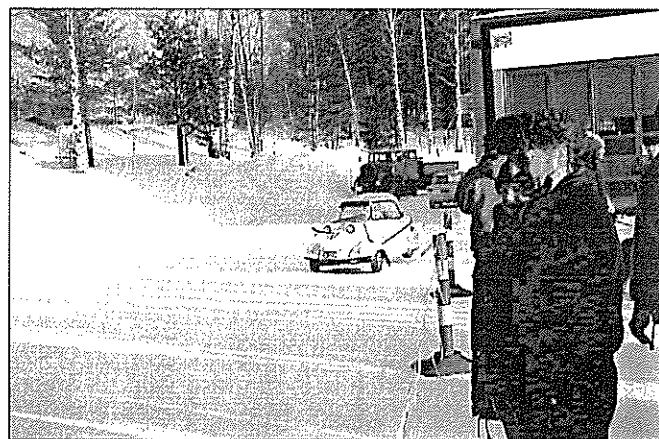
Fredagen hade vi gott om tid. Vi skulle förflytta oss från Vasa till nästa övernattnings i Järvenpää. Ett mycket speciellt ställe, det är en bondgård som ligger mitt i skogen, helt omöj-



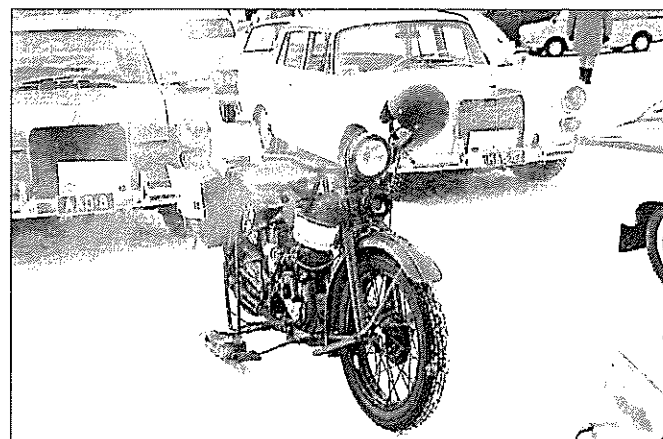
Ulf Horn, jag och Peter Berg före start, - 30 grader.



Startplatsen.



Messersmith från starten.



Harley Davidson med skidor.

## Rally

ligt att hitta om man har karta och vägbeskrivning. Man måste ha blivit visad platsen. (Tittar man i kartboken, finns det 26 st. Järvenpää.)

Arrangören brukar samla de flesta svenskar på den här gården, kvällen före rallyt. I år ca 25 st. Deltagare från Stockholmstrakten i söder till Vitå i norr.

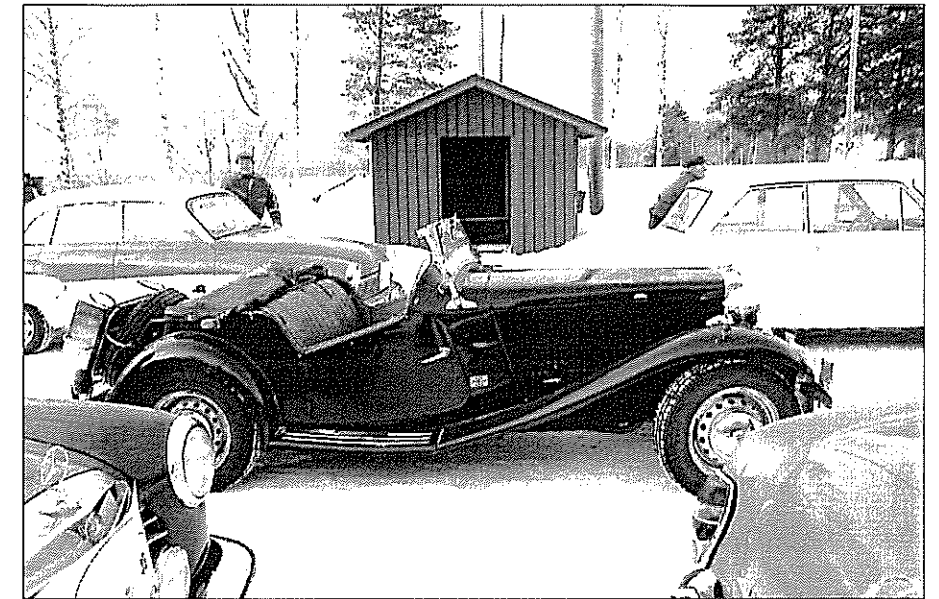
En prestation (för att vara en Stockholmare) var Leo Tatti med fru som åkte i en MG TD från Stockholm till Järvenpää, sedan rallyt på lördagen, (-34 på morgonen) och sedan hem igen på söndagen. Utan tak.

För en Jämtlänning som mig var det inte så märkvärdigt. Första året jag var dit åkte jag Volkswagen med Sven Jernberg. Den gången var det -45 grader, och även fast vi hade tak så hade det varit varmare att sitta ute.

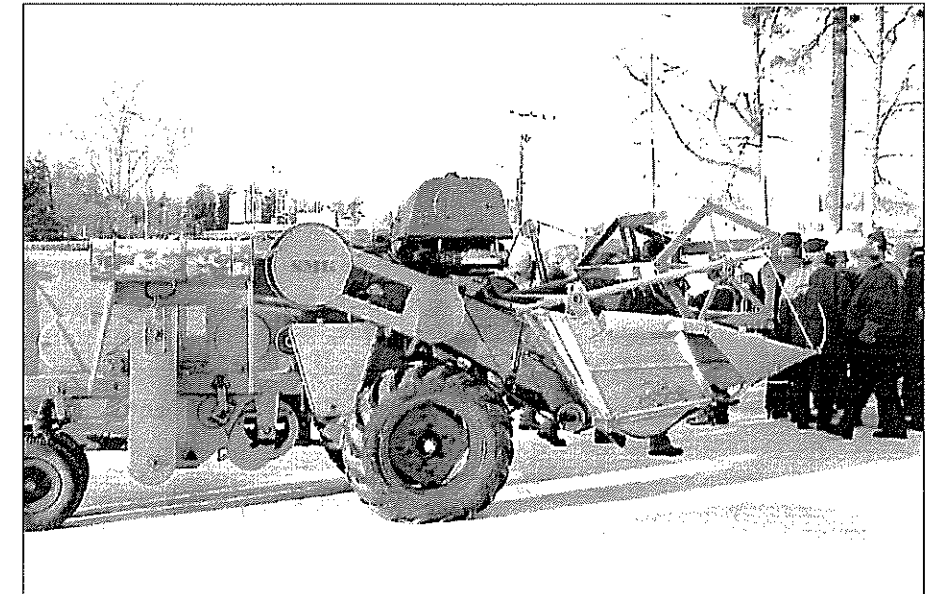
Lördagen var rallydagen. Starten var i själva Jyväskylä, det var Finska bilprovningen som upplåtit sina lokaler. Därifrån var det en "pilad" bana ca. 10 mil lång. Frågor vid start, mål och vid matuppehåll.

Personligen tyckte jag att banan var för lätt i år, breda fina asfaltvägar, väldigt lite skogsbilväg. Smalt och krokigt brukar det vara. Backigt och helst någon bit oplogat. I år körde ingen fast.

Målgång blev det fram på eftermiddagen. Mitt i tallskogen stod ett hotell, där hade vi bokat en stuga, och eftersom jag och Dick var först ställde jag Morrisen under carporten.



Leo Tatti från Vallentuna (varmare än Sven Jernbergs folkvagnar).



Man åker alltid öppet i Finland.



Fikauppehåll i Kyyjärvi.



En Opel Kapitän tillsammans med lastbilar.

Forts nästa sida.

På kvällen var det middag och prisutdelning. Det var enda gången under resan som alla Saabarna var före mig.

Sture var snabbast på isbanan, 3:a i klassen och 6:a totalt. Ulf vann sin klass och var 4:a på isbanan. Evert blev 9:a i klassen och 7:a på isbanan. Jag slog Peter både i klassen och på isbanan.

Veteranbilsrally i Finland är lite speciellt, de verkar ta det hela väldigt allvarligt, svåra frågor, många bilmärken man aldrig hört talas om, och så åker man öppet hur kallt det än är.

Söndagen ägnades till att åka tillbaka till Vasa. På vägen dit besökte vi ett mycket bra flygplansmuseum.

I Vasa väntade, väntade och väntade vi på båten, och när den väl kom, vi lastat, och gett oss av, satt vi på havet och väntade på att isbrytaren skulle hjälpa oss till Umeå. Vi hann lagom till hotellet för att äta frukost.

På resan mellan Umeå-Östersund hände inte mer än att Saabarna hann ikapp oss, man blev omkörd.

Några telefonsamtal före Dorotea, om hunger, och att man borde äta. Två gick på det, och vi var på så sätt först i Östersund. (Ulf räknas inte, för han hade Saaben på bil-trailer.)

Från torsdag morgon till söndag eftermiddag hade vi åkt 150 mil.

Vi får se nästa år om det blir en fjärde gång.

**Yngve Boson**



Matuppehåll med köttsoffa. Finska TV var på plats.



Parkering mellan Åsele och Dorotea.

## Marknadssäljare på väg



JG Jonsson på väg med ett mycket tungt släp för en Amazon. Foto: Micke Johansson



JG och Calle Kingstad var på marknad under Classic Car Week i somras. Foto: Micke Johansson

## Kalle Roos tysta MC

"En vattenkyld motorcykel? Har du sett den?" frågade jag tvivlande. Det var min brors kompis Alf, som under något av sjuttiotalets första år, berättade att det skulle stå en sådan hos hans granne på Östra Havsnäs. Varje gång som jag sen träffade Alf, frågade jag om han kollat upp den där vattenkylda mc:n, men det hade han naturligtvis inte kommit ihåg.

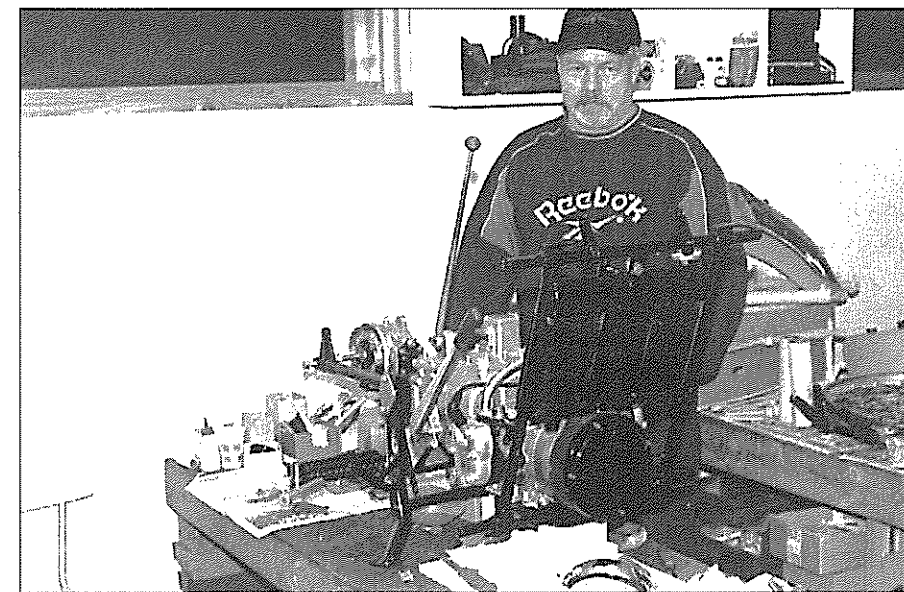
Det hela lät så osannolikt att det dröjde till 1976, innan jag ringde till denne granne, som bekräftade att visst stod det en vattenkyld motorcykel i hans ladugård, och visst var jag välkommen att titta på den, men den var inte hans.

Väl på plats visade det sej att motorcykeln var en Velocette LE. I högsta grad vattenkyld. Vilket innebär att man någon gång haft rent vatten utan frostskydd i. Vilket också med fysikalisk förutsägbarhet resulterat i sönderfrusna topplock.

Bakdelen på maskinen var dessutom isärskruvad. Bland alla ytrostiga delar, fann jag både en kardanaxel i två delar, och en hel.

Förmodligen var detta anledningen till att den var nedplockad.

Kardanaxel kanske du undrar över, men de här motorcyklarna var faktiskt kardandrivna. Överhuvudtaget var Velocette LE en maskin med ett överskott av tekniska finesser. Däremot hade dess motor på enbart 200



Kalle Roos betraktar sin Velocette.

kubik ett underskott av hästkrafter. Så hur den gamla kardanaxeln kunnat vridas av är en teknisk gåta.

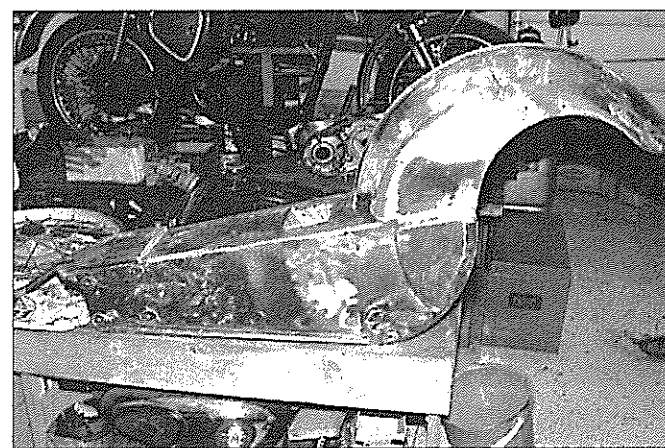
Den ursprunglige ägaren kunde heller inte upplysa om hur det gått till, eftersom han var död. Hans son bodde emellertid i Strömsund, och hade ingenting emot att sälja Velocetten. Så en vårvinterdag lastade jag in alla bitar i en Renault 4 och körde hem.

Därefter dröjde det några år, men sen behövde jag pengar för att finansiera köpet av dröm-motorcykeln. Bland annat fick Velocetten gå.

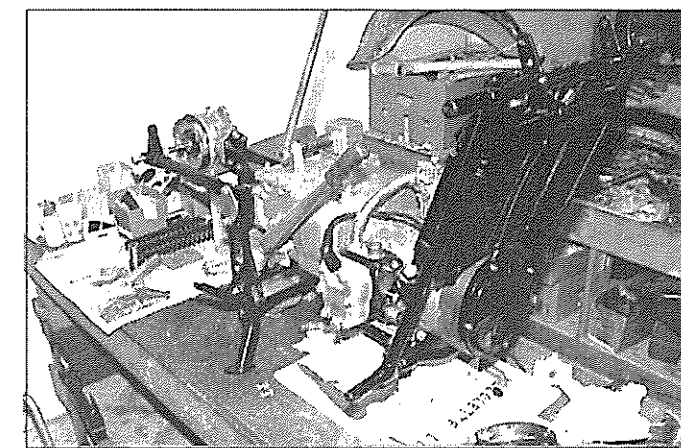
Köpare blev Kalle Roos från Tullingsås. Det kunde verka lite mot-

sägelsefullt, eftersom Kalle ända sen mitten av 60-talet var känd inom en stor radie. Och det var inga små snälla cyklar han var känd för, utan de mest brutala och råstarka motorcyklar som producerades i England den här tiden. Men det är kanske därför som det blev intressant med en maskin som Velocette LE.

Just nu jobbar Kalle med "karossen". Den här motorcykeln saknar ram, istället sitter allting upphängt i chassiet av pressad plåt. Motor och transmission är nästan färdigrenoverade.



Plåtkarossen är nu renslipad.



Kraftpaketet med startspak och växelspak.

Forts nästa sida.

Om man ska försöka sej på en kort sammanfattning för att förklara bakgrunden till denna mc, blir det så här:

Efter andra världskriget, trodde man på Velocette-fabriken att framtidens motorcykel skulle vara bekväm, väderskyddande, tystgående, bränslesnål. Ja, kort sagt en sofistikerad mc som vem som helst kunde köra.

När man sen drog upp riktlinjerna för konstruktionen, överträffade den ena finessen den andra. Tvåcylindrig boxeromotor, vattenkyld och med sidventiler för tyst gång, kardandrift för att slippa den smutsiga kedjan, växelspak som på en bil, starthandtag i stället för pedal m m. Det tycks bara ha varit en sak som man inte tänkte på: tillverkningskostnaden.

Det här är en motorcykel som är fullpackad med dyra kuggdrev, kul och rullager. Man skulle kunna tro att konstruktören hade provision för varje extra del han ritade in i konstruktionen.

Sen var ju marknadsundersökningen åt skogen också. Engelsmännen som skulle ha kunnat vara intresserade av en tyst och snäll tvåhjulning, ville ännu hellre ha en bil. De renodlade motorcyklisterna däremot, ville ha hästkrafter, kubikcentimetrar, och helst en massa avgasljud.

Okej, vi får inse att marknadsmissigt var det en flopp, men det är en fantastisk konstruktion. Hela drivpaketet domineras av en mycket hög kvalitet och finish. Och visst lyckades man med att konstruera den tysta motorcykeln. Åtminstone tror jag det. Jag har sett en hel del Velocette LE i England, men jag har inte hört någon. Däremot har jag sett att det rökte lite ur avgasröret på dem, men något motorljud, nej tyvärr. Kalle Roos påstår att man ska kunna höra klappret från brytarspetsarna om det är helt tyst i omgivningen. Så nu ser vi fram emot att få höra, eller inte höra Kalles LE snart.

Sven Asp

## Debatt vill han ha, debatt ska han få

Bästa JG Jonsson: Ditt debattinlägg i vinternumret, var det dummaste jag läst ända sen jag läste något om att Lucas elsystem inte var bra.

Först och främst vill jag fastslå att sådana personer som JG, är bland de mest värdefulla personerna i en klubb. Att arrangera evenemang utan att få ett tack ens, är nog tyvärr ofta verkligheten för dessa aktiva personer.

Men sen kommer vi till den verkliga solförmörkelsen. Att bara kasta fram ett påstående som kan tolkas som att passiva medlemmar inte har något i klubben att göra, är lika lysande som strålkastarskenet från en 50-tals folkvagn.

Du frågar var medlemmarna finns. Det bästa svaret på den frågan är att beskriva några av de mest typiska klubbmedlemmarna.

### 1. Har-inte-tid-arten

Den mest förekommande arten av veteran fordonsmänniskor. De som sysslar med gamla fordon är aktiva människor som ofta är med i flera föreningar. De renoverar också ofta själva sina hus. De har också ofta barn som absolut inte vill tillbringa dagen i baksätet. Men de är naturligtvis medlemmar, för nästa år...

### 2. Blir-inte-klar-arten

Också en mycket flitigt förekommande art inom veteranfolk-släktet. Renoveringen drar ut på tiden på grund av tidsbrist (se art nr 1), penningbrist eller brist på alla de delar som saknas. Den här arten har dock ofta ett stort utbyte av sin hobby, eftersom det här med att leta delar skapar kontakter med andra som har likadana fordon, något som för många

är lika roligt som att bli klar med fordonet. Men de är naturligtvis medlemmar, eftersom matrikeln visar vilka fordon som finns i klubben, och får dom bara tag på delarna som saknas...

### 3. Samlar-arten

Den här arten hinner nätt och jämt dra hem sitt nya dröm-objekt, förrän han får tips om ett annat fordon som han absolut måste köpa eftersom priset just nu är oslagbart. Han hinner nätt och jämt dra hem det nya objektet förrän han får ett tips...o.s.v.

Men naturligtvis är han medlem, ty större optimister än samlar-arten får man leta efter. Han tror uppriktigt att till nästa Storsjörally...

### 4. Teori-arten

Den här arten har inget fordon, men har ett mycket stort utbyte av att diskutera fordon med andra. Att dessutom läsa om gamla fordon kan vara tillräckligt för denna art. Men naturligtvis är han medlem eftersom det trots allt kan dyka upp en bil i någon annans...

### Bästa medlemmar!

JG Jonsson tror att det enda som speglar veteranbilklubbens verksamhet är det som syns på officiella evenemang och klubbträffar. Låt honom tro det. För i verkligheten finns det mängder med telefonsamtal och besök mellan medlemmar. Där är veteranbilklubben ofta den sammanhållande länken. Alla ska känna sej välkomna i klubben vare sej de håller på med bilar, motorcyklar, mopeder, militärfordon, gamla kläder, bensinpumpar, traktorer, stationärmotorer, grävmaskiner...

Sven Asp

## En unik Biscayne på Frösön

När Lars Henric Lundström köpte sin Cheva var Peter Andrén inte ens född, men kanske påtänkt. Dom blev i alla fall grannar.

– Luddes Cheva tände mitt intresse för bilar, berättar Peter. På Risslersgatan, Frösön där jag växte upp fanns en massa Oplar, Folkor, Fordar, Amazoner o s v, men det fanns bara en Chevrolet. Den gjorde ett enormt intryck från den dag jag lämnade sandlådans bilar. Det är Bilen från min barndom och numera är jag dess ägare. Det är fantastiskt roligt, säger Peter och det syns verkligen i hans ögon.



– Du Ludde, vi skulle kunna ta en tur nu, men vi spar väl till sommaren, säger Peter. – Ja, då vill jag låna den och haka på husvagnen, när jag ska ner och tävla på årets 5-dagars-orientering i Uddevalla.

han inte som någon acceptabel orsak....

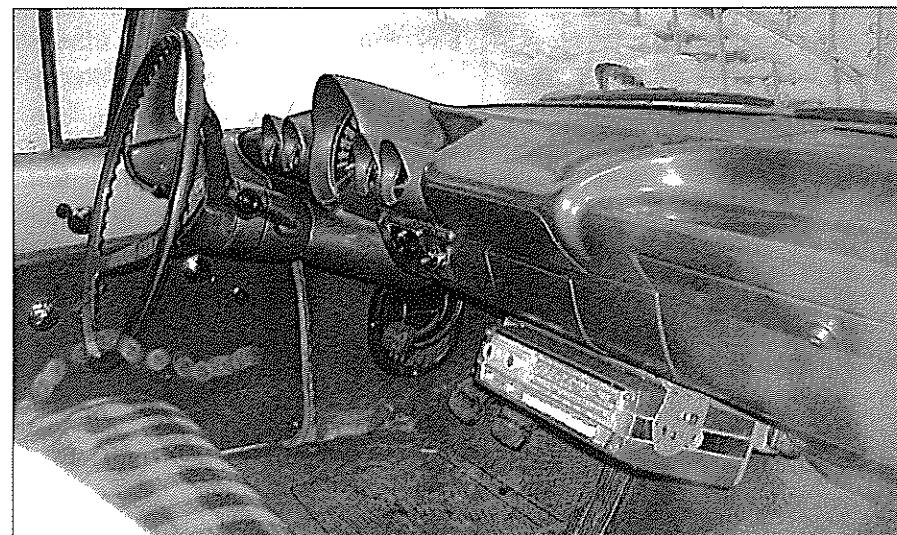
### Flygtekniker på Haiti

Varmare var det när han köpte bilen, den 6 juni 1960 - i Miami, Florida. Dit kom han med familjen efter två år som flygtekniker med SK 16 och Vampire som specialitet i Dominikanska republiken. Han har en hel del läskiga upplevelser från den tiden

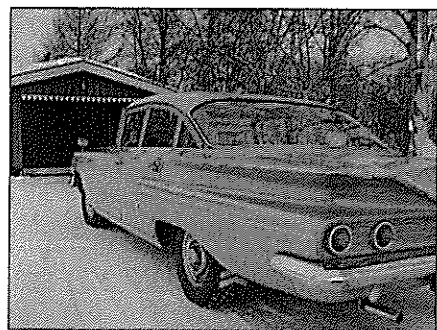
under diktatorn Trujillo och tiden flyter omärkligt iväg när han berättar olika episoder, där vi sitter och myser i Peters kombinerade bibliotek och musikrum.

### Touring i Amerika

Trots att tiden ligger många decennier bort minns Ludde glasklart detaljer kring bilaffären, provkörningar o s v. Hos återförsäljaren Luby erbjöds han t o m jobb som bilsäljare! (Se [www.lubychevrolet.com](http://www.lubychevrolet.com)). All dokumentation om bilen ligger för övrigt framför oss på bordet. Med sin nya Cheva for familjen sedan hundratals mil i USA. Dom besökte bl a Chicago och Niagara-fallen samt tog en sväng in i Kanada innan det var dags för Chevans shipping från New York. Själva flög familjen med Icelandair till Göteborg och väntade där på bilens ankomst. Ludde är en utomordentligt bra berättare och kring resan, både i USA och vid hemkomsten i Göteborg har han en massa minnen: Besöket hos "Tjolittan" Engström i Chicago, mötet med "King vid gränspolis", hur han hamnade i det



Hel soffa fram, naturligtvis, och radion är en urtagbar transistorapparat.



De platta vingarna i aktern är 60-ornas kännetecken.

enorma CIA-hög kvarteret i New York, 800-milsgränsen och den bistra tullen i Göteborg.

#### Tänkte sälja, men ville inte..

Men åter till Chevan. Ur Lubys lager valde Ludde en bil som skulle vara lätt att sälja vidare i Sverige. Det blev en sexycylindrig Biscayne extra utrustad med värme. Men hemma hade han svårt att skiljas från den. Efter många års tjänst ställdes Chevan på en väl luftad loge. Där blev den kvar ända tills Ludde och Peter träffades förra sommaren och började tala om bilen.

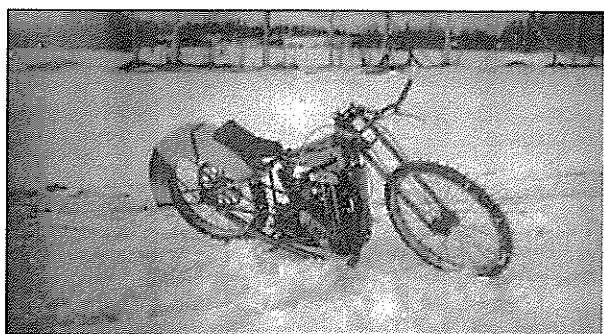
– Vill Peter köpa den? Vad roligt, då tycker jag du ska sälja Chevan, sade Luddes fru Rut. Peter är rätt person!

#### Här är den unik

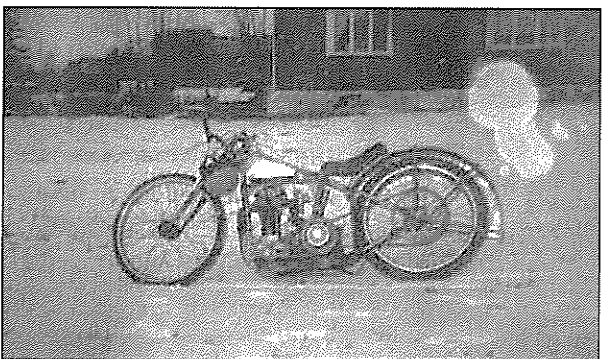
Chevrolet Biscayne var USA:s mest sålda bilmodell, men i Sverige föredrog GM att sälja de något lyxigare modellerna. Och vem skulle privat importera just denna modell, den billigaste full-size-Chevan, senare? Är det troligt att någon annan ställt undan en flyttgods-importerad Biscayne? Nej, allt tyder på att Peter Andrén är den ende svensk som äger en Chevrolet Biscayne 1960 - och detta är ytterligare en bedrift av Ludde Lundström!

**Arne Nilsson**

## Rubens foton berättar



Redan vid 13-årsåldern visste Ruben Haqvinson att det var motorcyklar som gällde här i livet. Han var ju alltför ung att börja köra då, men många motorcyklar tillverkades i ritblocket. Så småningom blev det dags att börja arbeta, och när Ruben fick höra att



det fanns en ledig plats som spring-schas hos Holmberg & Jonsson tog han det jobbet.

Holmberg & Jonsson var Östersunds stora mc-firma på den tiden, och flera av de anställda körde isracing eller speedway. Därför var det inte så konstigt att Ruben skulle ha en isracer. Men en sådan kostar pengar, och hans arbete gav inget stort överflöd, så det gällde att bygga något själv.

En JAP-motor fick han köpa av en Bengt Näslund, som hade den liggande i en trälåda. Växellåda fick bli en Sturmey Archer som modifierats så att den bara hade två växlar. Men ingen ram fick han tag på. Så vad gör man då? Jo, då bygger man den själv.

Hos Holmberg & Jonsson fanns rör som brukade kallas flygstålrör. De borde duga till en ram. Som förebild ritade Ruben av en ram som en av

hans arbetskamrater hade. Ritningen gjordes i naturlig storlek på en stor kartongskiva. Rören grovkapades och sen lämnades svetsjobbet bort till Bengt Jontze, sedemera känd mc-handlare.

Bengt svor över hur mycket tid det tog att få till ramen, men bra blev det. Troligen blev också framgaffeln en hembyggd historia, medan många andra delar kom från hjälpsamma arbetskamrater.

Hjulen som Ruben fick tag på, var sådana som inte dög åt mer avancerade åkare, samma sak med däcken. Ruben minns att han var tvungen att använda slangklammer för att få däcken att sitta kvar.

Det här bygget började 1952, och under förjulsvintern började maskinen ta form. Ruben höll till i en bryggstuga på hem-

gården i Brunflo. Det var så kallt det här året, att hans föräldrar tyckte att han skulle ta in cykeln i sitt och sin brors rum och bygga färdigt där. Det kan man kalla förstående föräldrar.

Maskinen blev klar på vårvintern - 53, och då skulle det köras. Hornsjön låg närmast till. Rubens storebror hade körkort, och fick låna en Chevrolet -39 som pappan ägde. Den var praktisk, eftersom den hade en ställning baktill för cyklar.

Köregenskaperna minns Ruben som spännande. Men det blev nog ungefär lika mycket mekande som körande därute på sjön.

Nåväl, isar har för vana att smälta bort. Sommaren 1953 var varm, och Ruben hade kommit på att isracing inte var allt här i livet. Cykeln såldes, och vart den tagit vägen är idag okänt.

**Sven Asp**

## Byfånar pittoreskt inslag i Rally-EM PåGång

Klubbmedlemmarna Peter Berg och Lars Frisk fanns med i ledningsstaben för Snow Rally, den Svenska Rallytävlingen ingående i EM, som avverkades i Jämtland 28/2-1/3 2003.

JVBK fick förfrågan om vi kunde ställa upp med några medlemmar som funktionärer. Det ville vi gärna. JämtRallyt och en av SM deltagarna ingick även i samma Rally så det krävdes mer än 1000 funktionärer för att allt skulle klaffa. Jag, Sture Kindberg, Sven Jernberg och Åke Jansson fick det hedersamma uppdraget att skjutsa runt det Belgiska filmteam som skulle dokumentera det hela. Denna film köps sedan av ca: 15 Europeiska TV-bolag. Inkluderande Sveriges television.

Sture, jag och fotografen Hans med utrustning i en bil, Sven, Åke och fotografen Joe i den andra. Dessutom ett antal sponsor/annonsskyltar på taken. Dessa skulle placeras ut på fartsträckorna för sponsorerna vill ju gärna se sitt firmanamn flimra förbi i TV-rutan.

Vi rekognoserade på sträckorna dagarna före Rallyt så allt skulle vara klart till dagen D.

Vi hade faktiskt full huggning i två HELA dagar för att det skulle bli bra filmsekvenser för den Europeiska TV publiken. Fotograferna dokumenterar motorsport på heltid så det var verkliga proffs som vi hade att göra med.

Alla fick ju dagarna före rallyt en speciell tidning på ca: 30 sidor i brevlådan, så Rallyts omfattning, vilka fartsträckor som fanns o.s.v, det känner de flesta till. När jag skriver detta vet jag inte vem som segrade för det blev lite strul på sista sträckan, så jag tror den blir struken.

Var kommer överskriften med i sammanhanget?

Jo, det var så att vi stod på en sträcka i Sundsjö på fredagsmorgonen och frös när någon föreslog en kopp kaffe. Sagt och gjort! Termosar och smörgåsar togs fram ur

bilarna.

SEN slumpade det sig så att vi fyra lokala byfånar dricker ju på bit! Det tar ju vi för alldeles givet. Man sätter fast en sockerbit mellan läpparna, men kan ju prata en del innan den åker in i munnen för att sköljas ned med en skvätt kaffe. Detta fenomen hade dessa Belgare boende i Europeiska Unionens Centrum aldrig tidigare sett och skrattade hjärtligt åt det hela! Det var ett pittoreskt inslag för dom att se folk som dricker på bit. Följaktligen kände vi oss som byfånar, men enligt Kulturredaktören Nolervik i ÖP härom veckan så finns det för få sådana nuförtiden.

Vi JVBK:are tycker ju om allt från förr som var bättre. ( Där fick jag till det! )

Tyvärr hade vi inte tillgång till förra Backspegeln med bilden på Mats Mattsson drickandes Kaffekask från fat, det hade ju varit en riktig höjare.

Alltnog, dom var jättenöjda med arrangemanget, vädret, dom vackra vyerna, servisen etc.

Vi i Jämtland fick stort A på alla punkter.

Dessutom feck dom synta' någer strövrejna strax borta Kälom så dom tyche de va huskut artut.

**JG Jonsson**

De kraftiga protesterna från MHRF och många andra har fått Vägverket att backa. Det kommer att vara fortsatt möjligt att importera fordon tillverkade efter 1969 för eget bruk från länder utanför EU. Läs mer i PåGång, nr 1 mars 2003, som nu finns att ladda hem från MHRF:s hemsida. Som vanligt ligger det ute i både .pdf och .rtf. Detta nummer innehåller:

- Starka protester får Vägverket att ändra sig om privatimport
- MHRF yttrar sig om remiss från Vägverket
- PåGång i ny förpackning
- TriPak vilseleder efter test
- Undvik farliga HA-oljor i däck
- Evenemangskalender 2003
- MHRF-försäkringen
- Nytt ansikte på MHRF:s kansli

Carl Zeidlitz/Motorhistoriska Riksförbundet  
Tomtebogatan 33, 113 38 Stockholm  
Tfn 08-30 28 01, fax 08-31 27 06,  
e-post carl.zeidlitz@mhrf.se  
Hemsida www.mhrf.se

**VETERANMARKNAD  
SUNDSVALL  
NORDICHALLEN  
LÖRDAG 5 APRIL  
ÖPPET 9 - 15  
NYTT FÖR I ÅR! TILL-SALU-  
TORG FÖR FORDON. AVGIFT  
2-HJUL 100:-- , 4-HJUL 200:--**

Delar & tbh för bil, mc & moped, automobilia,  
modellbilar, pryl, kuriosor, samlar & hantverk.  
Golvtymme 6 \* 3,5 = 450:-- , 3 \* 3 m. = 300:--

Entré: 50:-- , under 15 år gratis i målsmans sällskap

INFO: 0705-284730, 0705-696462

## Sture har en pigg veteran på vintern



Sture Kindberg har hittat handbromsen och leklusten med sin Saab 96 på Storsjöns is.

Foto: Kjell Persson

Sture Kindberg nöjer sig inte med att "bara" åka veteranbil sommartid. På sommaren är det T-forden som gäller men vintertid puttrar Sture i en Saab från 1962.

Den gröna Saaben köpte Sture hösten 1995 genom ett kastbyte, där Johan Eliasson fick Stures Opel Rekord (som idag ägs av Elizabeth Albano). Första vintern var Saaben avställd men när våren kom och Sture skulle starta bilen gick det inte riktigt så bra. Sture berättar att han gjorde precis som så många höjer ett varnande pekfinger för, nämligen ställde upp tändningen allt eftersom. Rätt som

det var så small det till när tvåans kolv fick ett brännhål. Sture kunde köra hem på två cylindrar, men man kan väl inte direkt kalla det för en bra start för livet tillsammans med Saaben.

Ja, därmed hade Sture ett renoveringsobjekt att ta itu med. Den riktiga pressen som fick fart på renoveringsarbetet var att Sture anmälde sig till vinterrallyt i Jyväskylä vintern 2002. Han hade varit med en gång tidigare (1999) och gillade verkligen det han fick uppleva.

Sture fick tag i en begagnad motor som plockades i Saaben. Bilen är finurligt byggd så att byta motor är en lätt match. Det är bara att

först ta bort huven och eftersom kylaren sitter bakom motorn är det sedan bara att lyfta ur motorn. Något som en ensam person enkelt klarar.

- Motorn väger som en cementsock, säger Sture.

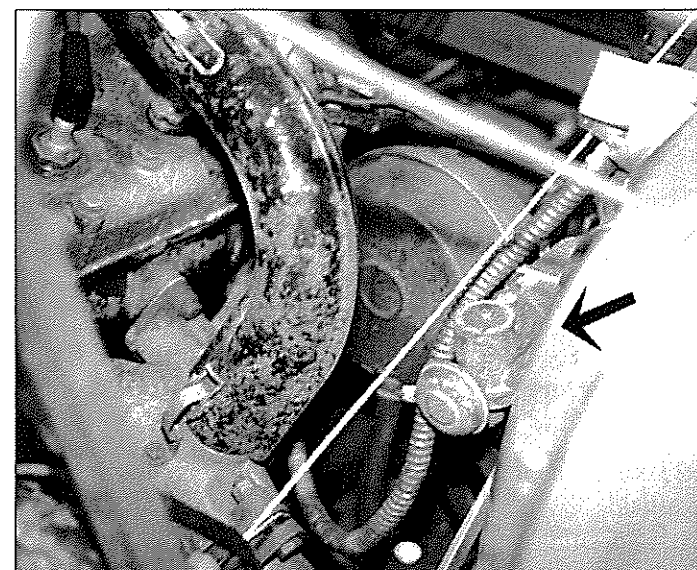
I samband med motorbytet flyttade Sture också över Saxomatkopplingen (läs mer i faktarutan) från den gamla motorn till den nya. Dessutom gicks bromsarna igenom, stötdämparna byttes runt om och startmotorn samt generatormotorn fixades. Det vanliga småpysslet med elen tog vid. Brytare och tändstift byttes och den elektriska bränslepumpen renoverades. Bilen försågs med nytt avgassystem och



Snygga linjer i snyggt motljus.



Med Saxomat blir det bara två pedaler att hålla reda på.



Servopumpen (se pil) är en viktig ingrediens i Saxomaten.

Sture renoverade även kylaren. Med det nya kylpaketet håller Saaben balansen mellan värme och kyla riktigt bra sommar som vinter.

- Det är en väldigt trevlig vinterbil, säger Sture och tillägger: Den är himla lättsam när det är kallt.

12 volts-systemet bidrar till att bilen är lätt att starta vintertid, liksom att det är en trecylindrig tvåtaktsmotor utan olja att dra runt. Andra vätskor kräver bilen däremot. De 38 hästarna vill gärna ha cirka en liter bensin per mil.

Invändigt är bilen riktigt välhållen. Klädseln är beige och ljusbrun vilket ger ett lugnt intryck till den gröna utsidan. En annan sak som Sture uppmärksammar mig på är att bilen inspirerats av de andra farkosterna som Saab bygger, nämligen flygplanen. Det är funktionellt med nödvändiga mätare men inget

### FAKTA

#### SAAB 96, 1962

**Fjädring:** spiralfjädrar fram och bak

**Längd, med stötfångare:** ca 4 015 mm

**Bredd:** 1 570 mm

**Vändradie:** ca 5,5 meter

**Tomvikt (inkl bränsle, vatten, verktyg och reservhjul):** 820 kg

**Tankrymd:** 40 liter

**Motor:** trecylindrig tvåtaktsmotor

**Motoreffekt:** 38 hk

**Cylindervolym:** 841 cm<sup>3</sup>

**Kompression:** 7,3:1

**Förgasare:** fallförgasare Solex typ 40 AI

**Elsystem:** spänning 12 volt, batterikapacitet 33 Ah, generator 240 W

**Bromssystem:** trummor runt om

**Fälgar:** Wide base tallrikshjul, 4 J x 15"

**Däck:** 5,00/5.20 x 15"

#### Saxomatkoppling är extra tillbehör på detta fordon:

Med saxomatkopplingen sker växlingen med hjälp av rattväxelspaken men utan kopplingspedal. Automatkopplingen bygger på två av varandra oberoende enheter: centrifugalkopplingen och servomotorn. Centrifugalkopplingens funktion bestäms av motorvarvtalet. Vid varvtal under cirka 1 000 r/min är motorn frikopplad. Vid högre varvtal fälls kopplingens centrifugalvikter ut och kopplingen börjar greppa. Servomotorn åstadkommer frikoppling och inkoppling vid växling. När växelspaken rörs aktiveras servomotorn som i sin tur påverkar urtrampningslagret och motorn frikopplas. Det traditionella frihjulet fungerar oberoende av saxomatkopplingen.

”bjäffs” som Sture uttrycker det. Han har dock monterat in en varvräknare, som det ju brukar vara i rallybilar!

I vinter har Sture både varit till Jyväskylä på rally och deltagit i Tjälavängen med Saaben. Han tycker att bilen har bra framkomlighet på dåliga vägar.

- Det är bara att gasa och styra.

Ibland används bilen på sommaren också, som till exempel till Classic Car Week i Rättvik. Men Saaben är nog framför allt Stures veteranbil vintertid:

- Det är roligast att köra med Saaben på vintern, säger Sture och sladdar ännu mer på Storsjöns is.

**Maria Bogren**



Snö, is och en Saab 96. Som bäddat för kul vinterkörning, tycker Sture Kindberg.

## Hur går det med museiplanerna?

- Så här nära förverkligandet av ett museum har vi inte varit tidigare, säger Per Ericsson.

Per är projektanställd under ett halvår för att undersöka förutsättningarna för ett motorhistoriskt museum i Jämtland. Målsättningen att skapa ett museum har sedan länge funnits med i JVBK:s stadgar, men det är nu det på allvar börjar hända saker.

Flera föreningar med liknande ambitioner har tillsammans med Jämtlands läns museum börjat skissa på ett tänkbart teknikland i Optand. För JVBK:s del kan samarbetet ge stora möjligheter. I Optand finns plats för många mekplatser, uppställningsplatser vintertid för medlemmarnas fordon och möjlighet att ställa ut klubbens lastbil och de sex bussar som klubben disponerar. Medlemmarnas fordon borde också under olika perioder kunna finnas med i utställningen och beskådas. Möjligheterna för klubben att ha en klubblokal/samlingslokal i anslutning till

mekplatserna är också goda i Optand. Allt på samma ställe alltså!

Svensk Flyghistorisk Förening är redan etablerade på platsen genom Flyg- och lottamuseet, men ser stora möjligheter till att utveckla sin verksamhet. De har till exempel tre Viggen-plan och vill gärna visa dessa tillsammans med en flygsimulator i en speciell Viggen-hall. A 4:s kamratförening som tidigare drev museet inne på A 4-området har sedan flera år sina samlingar nedpackade. De vill förstås gärna åter få möjligheten att visa samlingarna och tycker att de passar bra ihop med Flyg- och lottamuseets samlingar.

Länsmuseets företrädare inser att de aldrig kommer att kunna visa 1900-talets tekniska utveckling med stora fordon, som exempelvis bussar och flygplan, på Jamtliområdet. Därför är det naturligt för museet att stödja utvecklingen av ett teknikhistoriskt museiområde i Optand. Museet är berett att fungera som huvudman och anställa en platschef som håller ihop

verksamheten i ett gemensamt museum. Däremot har inte läns museet ambitionen att bygga upp expertiskunskap när det gäller teknik, fordon och militärhistoria inom sin egen organisation. I de samarbetande föreningarna finns ju redan den kompetensen.

Per är riktigt optimistisk när han berättar om museiplanerna, som faktiskt ligger ganska nära i tiden. Redan 2004 skulle museet kunna öppna i liten form och år 2010 räknar arbetsgruppen med att museet kommer att locka många besökare. Tekniklandet i Optand ska visa den tekniska utvecklingen i länet. Här ska inte bara de sällsynta fordonen visas bakom rep, såsom det är på många motor-museum. Nej, tanken är att bruksfordon ska visas och att besökarna också ska få möjlighet att provköra några fordon.

- Det ska vara grejor som folk har någon relation till, säger Per med övertygelse.

**Maria Bogren**

## Stort intresse för Jamtlimacken

Mer än 40 klubbmedlemmar kom till Jamtli måndag 10 mars för att höra mer om den nya historiska miljön på Jamtliområdet. Där kommer 1956 års bilism att spegla 1950-talets framtidstro och ökande välstånd.

### Östersundsmiljö med Viggeninslag

Mikaela Gustafsson, Ove Isacson, Henric Tungström och Marcel Rådström, som alla arbetar med sommaren fordonssatsning, berättade att macken som byggs upp är en kopia av Shellstationen i Vigge. Kiosken och cykelverkstaden har däremot sina förlagor från Östersund. Likaså speglas, i anslutning till macken, skyltfönstret från Wiklanders bilaffär, så som den fanns på Samuel Permans gata. Jamtlis nya satsning blir därför en fiktiv miljö, där besökaren ska uppleva sig vara i Östersund år 1956.

### Lärorikt för barn

Bredvid mackmiljön byggs en trafiklekskola där barnen får köra trampbilar på små gator med kända Östersundsnamn. Kvarterens hus kommer att vara 3 x 2 meter och 3,5 meter höga. Först får barnen en teori-lektion och därefter får de köra i både stads- och landsortsmiljö. Efter ”godkänd” körning erhåller barnen förarbevis.

### Mycket finns. Mera behövs

Henric visade saker som samlats in och även tillverkats till macken efter förebilder. Till det senare hör en hink med Shell-namnet på och en skylt för Boliden batterier. Riktigt häftigt är ett stort tändstift med skarpt blinkande ljus som reklam för Bosch tändstift. Det behövs förstås ännu mer rekvisita till macken. Det kan vara saker som får användas eller som museets personal kan göra kopior av. En vagga i plåt för saludäck samt kompressorer är sådant som efterlyses. Men,



- Så här ser butiksdelen ut i en typisk Shell-mack innan väggarna målats, hyllor, skyltar och varor kommit på plats, berättar Henric Tungström iförd autentiska Shellkläder. Vid midsommar ska allt vara klart. Då kan JVBK:s medlemmar vara med och uppleva 1956.



- En typisk liten bilverkstad 1956 som det här ska bli, var smutsig med oljigt golv och allmän oreda bland bildelar, rat och annat. Vi får lite problem med att göra den noggrant stökig, men ska göra vårt bästa, lovar Ove Isacson, som är en av initiativtagarna till Jamtlis mackmiljö.

Marcel framhöll också att det behövs annat för att få till en levande 1956-miljö. Olika kioskprylar, förpackningar, tidningar och barnvagn är några exempel på sådant som kan komma till nytta.

#### Välkommen att bli aktör

Mikaela Gustafsson och Marcel Rådström ansvarar för den personal som gör att Jamtli Historielands miljöer blir levande på sommaren. Mikaela berättar att det är ungefär 45-50 aktörer som arbetar på Jamtli varje sommarsäsong. En aktör "är" den person som gestaltas, till exempel mackföreståndare Karlsson. Mellan klockan 11 och 17 lever alltså aktören precis såsom Karlsson skulle ha gjort.

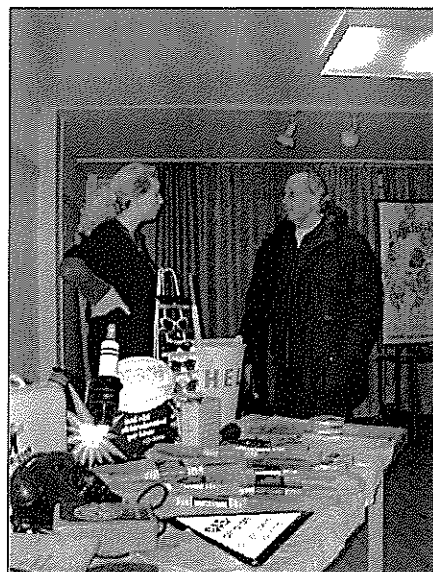
Marcel berättar vidare att aktörerna får "bygga upp" sin egen person. Vad jag heter, var jag kommer ifrån och vilket yrke jag har är sådant som aktören vet om sin rollpersonlighet. För JVBK:s medlemmar som medverkar på macken i sommar är det upp till var och en, hur långt man vill gå i rollspelandet. Att köra dit bilen och själv vara klädd från 1956 kan räcka för några. Andra kanske vill rollspela en del och prata om sin bil genom att "slänga käft" med besökarna. Vid en snabb koll bland kvällens deltagare visade det sig att 13-14 personer har möjlighet att besöka Jamtli med en tidsenlig bil och naturligtvis komma in gratis.

Ove Isacson målar upp en bild av hur det kan vara i sommar på Jamtlimacken:

- JVBK:s medlemmar kan svänga in på området med sin 1956-a eller äldre, utan att betala. Köra fram till macken, få oljan kollad och rutan putsad av killen på macken. Stanna gärna en stund, visa bilen, vara med och agera. Det är ju ni som var med på den tiden som vet hur det gick till.

#### Närgångna besökare

En av deltagarna var dock lite skeptisk till att lämna bilen vid macken



JVBK-medlemmen Holger Gyllare, som var mycket imponerad av allt det tidstypiska material som Jamtli fått ihop, berättade gärna om sina egna 1956-minnen för Mikaela Gustafsson.

efter att Mikaela förklarat att Jamtlis besökare är ganska närgångna och gärna vill ta på grejorna. Därför avgör var och en av JVBK:s medverkande medlemmar, om man vill ställa bilen vid macken och låsa den eller kanske hela tiden finnas på plats och hålla bilen under uppsikt. Curt Lejdstrands kommentar var dock klockren i sammanhanget och lockade fram skrattsalvor hos deltagarna:

- Det är väl inga problem, för på den tiden var inte barnaga förbjudet.

Som tur är kommer troligen ett par 1950-tals bilar att doneras till macken. Dessa bilar får besökarna (stora som små!) både röra och klänga inuti.

#### En unik satsning där vi kan vara med

Satsningen som Jamtli nu genomför är unik i Sverige. Inget annat länsmuseum har en trafikhistorisk miljö och dessutom levande rollspel. Jamtli har också fått ett nationellt uppdrag, från regeringen, att under tre år utveckla friluftsmuseitanken, vilket vi i JVBK nu kan vara med och förverkliga.

Museets personal som var på plats under kvällen var förstas väldigt glada över uppslutningen och intresset från klubbens medlemmar. Du som kan tänka dig att vara med i mackmiljön är välkommen att kontakta Marcel Rådström eller J G Jonsson (se sidan 3). Macken invigs på midsommarafoton och håller öppet såsom resten av Jamtli Historieland till och med 24 augusti.

*Text: Maria Bogren och Arne Nilsson*

## ÖNSKELISTA

*Jamtli behöver saker för byggnationen av bilmiljön 1950-tal.*

*Alla möjliga sorters biltillbehör så som: Tändstift gärna med ställfläktremmar, lampor, säkringar, kabelskor, batterier, däck, slangar, även hållare för däck, nummerskyltar och siffror, oljeburkar med mera.*

*Alla möjliga sorters telefonkataloger, affischer och tryckalster, speciellt Ford och Shell.*

*Annat roligt så som picknickväskor typ camping, termosar, trädgårdsmöbler med mera.*

*Inventarier så som kompressorer till tryckluft, hurts med små lädor, bord och stolar, skrivmaskin med mera.*

## USA-import – dröm eller mardröm?

**Går du i tankar att hitta din favoritbil själv i USA? Vi tänker inte säga "glöm det" men vill ändå berätta en del om allt som ska till innan du är lycklig brukare av ditt fordon. Fallgroparna är ganska många och det gäller att hitta rätt bil till rätt pris, annars är det bättre att handla i Sverige.**

Först och främst måste du hitta ditt fordon. Om det är en nyare bil kan du köpa den genom en bilhandlare, men när det handlar om veteranbilar blir det lite svårare. Enklare är väl om du har kontakt med någon som bor i USA och kan leta åt dig, för det kan ta lite tid... Om du väljer att resa dit för att själv söka kan du läsa annons-tidningar och åka på motorträffar. En del träffar har auktioner som går till ungefär som de boskapsauktioner du kanske sett på TV. Fordonet körs sakta in på ena sidan av byggnaden och ska vara såld när den rullar ut på den andra sidan. Dessutom är det "For Sale"-skyltar på ganska många av bilarna på träffarnas parkering. Leta på och lycka till!

#### Viktiga handlingar

Vad krävs då för att du ska kunna skicka fordonet till Sverige? Du måste ha ett kvitto på köpesumman och en "title" på bilen. Kvittot behövs för att bevisa transaktionsvärdet på exporten och senare på importen. En title är ett ägarbevis liknande vårt registreringsbevis och ägarens viktigaste handling – utan title existerar inte bilen! Om du inte har dessa papper släpper den amerikanska tullen inte ut bilen ur landet. De kan till och med misstänka att bilen kan vara stulen. Det "rätta" sättet att göra ett ägarbyte på är att säljaren och köparen åker till deras motsvarighet till bilregistret och skriver över bilen på den nya ägaren. Efter 1-2 veckor skickas sedan det nya ägarbeviset till

den adress du uppgivit. Du måste alltså ha en riktig adress dit det kan skickas, ett hotell duger inte!

#### Vem kan man lita på?

Ibland kan säljaren agera c/o adress och ta på sig att skicka papperen vidare åt dig, men hur ska du kunna lita på den personen? Säljaren kan också gå med på att bara skriva på beviset och ge det till dig, då har du en så kallad "open title". Men det innebär i praktiken att säljaren står kvar som ägare och är utlämnad till att lita på att du inte missbrukar bilen. För dig är det den mest fördelaktiga lösningen eftersom du annars får betala 7 procent skatt på försäljningssumman till "bilregistret". Har du någon du känner på plats är väl problemet löst, men annars kanske du ska anlita en expeditionsagent som kan ordna allt åt dig. Leta i telefonkatalogen på frakt-företag och ring och fråga om dem tar på sig frakt "overseas" så fixar de det mesta. Du kan även arrangera frakten från Sverige via en speditör som sköter allt från USA till Sverige med pappershantering och förtullning. De tar givetvis bra betalt för sina tjänster. Ägarbeviset/registreringen är den viktigaste handlingen som måste skickas till hamnens myndighet och till DMV – Division of Motor Vehicle.

#### Rederiregler

Om du ska sköta frakten själv måste du leta reda på ett rederi. Som exempel har Wallenius båtar som går varannan vecka och bilen måste vanligtvis vara på plats i hamnen 4 dagar före båtens avgång. Ring och boka plats på en båt så får du veta priser, när och från vilken hamn båten går och om det är något speciellt i övrigt. Fordonet ska till exempel alltid vara så gott som tomt på drivmedel. Det finns olika fraktvarianter att välja på också, som däck- eller containerfrakt.

Däcksfrakt kostar mellan 700 och 1000 dollar och du betalar per kubikfot. Därför är det viktigt att mäta fordonets höjd, bredd och längd, där höjdmåttet är det viktigaste eftersom däckens på båten är justerbara på höjden. Risken är annars uppenbar att bilen efter båtfärden får ett lite mer shoppat utseende...

#### Containerfrakt av prylar

Med containerfrakt kan du välja på att ha en egen container eller att ha hamnlastad container som då oftast blir delad med någon annan. Däckfrakt och hamnlastad container kostar ungefär lika mycket. Vill du ha egen container levereras den till den adress där du vill lasta och hämtas sedan efter 4 timmar. Om du behöver längre tid får du betala extra. En 20 fots container kostar cirka 1800 dollar, en 40 fots 2500 dollar. Den stora fördelen med en egen container är att du kan fylla den full med grejor, som givetvis ska tullas i Sverige. Containern plomberas så du kan vara säker på att allt kommer orört fram till Sverige. Har du en hamnlastad container så kan du ha prylar inne i bilen, men det är bra att precisera och ange värde på allt i expeditionsdeklarationen. Och ta en försäkring som täcker. När det är däckfrakt så gäller det att inte ha några lösa saker i bilen, för rederiet kan vägra lasta den eller så kan allt löst helt enkelt "försvinna". Om du vill chansa så kan alla saker också följa med och komma fram problemfritt. Rederiet har egna försäkringar som utlöses om fraktgodset skadats eller om båten – ve och fasa – havererar. De går väldigt noga igenom bilen innan avgång och antecknar redan befintliga skador för att veta om något nytt tillkommit. Under de 15 år som vi har varit inblandad i frakter från USA, vet vi bara om en skada som uppstått i samband med lastning/lossning. Det var en buckla stor som en enkrona...

**Pappersväxlande**

När du valt och beställt frakten skickar rederiet blanketter för tulldeklaration och andra uppgifter på fordonet. Du fyller i och skickar tillbaka tillsammans med kvittot och registreringsbeviset. När allt är kollat från deras sida sänder de tillbaka allt till dig igen. Även nu behöver du alltså en adress dit de kan skicka posten, om du inte kan åka fram och tillbaka till rederiets kontor förstås... Det är mycket tveksamt om de går med på att posta till Sverige och det kan ta alldeles för lång tid. Det är vanligast att frakten betalas i Sverige, även om det blir lite billigare att betala i förskott. När båten väl avgått med ditt drömfordon tar det cirka 3 veckor innan den anländer till Göteborg.

**Mer byråkrati**

Och nu kommer vi till Sverigedelen i det hela. Rederiet skickar "Ett skepp kommer lastat" -meddelande där du får veta när ditt fordon finns för avhämtning. Du kan också själv ringa rederiet i förväg för att få en ungefärlig ankomstdag. En specifikation på fraktkostnaden kommer oftast någon dag efter rederiets meddelande. Du kan ringa Tullverket i förväg och skaffa blanketter för införsel och registreringsanmälan. Men tullen skickar ändå inte in registreringshandlingarna till vägverket förrän bilen är i hamn och de haft en chans att kolla den. Efter att vägverket fått handlingarna tar det cirka 1 vecka innan du får skyltarna hem till dig. Så om du vill köra fordonet hem så måste du låta det stå i hamn ett tag. De först 4 dagarna är det gratis, och sedan stiger kostnaden successivt upp till en hundring om dagen. Inget är gratis här i världen. Du måste förstås ha en försäkring också. Vanligtvis får du endast teckna trafikförsäkring innan bilen är besiktigad. Om du tycker att allt det här verkar krångligt, så går det bra att anlita en speditorsagent här i Sverige också, som tar hand om allt åt dig.

**Förtullning**

Du kan också ringa Tullverket och boka en tid tills när båten är i hamn. Då behöver du inte blanketterna i förväg utan allt fixas då du hämtar bilen. En tulltjänsteman kollar att ID och kvitto stämmer mot bilen – kvittot med nedskrivna inköpssumman förekommer... Här betalar du tullkostnaden som är 10 procent på summan av bilens värde och fraktkostnaden samt 25 procent moms på hela klabbet. I det här fallet måste du ha arrangerat frakt på bilen eftersom du inte har några skyltar. För pickup eller lastbil är tullen hela 22 procent men för MC endast 7 procent.

**Fördel veteranare!**

Ingen regel utan undantag, i det här fallet ett mycket positivt undantag.

För fordon som är 30 år eller äldre och i originalskick behöver du inte betala tullavgiften och moms är 12 procent! Men då kan det krävas att en av handelskammaren auktoriserad besiktningsman bedömer och styrker att fordonet uppfyller kraven. Tullverket eller Motorhistoriska Riksorganisationen kan tipsa om besiktningsmän. Du måste själv säga till att du vill tulla under de här reglerna och du får betala besiktningsmannen. I de flesta fall finns ändå en rejäl slant att spara.

Det vi berättat om här är våra erfarenheter. Regler ändras eftersom så kolla alltid innan du planerar ditt köp. Räkna noga och se om du tycker att det är värt priset och besväret. Det kan i och för sig vara ett kärt besvär så då får väl plånboken bestämma i stället.

*Bertil Lindberg  
och Lena Løfhaugen*

**Fakta**

**Besiktningsregler**

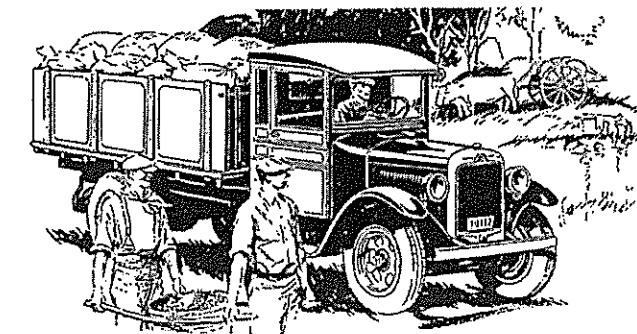
- Fordon 30 år eller äldre finns det inga speciella regler för, förutom att du måste ha en hastighetsmätare med kilometervisning. För att få behålla milesmätaren måste du ansöka om dispens.
- Fordon nyare än 1974 behöver bromsintyg.
- Fordon nyare än 1976 ska ha orange blinkers och klara 1989 års avgasregler. Detta innebär att fordon mellan åren 1976 och 1989 inte brukar klara avgaskraven.
- Fordon nyare än 1989 behöver formellt en hel massa intyg, men skylten i förardörren ger all information som behövs.
- Fordon nyare än 1997 kan ha problem med buller.

Mer information får du på [www.bilprovningen.se](http://www.bilprovningen.se) och hos vägverket på [www.vv.se](http://www.vv.se)

**Kostnader att räkna med:**

- Eventuell resa och uppehälle i USA
- Inköpssumma och eventuell försäljningsskatt vid ägarbytesregistrering
- Eventuell speditorsagent
- Fraktkostnader
- Tullens avgifter
- Frakt från Göteborg till hemorten
- Registreringsbesiktning

Mittnorden  
**MARKNAD**



**Allt inom veteranbil och MC hobbyn. Även kuriosa.**

**Lördag 24 maj 2003**

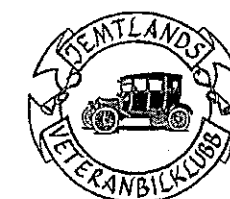
**Besök, fynda och njut av vår marknad.**

**Plats och övrig information kommer på hemsidan inom kort, [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)**

**Upplysningar:**

**Åke Jämstäter tfn: 063-10 59 78, 070-649 33 33**

**Kjell Persson tfn: 063-10 73 38, 070-663 07 45**



**VETERANFORDONS  
MARKNADEN**

Mora Skidstadion, Hemus  
Lördagen den 10 Maj 2003 klockan 07.00 - 15.30

Insläppet för säljare påbörjas på fredag kväll.  
Säljare betalar 250 kronor för marknadsplats (4x10 meter).  
Försäljning endast av sådant som hör ihop med fordonshobbyn  
(ej matvaror, kläder, husgeråd, lensinbild mm).

Stora parkeringsplatser  
Gratis infästparkering!

Vi hälsar Dig välkommen till Mora-Marknaden!  
Upplysningar lämnas på tel 0250-157 29, 125 00, 405 85

**OVANSILJANS  
FORDONSHISTORIKER**

**VETERANMARKNAD\*\*\*\*SWAP-MEET**

**UMEÅ – ARENA - TEG I SAMBAND MED NOLIA  
LÖRDAG DEN 9 AUGUSTI 6 \* 3.5 m = 400:-  
EN AV SVERIGES STÖRSTA SÄLJARE PÅ PLATS!**

**ÖPPET FÖR ALLMÄNHETEN 09 - 15  
ENTRÉ: 50:-, UNDER 15 ÅR GRATIS**

**HYTT FÖR I ÅR! TILL-SALU-TORG FÖR FORDON. AVG. 2-HJUL 100:-, 4-HJUL 200:-**

Delar & tbh för bil, mc, moped, automobilia, modellbilar, pryglar & kuriosa.  
Inflyttning säljare: Dagen före 17 - 21, marknadsdagen 07 - 09.  
Övernattning tillåten. Anm. via Pg.8376650-1 BGT EXPO HB. Ange antal rutor/ namn/ adress/ tellfax/ pers.nr./ reg.nr. Bekräftelse c:a 2 veckor före.  
**VETERANÄCK TILL LÅGPRIS 0705-696462. FRI LEV. TILL OVANSTÄENDE MARKNAD! SÄLLSKAPSRESAN HERSHEY/ CARLISLE INFO SE NEDAN!**

**INFO: TEL/FAX: 08-966462 0705-284730, 0705-696462**

Nya Medlemmar. Vi blir fler och fler...

**Hans Wiksten**  
Rollbolsbodarna 106  
834 97 Brunflo  
Tfn bost: 063-75 21 87  
Mob: 070-639 79 87  
**Fordon:**  
Saab 92 b, -55  
Saab 96, -62

**Fredrik Elsbol**  
Odonvägen 1  
834 32 Brunflo  
Tfn bost: 063-221 41  
Mob: 070-573 84 72  
**Fordon:**  
Chevrolet Camaro LT, -75

**Per Håkan Andersson**  
Såå 1216  
830 13 Åre  
Tfn bost: 0647-322 62  
Mob: 070-318 75 95  
**Fordon:**  
Ford T Touring, -22

**Bengt-Olof Wallén**  
Sollidenvägen 47  
831 43 Östersund  
Tfn bost: 063-10 13 43  
Mob: 070-536 67 43  
**Fordon:**  
Chevrolet 769 Corvair, -61  
Renault R 1090 Dauphine, -62  
Fuchs FM 40 S

**Ivan Linde**  
N Torlandsgatan 17 C  
831 47 Östersund  
Tfn bost: 063-12 31 07  
Mob: 070-359 55 84  
**Fordon:**  
Saab 96 V4, -71

**Torbjörn Näs**  
Lingonstigen 2  
842 33 Sveg

**Mikael Waldehorn**  
Vagled 120  
832 96 Frösön

**Kenneth Danielsson**  
Vallsundsvägen 18  
832 96 Frösön

**Jan-Eric Persson**  
Per Arnons Väg 14  
840 50 Gällö

**Melker Ryymin**  
Fugelsta 235  
834 96 Brunflo

**Kjell Hägglund**  
Bred Ängesta  
745 95 Enköpings

**Lars Norlander**  
Vägbacken 202  
840 76 Stugun

**Mikael Karlsson**  
Herrgårdsvägen 2  
860 32 Fagervik

**Ulf Johansson**  
Benpilsvägen 17  
831 61 Östersund

**Stig Andersson**  
Skrakvägen 6  
831 62 Östersund

**Bertil Norum**  
Lugnviksvägen 72 A  
831 52 Östersund

**Dan Björk**  
Kläppe 195  
830 01 Hallen

**Hans Karlsson**  
Tallåsvägen 10  
840 58 Pilgrimstad

**Roland Ramsell**  
Skrakvägen 4  
831 62 Östersund

**Bo Risselborn**  
Jägarstigen 4 B  
832 47 Frösön

**Mats Åke Andersson**  
Postvägen 7 A  
834 32 Brunflo



**Jens Aspén**  
Övre Vattugatan 23 B  
831 45 Östersund  
Tfn: 063-10 13 96  
Mob: 070-250 14 69

**Ulf Eriksson**  
Backevägen 1  
834 32 Brunflo

**Henrik Guldbrandsson**  
Höven 235 Resele  
880 30 Näsåker

**Henric Hemmingsson**  
Högarna 505  
830 30 Lit

**Artur Asp**  
Ågårdarna 910  
830 01 Hallen

### Grattis!

Gitte och Kent Blomqvist har fått en liten mopedåkerska!

### Käll Sandberg

har avlidit.  
Vi lyser frid över hans minne.

## KLUBBENS NYA MICROFICHE

Till klubben har skänkts en Microfiche-läsare varför det kan vara idé att spara på Microfiche-filmer som på 1970-talet började användas istället för reservdelskataloger. Av utrymmesskäl finns läsaren inte på klubben, men kontakta Arne Nilsson, 063-18 11 30, vid behov.

## MITTNORDENMARKNAD

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

### SÄLJES

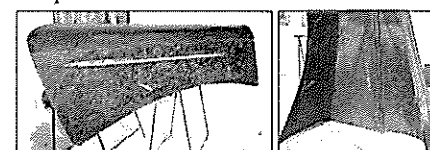
**GMC CCKW 353**, 1945 årsmodell. 6x6, winsch, fast flak. Fullt körbar.

**VW-buss 1961**. Campinginredd för 2 personer i tidstypisk design. Behöver större översyn. Tel. 0644-700 22.

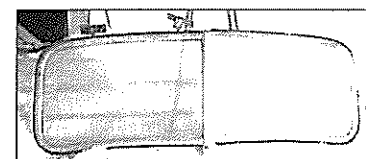
**Volvo 142 -70** Fagervik, sov-hjul, motorvärmare. Mycket bra skick.

**Volvo Amazon 2d -65**. Drag, stereo, sov-hjul, motorvärmare. Mycket bra skick. JG Jonsson, 063-216 83, 070-335 80 80.

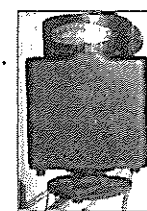
**1 st huv enl bild**. Fabrikat okänt, längd 124 cm. Märkt med Prestone 13 på insidan.



**Framruta enl bild**. Fabrikat okänt.



**Generator**. Auto-lite enl bild.



(Hjälp med identitet.)

Calle Kingstad, 063-10 27 41

**Nya Champion tändstift**.

Ur mitt lager på 6-7 000 nya stift tror jag mig kunna hjälpa de flesta veteran- och samlarfordon, även till Hesselmanmotorer, (dock ej till T- och A-Ford). Ring och hör! Christer, 070-517 27 14, 063-10 27 14.

**Wolseley 1500 Saloon -58**  
Kräver översyn/lättare renovering.  
**Ring Hasse**,  
tel 0660-25 52 45 el 070-639 43 26

**Fiat 850S 1968** 2-dörrars  
Röd, rost finns, bra inredning, körbar, uppstartad hösten -02. Ej besiktad, slitna däck.  
Tel 0920-251 593 Anette el. Göran.

**Diagonaldäck** - ej använda  
4st Good Year 6.50x16 6ply med sommarmönster. 1100:-/st + moms  
5st Good Year 7.50x16 8 ply ribmönster nypris 616:-/st + moms  
1 st Dunlop 5.25x16 sommarmönster 600:- + moms  
**Innerslangar** - ej använda  
2st 6.50/7.00-16 nypris 90:-/st + moms  
14st 9.00-16 nypris 174:- + moms  
17st 7.50-20 nypris 160:-/st + moms  
**OBS!** Ovanstående säljes för halva angivna nypriser + moms.  
Kurt Granström, Kalix  
Tel 0923-128 35

**VW "Bubbla" 1300 -72**  
Grön, 7800 km, bra skick. Något rost. Pris 1000:-. Tel 063-10 17 12, eller 070-347 76 22

Original aluminiumfälgar till  
**Renault 4**, 5000 km, 6 häes.  
J G Jonsson, tel 063-216 83 ell.  
070-335 80 80

**Volvo PV 444K 1956**. Ren.objekt.  
Tel 063-12 33 79, 070-344 89 87

**Rallydäck 4st Joki 50, 15"**  
Tel. 063-12 33 79, 070-344 89 87

**DAF -66 Maraton**, ingen rost, sov, aluminiumfälgar original.  
Tel 070-292 14 11

**Prylar**  
1st MC-bromljuskontakt på bromsledningen (mini) 1st MC-bromshandtag Bremo (oanvänt) 2 st Mikuni Flatside 34mm, 1 st TT-styre 2 st sidokäpor Norton Com 850 1 st def.top till Norton Com. 750 1 st grill till PV men med urklipp i gallret för extraljus.  
1 st bakdel till Triumph Bonn.Ram. Lister till skärmar och dörrar till Amazon -60 tal. Claes Wiberg, tel 063-51 49 46 hem, eller 070-315 20 06.  
claes.wiberg@graninge.se

**Tändkulemotor Heimdal**, 35 hk  
Tillv.år 1938 säljes till högstbjudande över 10.000 Nok  
**Tvåhjulstraktor Hummel 8 hk**. med åkvagn 1957  
Pris = högstbjudande.  
Erik Foss Kaebu, Norge  
Tel 0047-72 83 29 09

**Rover 75 1957**  
Bra renoveringsobjekt med fin klädsel. Pris 7.000:- Ring Ola, tel 0914-421 26

**Alfa Romeo GTJ 1300 -70**  
Trevlig bil i fint skick. Renoverad motor mm. Säljes.  
John Axelsson, Luleå  
Tel 0920-25 03 09

### SÄLJES

**Ford Vedette -54**. Kompl bra objekt, bra motor.  
**Goliath -57**. Kompl bar objekt Båda säljes billigt!  
Bosse, 063-75 21 31.

### KÖPES

**Datsun och Nissan**  
Söker du delar till Datsun eller äldre Nissan? Kontakta Calle Kingstad 063-10 27 41.

Till **BMW 1600** årsm. 1967 köpes, 2st stötfångarhorn i bra skick, till främre stötfångare  
Lars-Åke Gisslén, Sundsbruk  
Tel 060-53 68 84 el 070-231 66 67

Till min **Fram 100** från 1952 söker jag en renoverbar JB 150 motor och diverse delar. Övriga mc-delar av intresse är till **Monark M300 1950** med 150cc CZ-motor, **Jagaren J200 (Monark M200) 1950** med 125cc CZ-motor, samt billigt **Militär-Jawa** objekt. Hör av dej till Anders Åstrand, Umeå, tel 090.771 987 eller, [anders.asstrand@marieberg.ac](mailto:anders.asstrand@marieberg.ac)

Till **Chevrolet 1931**: Litet drev och axel i växellådan som driver hast.mätarens wire. Ev. köpes skrotad låda. Original kylarlock i gott skick. I byte kan lämnas lock (m gängor) ti 1929-30 års modeller. Förmicklade sargar (felfria) till hastighetsmätare och oljetrycksmätare. Fabrikatet på mätarna är AC. Ev. köpes kompletta mätare.  
Ulf Nyberg, Luleå Tel 0920-178 40

**Moped- och mopeddelar köpes**. Gärna "raketare" eller Crescent 2000. Även annat av intresse.  
Stefan Wargh, Skellefteå  
Tel 0910-77 04 38

Till klubbens arkiv sökes startprogram från tävlingar i norrland och även bilder från 70-talet och bakåt.  
Ring Björn-Åke tel 0950-200 06

Till **SAAB Sport** eller **Monte Carlo** köpes komplett inredning.  
Tel 063-12 33 79, 070-344 89 87

### 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.

# MITTNORDENMARKNAD

Annonser skickas till: Arkitektkopia, Box 620, 831 27 Östersund eller mailas till: ostersund@arkitektkopia.se

Annonsera även direkt på hemsidan: www.jvbk.nu

## SÄLJES

### Motorcyklar – allt skall bort!

#### Helreoverade cyklar:

BMW R26 250cc 1956 NSU Max 250cc 1956

HVA Kattunge 175cc 1932 Blixt 98cc 1939

#### Renoveringsobjekt men körklara:

MZ 250cc 1968 Puch 125cc 1953

Husqvarna 120cc 1953 Union 500cc 1950

#### Husqvarna 30-talare – renoveringsobjekt:

1000 cc 1935 350cc 1935

112SV 500cc 1935 110TV 500cc 1934

110SV 500cc 1934 SV 350cc 1933

SV 250cc 1932 SV 600cc 1930

Harry Helgesson, Lycksele tel 0950-520 51

#### Husqvarna 281 1953

End. 1062 mil i mkt bra skick med extra-motor, låda, ram, hjul mm medföljer. Ring för info. Björn-Åke 0950-200 06

#### Nya stötdämpare, startmotorer och generatorer

(beg) säljes för sektionens räkning.

Kontakta, **Torgny Larsson, Luleå**

tel 0920-22 97 72 eller 070-573 42 15

#### Diverse delar säljes:

Kylare till Opel Kadett i bra skick.

Ny instrumentbräda till Volvo traktor.

Pyramidmatta 116cm bred

Ett par snökättingar för 15-16" hjul

1st däck 5.00x16 beg. 3st elmotorer 6v nya.

2st Bosch signalhorn, böjda. 2st skidställ nya, av gammal modell. 2st hastighetsmätare Morris

olja-temp-bränsle. 6st fälgar 5x20" 5-håls 20mm hål.

Nya delar till Carterförgasare 1928-46. Ny tryckplatta till Hanomag. Ratt till Citroën 3-ekrad. Scania Vabis

värmeelement. 12st Bosch W 225T1 tändstift.

Varvräknare 4-5-6cyl 12 volt att monteras på instrumentbräda. Volvo fläktmotorer 12 o 24volts.

4st däck 6.40x13" Michelin ca 300mil.

Till MB "Bulle", fin värmekanal. Renoverat topplock till Volvo B16 motor. 2st kolvringsats B16 std.

1 kolvringsats B4b 0.30. Extravärme till PV 47-50. Bottensvällare hö-vä nr 672069-70. Styrnacka till Volvo PV 1954-60. Främre stötfångarjärn 58-65 för Volvo PV. Stötfångarskena fram till PV.

Volvo B14B 51hk motor till PV -56:a, plus många andra delar.

Axel Holmlund, Burträsk Tel 0914-109 15

#### Ford litteratur:

Verkstadshandböcker, Anglia, Prefect, Cortina, Escort, 12MP6, Taunus 1971-79, Transit.

Reservdelskataloger, Consul, Zephyr, Zodiac, 12M, engelska småfordar 1932-52, Corsair, Transit.

Instruktionsböcker, Anglia, Prefect, Cortina, Corsair, Capri, Consul, Zephyr, Escort, Granada, 12-20M, Taunus, Transit, Thames, FK1250, Transcontinental, D-serien.

Brochyrer, Anglia, Prefect, Cortina, Escort, Consul, Zephyr, Zodiac, Capri, 15-17-20M.

Lennart Samuelsson, tel 040-41 19 41 e-mail: lensam@delta.telenordia.se

### För olika uppdragsgivare försäljes bl.a följande fordon:

Austin A40 Futura 1960 rep.objekt

BMC Princess 3lit 1962, 8954 mil

Daimler Consort 1950, 2 ägar-bil

Jaguar 240 1968, 9886 mil

Lanchester 14 Roadrider 1938

Lanchester Leda 1953, fin bil!

Vanden Plas Princess 1962 4888 mil

Singer SM 1500 1950, 5833 mil

Fiat 1400B Venezia 1957, end 1563 mil

Lancia Ardea 1942 m V4 motor

Lancia Appia serie II 1958

Opel Admiral cabriolet 1939 (ovanlig model)

Dyna Panhard X86 1952, 3610 mil

Peugeot 203 1955, 4914 mil

Tatraplan T600 1950, 2139 mil

Wartburg 353W 1980

Buick convertible 1948 (toppskick)

Dodge Senior 1928, körklar

Fiat 501-Sport 1924, fint skick

Renault Monaquatre 1934 originalbil!

DKW Cabriolet 1939, toppskick

+ ett 30 till, säljes!

Ring för info och priser!

**B-Å Danielsson, tel 0950-200 06**



**Litteratur:** Volvo 445: Duett o paketvagnar, färgkopia av försäljningsbrochyrer från 1952, året innan Volvo hade Duetten i produktion! Åtta sidor. 2-sidig kopia finns även på Duett 445 från 1953 i svart/vit med bilder och specifikationer! Volvo PV P120 Duett, nya instruktionsböcker, ej nytryck, tryckår 1970.

**AGB-serviceguide**, röda pärmar med samtliga fordondata till personbilar åren 1966 och 1968.

**Bacho** bilvärmare, servicehandböcker samt lite nya reservdelar.

**Reservdelskataloger** till: Eldelar Lucas. Tändstift, Autolite, Bosch, Champion, Marchal, Motorkraft.

**Tänddelar:** Bosch, Bremi, Rotex. Batterier: SAAJ Champion tändstift, stort sortiment till div. veteran- och samlarfordon. Ej T-och A-Ford.

Ring och hör!

**Christer, tel 063-10 27 14 el. 070-517 27 14**

## JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

### STYRELSE

Björn Staverfelt ordf

Vålbacken 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 Jämmtsäter 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.ansv

Ångevägen 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 Jämmtsäter 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

Bronshängev 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 Nällden

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

Mathias Enstedt

Skogsbruksv 1, 831 73 Östersund

Tfn bost: 063-802 03

mattiasenstedt@hotmail.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.

Ångevägen 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

Vålbacken 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.

I garagelokalen på Bangårdsgatan 53 får Du hyra mekarplats. Du kan också få låna klubbens dollievagn, motorlyft, blästerskåp, plåtkantvik mm.

Som medlem får Du bli a Motorhistoriska Riksförbundetets 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 anslutna till MHRF. Medlemsavgift fr 225 kr/år. Registreringsavgift för ny medlem eller återinträde 50 kr.

### MEDLEMSREGISTRATOR

Mona Ericsson

Vid obeställbar adressat,  
returneras tidningen till:  
Jemtlands Veteranbilkлубb  
Box 6032  
831 06 Östersund

---

# VÅREN 2003

**26 april**    **Extra årsmöte.** Se sidan 5.

**24 maj**    **Mittnordenmarknad.** Se sidan 31.

**14 juni**    **Mopedutflykt.** Se sidan 7.

**5 juli**    **Storsjörallyt.**

Rallykommittén jobbar nu för att du ska få köra ett underhållande och spännande sommarrally. Boka in lördag den 5 juli!

**16 aug**    **Flygdag.** Se sidan 14.

**Vi har tjejträff i klubblokalen, första tisdagen i månaden, kl 19.00.**

Använd hemsidan för att få aktuell information!

*Senaste nytt!!!*  
[www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)

---