

BACKSPEGELN

Vi besöker Jompen



Här demonstrerar Jompen sin gamla lekstuga som nu återuppstått i körbart skick. Se sidorna 8-10.

Foto: Göte Högbom

**Kom ihåg
Tjälaväningen**

Se sidan 5

**Klubbens
fordon**

Se sidorna 12-14

**Range
Rover**

Se sidorna 20-22



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

Box 29, 831 21 Östersund

VINTER 2006

ÅRGÅNG 20

Redaktionskommittén

Göte Högbom redaktör

Ansvarig utgivare

Önevägen 13, 832 51 Frösön

Tfn: 063-10 33 28

Mob: 070-531 53 01

gote.hogbom@miun.se

Sven Asp

Box 67, 830 47 Trångsviken

Tfn: 0640-260 50, 070-647 49 28

hjarmspan@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 Løfhaugen

Sågstigen 5

832 53 Frösön

Tfn: 063-10 42 43, 070-394 89 29

lofhaugen@swipnet.se

Cecilia Falk

Korsta 160

830 30 Lit

Tfn: 0642-101 98

Material till Bakspeglern

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 klistras 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.

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

Skicka material till följande adress:
Arkitektkopia, Kerstin/Gunnar, Box 620,
831 27 Östersund.
Besöksadress: Köpmangatan 40.
Mailadress: ostersund@arkitektkopia.se
Telefon: 063-12 50 00.

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: 970 exemplar.

Redaktören har ordet



Julen står för dörren och önskingarnas tidevarv är inne. Visst går vi väl och önskar lite då och då under året men nu är det högsäsong och vi kan riktigt gotta oss åt sådant vi går och drömmer om. Efter julen kommer nyåret med löftenas tid och det känns inte lika uppmuntrande. Ty löftena brukar ofta vara av typen någonting man skall sluta med eller att börja motionera mera, äta mer nyttig mat eller något annat praktiskt och hylleinriktat. Nej, bort med det, jag vill lägga krutet på önskingarna.

Den första önskingen gäller självreparerande fordon. Detta kanske främst för att jag i det avseendet har tummen tydligt orienterad mitt i handen. När jag skulle besiktiga Land Rovern tidigare i höst så bar jag en from förhoppning om att bromsarna skulle vara självreparerande, men när jag provade dem en timme innan besiktningen visade det sig att bromscylindrarna på minst tre hjul hade kärvat. Snabbt fram med verktyg. Att ta loss backarna och få loss plunscharna gick hyfsat fort på första hjulet. Så kom då återmonteringen, backar och fjädrar låg i en enda röra och trots verkstadshandboken uppslagen lyckades jag inte förrän på tredje försöket att få ihop allt till en fungerande enhet igen. Raskt över till hjul nummer två men där blev det totalstopp och tiden rann iväg långt bortom den av Bilprovningen stipulerade tiden. Så nu får Land Rovern stå där i skamvrån fram till sommaren då kanske ett under inträffar.

Den andra önskingen gäller ett stort och varmt garage. Inte så mycket för att reparera i som ni förstår utan mer en kärleksfull omvårdnad om klenoderna, en klapp på stänkskärmen då och då mår de bra av. När man väl har det stora garaget så kan man väl också passa på att önska sig några fler sköna fordon att glädja sig åt och framförallt ut och lufta när den känslan infinner sig – och det gör den förstås rätt ofta. Apropos det så hoppas jag också att det under vintern kan bli några spontanträffar som jag skrev om i förra numret.

Den tredje och sista önskingen gäller frågan om hur klubben ska få veta vad du som medlem har för tankar om klubbens verksamhet. Jag är helt säker på att du sitter med en massa goda idéer om aktiviteter och sådant vi borde skriva om i Bakspeglern. En viss geografisk spridning har vi lyckats åstadkomma i tidningen men den kan förstås bli bättre. Owe "Bizze" Lundblad kämpar tappert med att få fart på hemsidan men han är ganska så ensam fortfarande. Själv har jag tillhört den inaktiva skaran, det har mest blivit att jag tittat men aldrig svarat på något eller skrivit något eget. Dock har jag nu under året gått från inaktiv till aktiv genom hela två svar på Bizzes inbjudningar, dels grillfesten efter höstrallyt och nu senast någon form av festiviteter efter kommande Tjälaväng.

Kanske skall man ändå våga sig på ett nyårslofte? Jag tror rentav att jag gör det! Någonting enkelt och lätt som en plätt att genomföra! Måntro att det kan bli av? Jo – jag är helt säker nu. Det skall bli ett alldeles eget inlägg på hemsidan någon gång under året – det blir mitt nyårslofte.

Till sist så vill jag rikta ett varmt tack till alla som på ett eller annat sätt varit delaktiga i tillskapande av intressant läsning i Bakspeglern under det gångna året. Jag hoppas att vi ses på någon av alla de spännande aktiviteter som kommer under nästa år och att såväl gamla som nya skribenter kommer med bidrag till tidningen.

Aktuellt i klubben

● Ordföranden har ordet:

När du läser detta har en ny styrelse börjat jobba för 2007, men vår tidning heter Bakspeglern och i den ser jag det gångna året. För det vill jag tacka personerna i den förra styrelsen samt alla andra som på skilda sätt jobbat för klubben och dess medlemmar. Både i kommittéer och på andra sätt.

En del av insatserna framgår av verksamhetsberättelsen i detta nummer av Bakspeglern, men väldigt mycket utförs utan att det märks. Det är sånt som får klubben att fungera smidigt. Ni vet själva vad ni åstadkommit under året och det har vi övriga orsak att känna varm tacksamhet för.

Nu har klubbens nya verksamhetsår börjat. Styrelsen har förnyats med tre nya ledamöter och två nya suppleanter, som ska förvalta och vidareutveckla klubben med nya idéer för att göra vårt medlemskap i Jemtlands Veteranbilklubb än mer värdefullt.

Jag ser fram emot ett händelserikt 2007 och önskar dig God Jul och Gott Nytt År.

Arne Nilsson

● Bakgrund till efteranmälningsavgift

Rallykommittén försöker att i god tid planera och administrera klubbens rallyn för att vara väl förberedda då dagen för rallyt kommer. Det har vid ett flertal rallyn uppstått problem då betydligt fler startande dykt upp än de som föränmält sig. Vi ser så klart positivt på att många vill åka våra rallyn, men skulle vara tacksamma om vi kunde få era anmälningar i tid.

Vi inför därför från och med Tjälaväng 2007 en efteranmälningsavgift om 50:- för att försöka få planeringen att fungera bättre. Vi hoppas få förståelse för de problem som skapas vid ett stort antal efteranmälningar vid start.

Väl mött! /Rallykommittén

● Medhjälpare sökes

Rallykommittén söker fortfarande med ljus och lykta efter fler medhjälpare som kan hjälpa till att förgylla våra evenemang. Vid intresse kontakta.

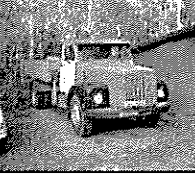
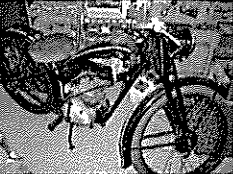

*Owe Lundblad 0730-56 51 40
Daniel Godén 070-326 95 55*

● Motorhistoriska riksförbundets Annonsmagasin

JVBK's styrelse har beslutat att inte längre bekosta utskicket av MHRF's annonsmagasin till alla medlemmar. Kostnaden för detta skulle ha varit 9 000 kr och den bedömning som gjordes är att annonsmagasinet inte längre fyller det syfte det hade tidigare och att det finns annat som vi hellre lägger pengarna på. Aktuella annonser finns i så många tidskrifter som exempelvis Classic Motor, Nostalgia och Klassiker och dessutom på Blocket och vi tror att medlemmarna täcker sina behov genom dessa medier. Många är dessutom med i märkesklubbar och får annonsbladet genom dessa. I klubblokalen finns dock annonsmagasinet att hämta för de som är intresserade. Om du inte har möjlighet att komma till klubblokalen så kan vi skicka magasinet. Ring då till klubblokalen som är bemannad måndagkvällar 19.00 - 21.30, telefon 063-10 05 61.

Styrelsen

Innehåll

- 2 Redaktionen
Redaktören har ordet
- 3 Aktuellt i klubben
- 4-5 Resan till Power Big Meet
- 6-7 Flytten till Tingsgatan
- 8-10 Jompens bilar 
- 11 En svensk veteranskoter i gott skick
- 12-14 Klubbens fordon
- 14-15 Vännäs motormuseum
- 16-18 Garagebesök hos Sixten 
- 19 SAAB cabriolet i Klövsjö
- 20-22 Range Rover, del 1 
- 23 Stort och kraftfullt möte i Västerås
- 24-31 Årsmötet
- 31-32 Ur MHRF:s PåGång
Medlemsinfo
- 33 Tommys flotta hojar
- 34 Mittnordenmarknad, annonser
- 35 Klubbinformation

Resan till Power Meet

Det känns som en morgon som alla andra, men ändå inte riktigt. Jag går ut på gården. I morgonljuset står Buick 56:an fulltankad och klar, framsoffan är redan varm av solen. Jag vevar ned rutorna. Efter två pumpningar på gasen startar 322:an direkt och oljetrycksmätaren börjar sin klättring från olycksbådande rött Low till framtidstroende grönt High. Jag lägger i Driven och 14 liter automatlådeolja börjar förflytta drygt två ton patinerad Buick.

Hector väntar redan i vändzonen på Batterigränd när jag svänger in. Han kliver in och häver in sin väska i baksätet och säger: – Hej! Nu sticker vi. Jag nickar och gasar iväg. Vi åker ut på E14 eller Riks14 som den en gång hette. När vi uppnått marschhastigheten på cirka 90 km/tim lättar jag lite på gasen och den steglösa Dynaflo-växellådan planar ut, varvtalet sjunker men hastigheten bibehålls, nästan som en överväxel.

Den varma sommarluften fläktar behagligt genom de öppna ht-rutorna. (Den första hardtoppen i serieproduktion var faktiskt en Buick Roadmaster Riviera 1949 som introducerades två veckor före Oldsmobile och Cadillac). Via Brunflo, Bräcke och Ånge kommer vi så småningom ner

till Hälsingland. Ett samhälle som heter Holmsveden dyker upp.

– Här skedde den hemska tågolyckan 1919, när en växel låg fel, tåget åkte in i vattentornet och flera dödsoffer krävdes. Man kan fortfarande se spåren efter reparationen av tegelbyggnaden, berättar Hector.

Vi passerar ett par äldre affärer med gamla reklamskyltar och några nedlagda bensinmackar. I kurvan ut från Holmsveden åker vi förbi en nedlagd Gulf-mack som det var ett reportage om i Classic motor för inte så länge sedan. Lite längre fram ser vi en liten kiosk vid en badplats nära vägen. Den ser ut att ha stått där sedan vänstertrafikens dagar, när drickorna hette Loranga, Syd och Champis och

glassen hette Nötspuck.

Ett antal mil senare svänger vi in på en Esso (Statoil) för tankning och en kopp kaffe. Bredvid oss vid pumpen står en stadsjeep med en stor och fantastisk fin mahognybåt, med vindruta och instrumentbräda som en lyxbil från 50-talet. Den är öppen med en stor sittbrunn och inombordsmotor.

35 liter bensin har vi lyckats göra av med på 32 mil, inte så farligt. Vi dricker varsin kopp kaffe samtidigt som vi ser flera USA-bilar passera i riktning söderut. Eftersom jag ägt flera andra GM-bilar, mest av europeiskt ursprung, så kollar jag rutinmässigt under bilen. Men jag hittar inga stora oljepölar under vare sig motor eller växellåda och inget verkar heller ha rostet eller ramlat av.

En stund senare drar vi iväg, men vi kommer bara 50 meter innan motorn stannar tvärt. Som en stendöd dinosaurie står vi på gatan. En stressad Volvo XC90 med husvagn och semesterfamilj står tätt bakom. Barnen i bilen verkar säga:

– Titta pappa, vilken skrotbil!

Vad f-n nu då! tänker jag. Varför blev det stopp? Ja visst ja – ånglås! Jag drar ut strömbrytaren till den extramonterade bränslepumpen och 30 sekunder senare vaknar åtta cylindrar och vi kan fortsätta mot framtiden igen.

Några mil senare ser vi en liten röd

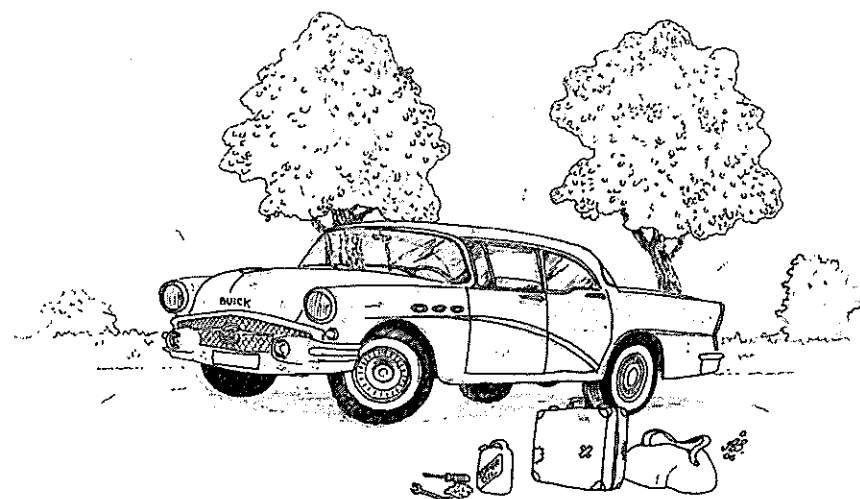


Illustration: Åke Söderqvist

farkost på avstånd framför oss. Vi kommer närmare och ser att det är en hundkoja som ser ut att vara rädd för att bli uppäten av oss. Men jag håller ut till vänster och lägger mig bredvid. Vägen är lång, bred och rak, inga möten i sikte. Killen i hundkojan vinkar och gör tummen upp och det gör vi också. Trots att vi är så olika; stor eller liten, 4-cylindrig eller 8-cylindrig, bakhjuls- eller framhjulsdraft, så har vi samma intresse och mål. Målet med resan är ju själva resan i sig, konstaterar vi.

Efter ett tag börjar trafikbilden förändras och USA-bilar dyker upp lite varstans. 50-tals Cadillacs, Chevros, Fordar, Mercury med flera med ägghusvagnar hängande efter. Alla verkar ha samma kurs som vi. Strax utanför Västerås stannar vi på en Esso (Statoil) igen. Här träffar vi ett glatt gäng från Umeå som kallar sig Big Family Cruisers. De åker en 67:a Cadillac cab och en 70-tals Buick Electra och är som en stor familj med tre generationer representerade, från 20-åriga raggare via "Big papa" i vår ålder till självaste raggarmormor. Vi skiljs åt med löfte om att träffas på campingen på kvällen.

Infarten till Johannisbergs camping är en upplevelse som sänder rysningar genom kroppen. Överallt står 50- och 60-talsbilar, raggarbilar med tillhörande besättningar och musik hörs från alla håll. Vi har inte bara färdats längs vägen, vi har färdats i tiden också... Bakåt förstås! Kön vid incheckningen är lång. På parkeringen bredvid står flera Chevrolet -57, en Thunderbird -55 – kanske Lars Nymans bil? – en Ford Customline raggabil med flera, med flera.

Många av besökarna har säkert i likhet med oss påbörjat sin semester med att åka hit. Vi betalar campingavgiften för fyra nätter och rullar iväg för att hitta en lämplig plats att campa på. Buicken glider sakta tätt intill husvagnar och campingstugor. Det blir en liten uppförsläcka och motorn jobbar lite extra. Avgasljudet reflekteras behagligt tillbaka in i

Tjälåsvängen 17 februari 2007

JVBK inbjuder, tillsammans med Rallykommittén, till 2007-års Tjälåsväng. Start och mål kommer att vara vid Östersunds Dieselservice som ligger på det nu nedlagda F4-området.

Samling 9.00 med första start 10.00.

Klassindelning:

Öppen - Kommersiell - Dam - Sportvagn - MC - 1930 och äldre

Startavgift 100:- och er anmälan vill vi ha senast 10/2.

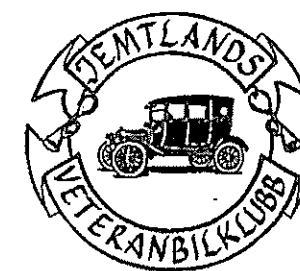
Anmälan görs med fördel på www.jvbk.nu alternativt måndagkvällar till klubblokalen på telefon 063-10 05 61.

Efteranmälningsavgift vid anmälan efter ovanstående datum 50:- (totalt 150:-), detta för att förenkla rallykommitténs planeringsarbete inför rallyt. Mer information om detta på sidan 3.

Efter rallyt erbjuds supé med prisutdelning på lokal i Östersund. Detta förutsatt att vi får minst 30 föränmälda.

Intresseanmälan skall vara inne SENAST 27 januari. Har vi inte fått 30 anmälda avblåses supén och prisutdelningen sker direkt efter målgång som vanligt. Mer information kommer inom kort på JVBK.nu. Det går också att ringa till klubblokalen under måndagkvällarna.

Vi ses på startlinjen! /Rallykommittén



kropp och själ. Några damer tittar åt vårt håll. Damer gillar ju V8-muller minst lika mycket som män.

– Dom där får vi hälsa på sen och kanske skapa debatt, säger Hector.

Lite längre fram i en trädunge står en customiserad Chrysler -55, en Pontiac -60 terrasstak och en cirka -64:as Lincoln 4d cab. Stämningen är hög och det är kalas på gång i de flesta tälten och husvagnarna. Överallt hörs rockabilly och rock'nrollmusik. Vi ser några fordon och folk från

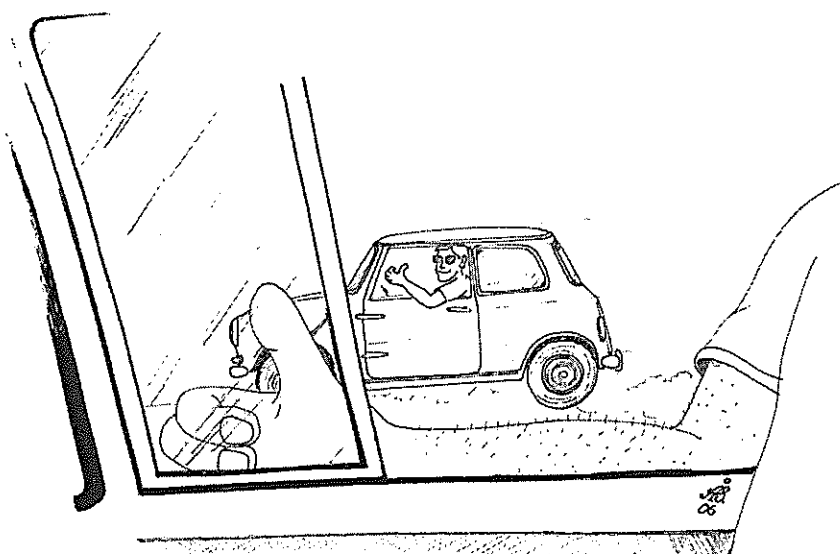
Östersund och parkerar bredvid en Caprice coupé tillhörande Emil och Ida från stan.

Jag vrider av tändningen och Buicken får vila i gott sällskap av massor med andra Detroit-järn.

– Nu är vi här igen, säger jag och kliver ur bilen.

– Javisst, svarar Hector, och det här är bara början.

Text: Magnus Roos



Flytten till Tingsgatan



Så lämnar vi Skolgatan, Örjan Palmqvist rattar dagens flyttlass.

Sista lördagen i september samlades ett gäng glada och förväntansfulla medlemmar för att genomföra den länge efterlängtrade flytten av klubblokalen från Skolgatan 39A till Tingsgatan 4A.

Efter en lite trevande inledning kom vi igång med nedpackning av allt



Den berömda blomman i gamla klubblokalen, uttorkad och utom all räddning.

som fanns i den gamla lokalen. Vår ordförande Arne Nilsson kom med stärkande morgonfika vilket förstas välkomnades. Som vanligt vid flytt så fanns det inte särskilt mycket tid för att sortera ut och slänga sådant som inte längre har aktualitet eller vi inte känner behov av. Något blev det ändå att vi kastade. Någon större diskussion blev det inte beträffande klubbens enda växt, en sedan lång tid tillbaka vissnad blomma av okänd art – den förpassades till soffögen. Klubbens gula skvader fick denna dag göra tjänst som flyttbil och för detta ändamål var den helt perfekt. Här fanns regnskyddat utrymme av tillräcklig omfattning vilket var nödvändigt då dagen var en aning regntyngd. Efter en dryg timme var flyttgodset från lokalen lastat och det bar iväg till vår nya lokal. Några flyttkarlar lämnades dock kvar för att röja upp i förrådet.

Till Tings...

Micke Morris, som är en förutseende och planerande individ, hade dagen innan städad upp den nya lokalen och dessutom ordnat en ny automatisk kaffebryggare vilken kom väl till pass under dagen. Arne Nilsson bestämde

var skåpen skulle stå men först skulle skåpen inhandlas. Arne tog med sig Björn Staverfelt och Örjan Palmqvist och de begav sig iväg med Skvadern för att införskaffa fem bokhyllor för att vi skulle få ordning på våra tillhörigheter. Upphandlingsresan slutade lyckligt och trion återkom efter någon timme triumfatoriskt med inte bara hyllorna utan även hamburgare och dricka till hungrande flyttfolk.

Allt på plats igen

Efter att de nya hyllorna skruvats ihop av professionella montörer vidtog arbetet med att tömma alla flyttlådor och få allt på sin rätta plats. Ja - det här med "rätta plats" får man nog ta med en nypa salt. Vi kan i alla fall säga att allt hamnade någonstans och att ordningen i lokalen efter några timmar såg mycket bra ut. De första måndagsbesökarna kunde uppleva en iordningställd lokal med mycket större utrymme än tidigare och säkert är det lättare att hitta bland all litteratur klubben har tillgång till.

Vad kan vi mer göra med den här tillgången?

Nog är det väl synd att en så fin lokal i stort sett används bara några timmar i veckan. Det måste finnas lämpliga aktiviteter vi inom klubben kunde arrangera här. Vi är nu nära 900 medlemmar och det finns säkert bland alla dessa tankar och idéer på vad vi mer kan göra för att berika varandra och inte minst att försöka locka fler medlemmar. Öppet hus för alla fordonsintresserade någon gång mitt i vintern när man inte har så mycket annat för sig – kan det vara något? Temakvällar är en annan idé – till exempel någon av våra T-Fordägare som berättar om den bilens historia. Jag vet att många sitter inne med mycken kunskap och att berätta kan alla, särskilt om det som ligger en varmt om hjärtat.

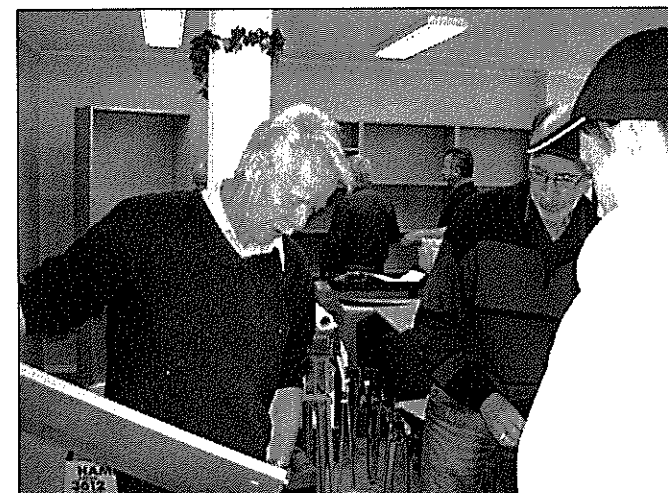
Text och foto: Göte Högbom



Flyttlasset anländer till Tingsgatan 4 A.



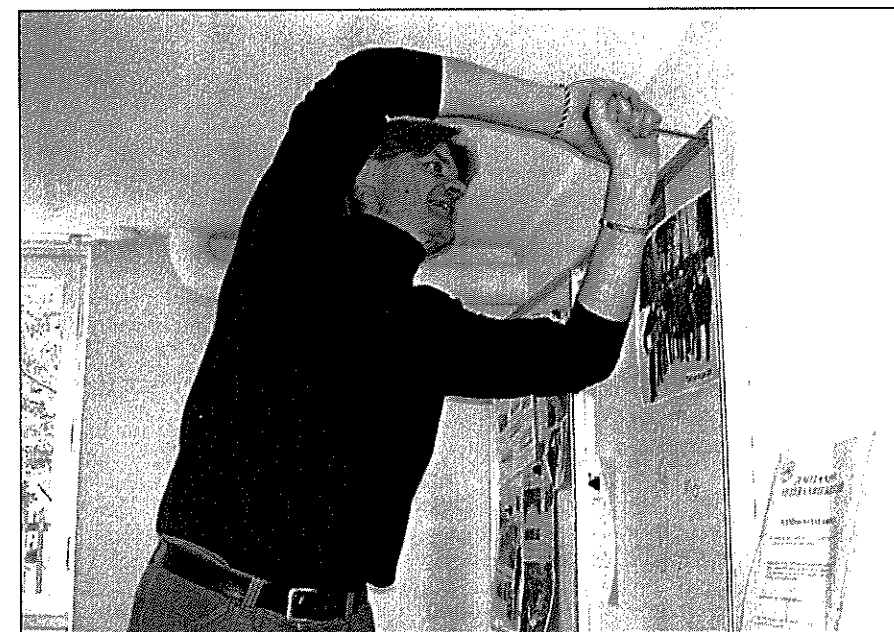
Calle Kingstad, Ulf Rosberg och Micke Eriksson funderar på hur vi ska få ordning på allt detta.



Sven Jernberg, Göte Högbom och Mattias Sjölund monterar de nyinköpta hyllorna. Foto: Arne Nilsson

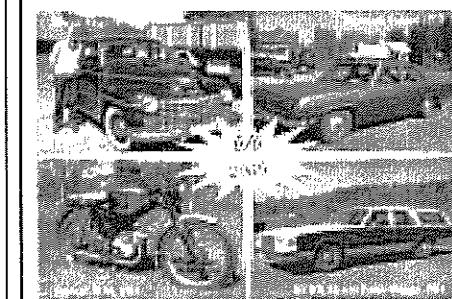


En välbehövlig fikapaus.



Lasse Carlsson tar i allt han förmår för att whiteboardtavlan skall sitta stadigt.

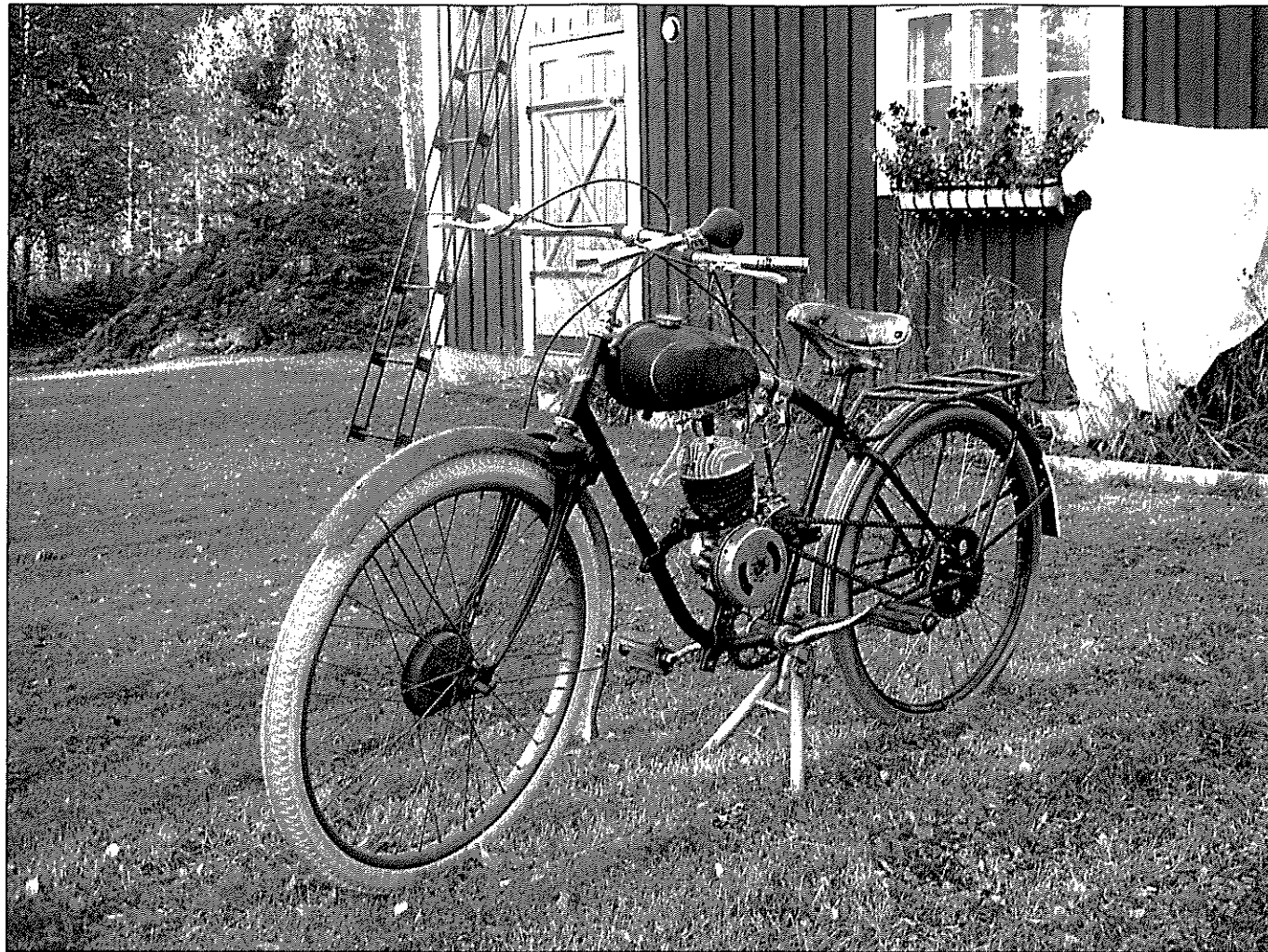
VETERAN- almanacka för 2007



APRIL

Fyra färgbilder per månad från nationaldagsträffen i Kaxås
Ord pris 250:- Sätt in 230:- på vårt plusgiro 88 52 11-3, så får du almanackan med posten.

Jompens bilar



Pappa Johans lättviktare av märket Fram.

En trevlig prick den där Jompen säger alla - ja, det har jag själv också konstaterat. John-Erik Wallström står det på körkortet och hemvisten är Rossbol, en förort till Brunflo. Han finns ofta med på klubbens arrangemang från rallyn till måndagskvällar i klubblokalen. Jag blev lite nyfiken på vad han har hemma på gården och bad att få audiens, vilket vänligen beviljades.

Efter att jag fått en noggrann vägbeskrivning så gav jag mig iväg för att genomföra mitt första hemmahosreportage. För att det skulle bli extra tydligt var jag skulle svänga av in mot gården hade Jompen kört ut Thunderbirden och placerat den så att den inte gick att missa.

Lekstugan

Först till beskådande blev pappa Johans 98-kubikare av märket Fram och med Sachsmotor. Ett renoveringsob-

jekt som vi kan hoppas få se igång ute på vägarna så småningom. Efter detta var det dags att beskåda ännu ett renoveringsobjekt som dock kommit åtminstone delvis till fullbordan genom registreringen 2004. Bilen, en Lloyd från 1955, fick Jompen som lekstuga när han var i femårsåldern. Den kom från Grytan, var avställd redan 1959 och inte helt komplett. Bland annat saknades motorn men sådant var förstås inte så viktigt, motorljudet kunde skapas på annat sätt.

Tankarna kom för något år sedan att åter få fart på Lloyden och genom besök på marknader fick Jompen tag på saknade delar och bilen blev komplett igen. De gamla nummerplåtarna fanns kvar, dock saknades en siffra, men genom forskningsarbete kunde han hitta identiteten och det sista hindret för återregistreringen var avfört. Som nämnts så gick bilen igenom alla kontroller och fick åter komma ut och nöta grus och asfalt igen. Brukskick stämmer väl in som beskrivning på Lloyden idag. Ågaren har haft funderingar på att bättra på skicket men skyller på Rolf Fridh att detta inte blir gjort. Hur han än betar sig så tror han inte att han får till samma fina skick som Rolf har på sina bilar av samma märke och årsmodell.



Synd att man inte kan visa Thunderbirdens vandrande blinkers på bild.



Till lättviktaren har inköpts en motor-katalog med priser.



Duetten är i ett härligt patinerat skick.

66-orna dominerar

Medvetet eller inte så är alla övriga fordon i hans samling av årsmodellerna 1966. Samlingen toppas förstås av hans fina Thunderbird med vandrande blinkers. Därefter kommer en Volvo Duett som han köpte redan 1988 och var på gång att sälja förra året men kom på bättre tankar innan planerna fullbordades. Alla pojkars dröm, en fullstor lastbil, finns också på gården och den kunde vi se på

årets sommarrally. Till sist i denna avdelning finns en husvagn av märket Stil Master Tip-Top, dock inte av årsmodell -66 men närapå nämligen -65. För övrigt kan nämnas att Jompens damsällskap också är av årsmodell 1966...

Fika hos mor Anna

Efter avslutad besiktning utomhus bjöds jag in på kaffe där mor Anna hade bullat upp ordentligt till glädje



Även en Oliver Cletrac ingår i samlingen. Den har moderniserats med motor och växellåda från Volvo.

för eder skribents svaghet för kakor och bullar. Pappa Johan hade mycket att berätta om hur det var att köra lastbil på den gamla goda tiden. Bland annat hur det kunde gå till att få upp timmerstockar på flaket innan dagens kranar fanns. Orsaspelet var en sådan tidig utrustning och Skellefteåliften med någon sorts hävarmar som fälldes ner och sen rullade man på stockarna på den. Tänk om någon med gott om tid skulle kunna

ta hand om alla dessa berättelser som Johan och andra går och bär på – vilken kulturgärning det skulle vara! Så var det dags att tacka för besöket och som Grande Finale fick jag då se den vandrande blinkersen på Thunderbirden. Den tycker jag är bland det roligaste som någon bilkonstruktör hittat på.

Text och foto: Göte Högbom



Husvagnen av det udda fabrikkatet Stil Master Tip Top.

Alla pojkars dröm – en fullstor lastbil!

Redaktionskommittén vill gärna göra flera sådana här hembesök. Vill du visa vad du har så hör gärna av dig till någon i kommittén. Namn och telefon hittar du på sidan två i tidningen.

STUDIEBESÖK
SANDSTRÖM & LJUNGQVIST
 måndag den 22 januari kl 19.00
 Chaufförvägen 15, Odenskogs industriområde

En svensk veteranskoter i gott skick

Linson var en svensk skoter som tillverkades under andra hälften av 1960-talet. Den fanns att köpa dels som byggsats och dels färdigmonterad. Chassit är tillverkat i aluminium och framdrivningen sköts av en 7,5 hkr Briggs & Strattonmotor.

För tre år sedan hittade jag och min svärson Larry Johansson en intressant snöskoter i en annons i Classic Motor. Det var en Linson som stått avställd på en loge i Småland sedan 70-talet. Ägaren uppgav att skicket var bra och att den körts sparsamt och försiktigt. Eftersom han verkade seriös så vågade vi göra affär osett. När vi fått hem skotern kunde vi konstatera att säljaren haft rätt i sin beskrivning. Skicket var gott och efter en inledande service så gick den igång direkt och fick omgående ut och lufta sig i Åkersjön, Fiskviken och Sällsjö. Efter ett gemensamt ägande har Larry nu helt övertagit vårdnaden av denna klenod.

Dynamisk belysning

Motorn saknar ljusspole och lyset måste ordnas på annat sätt. Lösningen blev att montera en vanlig cykel-dynamo med gummidrivhjul som i



Här susar Larry Johansson fram i "djupsnö". Bilden är tagen på veteran-skoterträff i Åkersjön.
Foto: B-O Wallén

påslaget läge ligger an mot motorns variatorskiva. Det fungerar, men med samma prestanda som ett enkelt cykellyse, med andra ord inget att "smälta snö" med. Bromsar saknades och här är lösningen om möjligt ännu mera primitiv; nämligen att bokstavligen talat fotbromsa. För övrigt är variator, hjulboggi och drivmatta liknande flertalet dåtida skotrar.

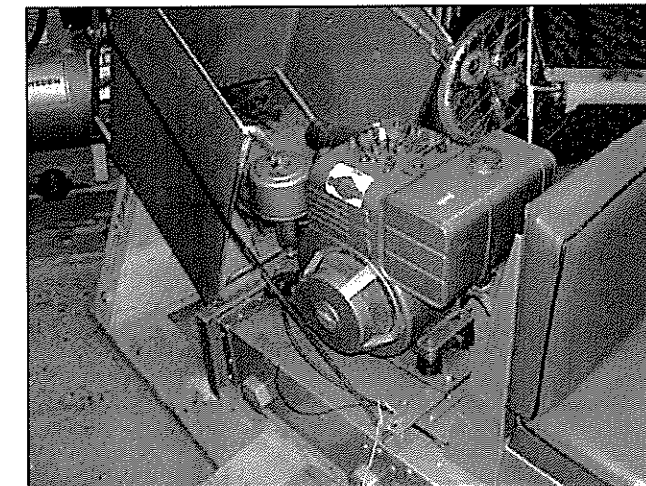
Text: B-O Wallén

Fakta Linson skoter

Motor:	Bakmonterad Briggs & Stratton, 7,5 hkr
Belysning:	Modell cykel med dito dynamo
Broms:	Fotsula mot mark
Tillverkare:	Linson Fabriks AB, Stockholm 1965-66 Linson Fabriks AB, Södertälje 1967 BNG Fabriks AB, Göteborg 1968-70



Den här bilden skickade ägaren i Småland för att visa hur den såg ut inför transporten norrut.



Den 7,5 hästar starka Briggs & Strattonmotorn.
Foto: B-O Wallén

Klubbens fordon

Jemtlands veteranbilkлубb äger och förfogar över en unik samling av veteranbussar samt en lastbil och en släpvagn. Syftet med innehavet är främst att detta skall utgöra underlag för ett fordonsmuseum. Bussarna är alla i körbart skick och används för beställnings- trafik och för klubbmedlemmars resor till marknader och andra arrangemang.

Fordonskommittén är de som ansvarar för fordonen. Kommittén bildades år 2000 och aktiva då såväl som nu är Björn Staverfelt, Per Ericsson och Sune Sandberg. Sedan något år tillbaka finns även Örjan Palmqvist med i kommittén. Förutom kommittéledamöterna finns ytterligare ett antal medlemmar som hjälper till med körningar och underhåll av fordonen.

Lastbilen

Klubbens fordonsinnehav började 1973 då en Buickbuss av årsmodell 1924 och en Volvolastbil av årsmodell 1934 inköptes från Viktor Johansson i Näsåker. Bussen såldes 1978 till Folke Hemmingsson för 1 500 kr. Han lovade att Buicken skulle få en trygg ålderdom och att han skulle behålla bussen, vilket tydligen infriats för i senaste matrikeln finns den upptagen bland Folkes fordonsinnehav. Volvolastbilen finns fortfarande i klubbens ägo och får ibland komma ut och visas upp.

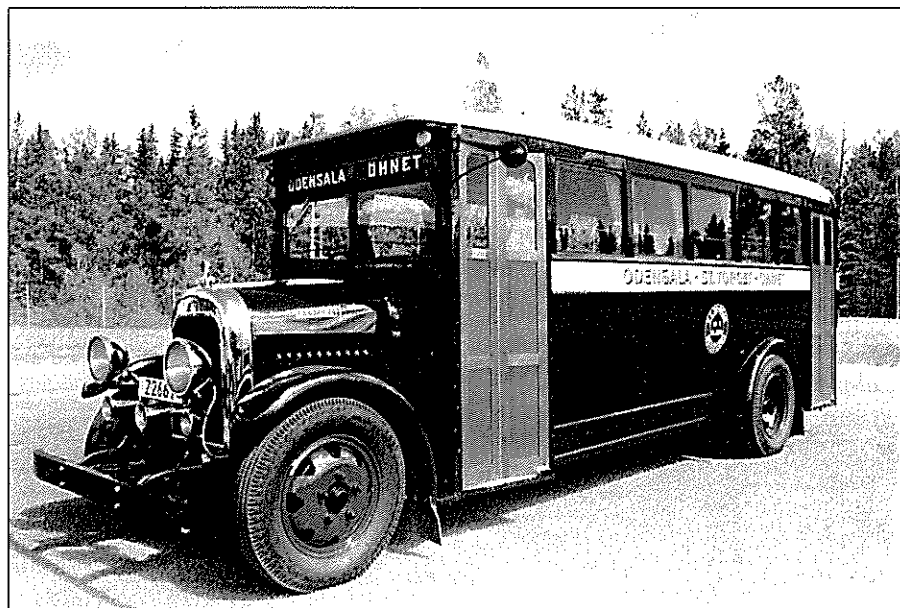
Bussarna från Jämtlandsbuss

Historien om bussarna från Jämtlandsbuss började redan 1986 vid ett samtal mellan Per Ericsson och dåvarande VD Ingemar Liljegren. Då föddes idén med att skapa möjligheter att levandegöra och bevara företagets historia från dess bildande 1921. Det blev ett projekt av denna idé och Per blev ansvarig för företagets historiska fordonsrenoveringar. Ett representativt fordon från vart ti-



Lastbilen på Marknaden 2004.

Foto: A-C Staverfelt



Återuppstånden från en neslig tillvaro som sommarstuga. Den vackra Brockway-bussen.

Foto: från JVBK's arkiv

onde år som företaget existerat skulle samlingen bestå av. På kort tid lyckades man bygga upp en imponerad samling välrenoverade bussar med årsmodeller från 1929 fram till 1975. Projektet fick ett hastigt slut 1991 när en ny VD beslöt att lägga ner projektet.

Klubben förvaltar bussarna

När det i slutet på 90-talet blev dags

att avveckla det kommunägda företaget Jämtlandsbuss så anställdes Björn Staverfelt som VD för att sköta nedläggningen. Vestibulum skapades som ett avvecklingsbolag och Björn bildade till detta ett dotterbolag, Jämtlandsbuss Teknik, dit veteranbussarna flyttades. En kommunal utredning föreslog år 2000 att några bussar skulle överlåtas till Jamtli och resten säljas. Inför beslu-

tet i kommunstyrelsen skrev Björn, som då nyligen valts till ordförande i JVBK, ett brev till ledamöterna där han föreslog att klubben skulle få överta förvaltningen av samtliga bussar. Det välformulerade brevet resulterade i ett avtal där klubben fick överta förvaltningen under sex år. Nu när de sex åren är till ända är förhoppningen från fordonskommittén att vi nu även får överta ägandet av de sex bussarna.

Postbussarna

År 2003 fick klubben möjlighet att, efter ett visst lobbyarbete, köpa fyra postbussar och en släpvagn från Swebus, tidigare Postens Diligenstrafik. Även här handlade det om bussar i mycket god kondition. Priset då? Jo, med en lätt underskrift kan man säga att priset var angenämt lågt. Det verkliga värdet torde ligga mångdubbelt högre än anskaffningsvärdet.

Hyrverk med tillstånd

Redan när Jämtlandsbuss startade projektet med de historiska bussarna planerades de att ingå i ett exklusivt hyrverk där de skulle kunna hyras för diverse ändamål. JVBK tog över denna verksamhet i samband med att klubben fick disponera bussarna 2000 och åtskilliga turer har genomförts sedan dess av våra aktiva chaufförer. Såvitt känt är har ingen annan klubb i landet så här många välfungerande bussar och unikt är dessutom att vi har Länsstyrelsens tillstånd att

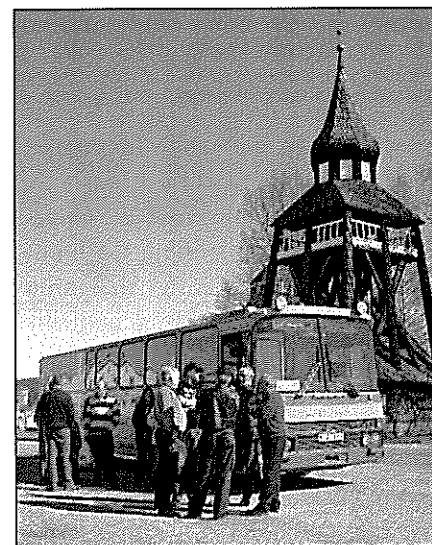
Fakta

Lastbilen		Bussarna från JämtlandsBuss	
Volvo	1934	Brockway Bus BT	1929
Egna bussar, postbussarna		Scania Vabis 82	1936
Scania Vabis B 7159	1956	Bokbussen	Scania Vabis B 62
Scania Vabis B 6558	1960	Post-Skvadern	Volvo B 727
Scania Vabis BF 76	1968	Stor-Bagagen	Scania Vabis CF 76
Volvo B 58	1978	Wiiman	Scania Vabis CR 111M
			1975
			Sommarstugan
			Bulldoggen
			Skvader
			Fordon nr 19
			Fordon nr 46

bedriva beställningstrafik. Flera av bussarna har varit med i filminspelningar. Brockwayen var med i Kådisbellan och Bulldoggen var med i en tysk film som hette Schneeland. Mest känd är dock en av postbussarna som alltid finns med i John Chrispinssons tv-program Bokbussen.

Museiplanerna

Bland JVBK's ändamål anges att klubben skall verka för skapandet av ett fordons- och motorhistoriskt museum i Jämtlands län, där klubbens medlemmar skall kunna ställa ut sina objekt. Klubbens fordon skall självfallet vara en del av detta museum. Med Jamtli som huvudman planeras Optand Teknikland där flera föreningar skall kunna förverkliga sina museiplaner. Projektet har fått förnyad aktualitet efter senaste försvarsnedläggningen och försvaret har avsatt sex miljoner för att förverkliga försvarets behov av ett museum. En ekonomisk förening, Militärmuseiföreningen, MilMus, har bildats för att jobba vidare med planerna. Björn finns med i denna förening för att



Wiiman på utflykt till Vemdalen.

Foto: Göte Högbom

bevaka JVBK's intressen. Från försvarsmakten är man angelägen om JVBK's deltagande som man ser som garant för det långsiktiga ansvaret och som står för kontinuiteten. Enligt nuvarande planer skall Optand Teknikland slå upp sina portar 2009. Garage för fordonen har varit ett ständigt bekymmer för Fordonskommittén. Nu hoppas man att museiplanerna går i lås och att frågan



Några av bussarna fungerade som vindskydd på marknaden 2006.

Foto: Göte Högbom



Den från tv kända Bokbussen.

Foto: Göte Högbom

därmed är löst för gott. Merparten av fordonen planeras nämligen att ingå i detta.

Marknadsföringsmöjlighet av oanade mått

Man kan fråga sig varför klubben har satsat på alla dessa fordon. Det är inte så där helt enkelt att hålla igång elva fordon och att få tag på chaufförer till beställningsuppdrag. Trots att klubben har lyckats komma över mängder med reservdelar så kostar underhållet en hel del. Inkomster finns förstås som täcker det mesta av utgifterna. Museiplanerna är naturligtvis en viktig anledning till innehavet men där skall enligt stadgarna även finnas plats för klubbmedlemmars fordon. Främsta anledningen till innehavet får nog anses vara den PR klubben får genom att fordonen får vara ute på uppdrag och inte samla damm i ett garage eller på ett museum. Klubben har här en enormt stor potential att utveckla i marknadsföringssammanhang. Ingen går oberörd förbi våra fordon. Många har fortfarande minnen av bussarna när de var i aktiv tjänst och kan berättat intressanta upplevelser från förr. Icke att förringa är nyttjandet av bussarna för resor i samband med besök på marknader och vid klubbarrangemang av skilda slag. Man kan inte heller helt bortse från att värdet ökar för varje år. Med ett aktivt nyttjade av fordonen i marknadsföringssammanhang kommer klubben att kunna räkna in ett större medlemsantal och större uppmärksamhet och förståelse för verksamheten bland allmänhet och politiker. Förhoppningsvis kommer också Fordonskommittén att få fler medlemmar som aktivt vill jobba med fordonen om man ser vilken nytta detta gör.

Text: Göte Högbon

Mer information om bussarna finns på hemsidan www.jvbk.nu

Vännäs Motormuseum



Det talas om miljöbilar dagarna i ända. Som synes är det inget nytt. Opel hade miljöbilar redan på 40-talet, då med gengas-drift.

En del av er vet redan att klubbens kassör sadlat om från ekonomutbildning i Östersund till Yrkesförarutbildning i Vännäs. Ni kanske undrar vad det har med vår tidning att göra och det skall jag nu berätta.

I anslutning till utbildningens teorilokaler ligger ett, på utsidan, ganska oansenligt museum. Det som avslöjar att gamla saker finns är en Gulfmack, en lingrävare och några andra gamla maskiner utanför.

Jag som är intresserad av allehanda gamla tekniska saker kunde inte låta bli att en eftermiddag gå fram till den stora hangaren uppe på Vännäs Läger. Naturligtvis var museet stängt för säsongen, men lyckligtvis fanns där



Museiföreningens Volvo Lv 65 från 1931 som varsamt renoverats till detta fina skick.

folk en annan dag och jag fick en snabb visning av vad hangarens väggar döljer. Jag fick också reda på att det är en förening som driver det hela och att den har 32 medlemmar varav cirka 50 procent är aktiva. (Tänk om vi hade så många aktiva i vår förening med cirka 900 medlemmar). På torsdagskvällarna samlas medlemmarna, umgås och vidareutvecklar sitt museum. Jag blev av föreningens kassör, Christine Sandberg, inbjuden att komma förbi för en längre visning på en av dessa kvällar.

Blandade veteranare

Hangaren som museet inryms i ägs av Vännäs kommun men disponeras av föreningen. Inne i hangaren förundrades jag över alla saker som museiföreningen samlat på sig sedan starten 1986. I taket hänger olika sorters flygmaskiner och på en piedestal finns en helikopter, Sud Aviation Alouette II, som har bland annat en Dyna Panhard PL 17 Tigre 1960, Renault Gordini 1960 och en DKW 1939 bredvid sig. Motorcyklar av olika fabrikat och årgångar finns också. Nämnas kan en Harley Davidson med sidovagn och gaslykta från 1920.

Diverse intressanta motorer

De olika fordonen ägs till viss del av föreningen och i övrigt är det medlemmar och andra privatpersoner som lånat ut sina fordon. Föreningen

har en mycket fin lastbil, Volvo LV65 1931, som när föreningen fick tag i den var en Epa som sedan renoverats. I samma utrymme som Volvon finns tändkule- och råoljemotorer, järnvägs- och brandkärsutrustning, motorsågar, traktorer mm. En av mina egna favoriter är en 18-cylindrig Isotta Fraschini 184C-motor med överliggande kamaxlar, tre cylinder-rader, kompressormatning och en effekt på cirka 1500 hk. Denna motor har suttit i en Motortorpedbåt T38. Grannen är en Rolls Royce Merlin V12.

Fordon som flyger eller flyter

Övervåningen är inriktad mot sjö och flyg där ena delen är fylld av tändkulemotorer och vanliga utombordare. Andra änden av lokalen rymmer en niocylindrig stjärnmotor samt andra flyginriktade tingestar, bland annat instrumentpanelen från en Mustang S-26 som störtade någon gång under mitten av 50-talet. Ett mycket intressant museum med stor spännvidd och jag rekommenderar ett besök vid tillfälle. Föreningen har en hemsida där det för intresserade finns bilder och information om deras verksamhet: <http://medlem.spray.se/vmm>

Text och foto: Daniel Godén



Renault Gordini -60 och Dyna Panhard PL 17 Tigre -60 med bl.a Fordson traktorer i bakgrunden.



Denna märkliga farkost är amerikanskbyggd och framdrivningen sköts av att det femte hjulet förs ned mot marken.



Bland alla andra fordon och föremål hittade jag två tävlingshojar från en svunnen tid.

Sixten Karlssons Nimbus

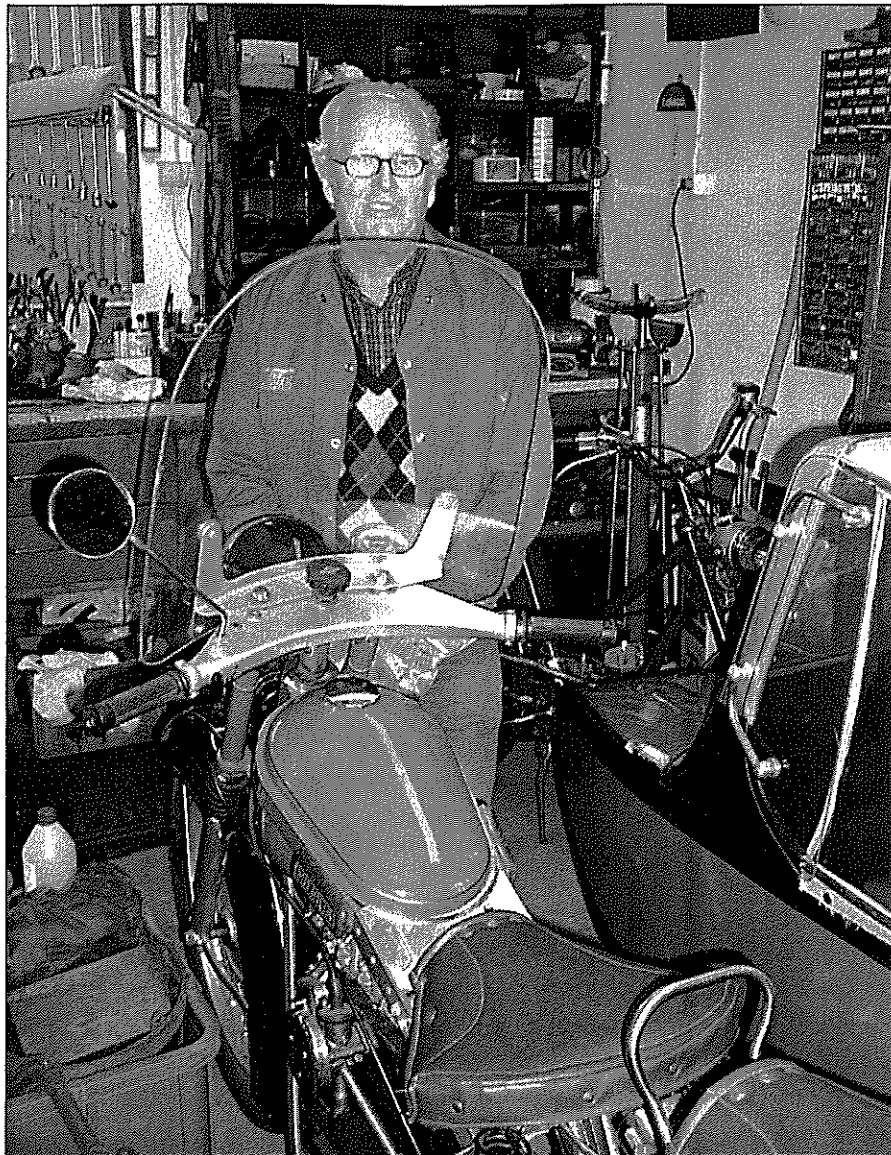
Nimbusen är det första som fångar ögat när man kommer innanför dörren till Sixtens garage. Den står visserligen trångt till, men det är en maskin som man inte kan undgå att se.

Nimbus är en motorcykel vars historia skiljer sig från de flesta andra. Medan de flesta motorcykeltillverkare modifierade både teknik och utseende, höll Nimbus sin egen takt. För den normalt mc-intresserade är det svårt att avgöra om en Nimbus är från 30-talet eller slutet av 50-talet. Därmed inte sagt att utvecklingen stod still, men man behöll huvuddragen ända från introduktionen 1934 och fram tills man lade ner tillverkningen 1960. Konstruktionen var både originell och motsägelsefull. En fyrcylindrig radmotor på 750 kubik försedd med överliggande kamaxel låter ju mycket imponerande. Men sedan skruvar man fast den i en ram av plattjärn, som inte är svetsad, utan hopnitad. Nej, ingen kan skylla Nimbus konstruktörer för att kopiera andra. Så hur kom det sig egentligen att man började tillverka denna motorcykel i Danmark?

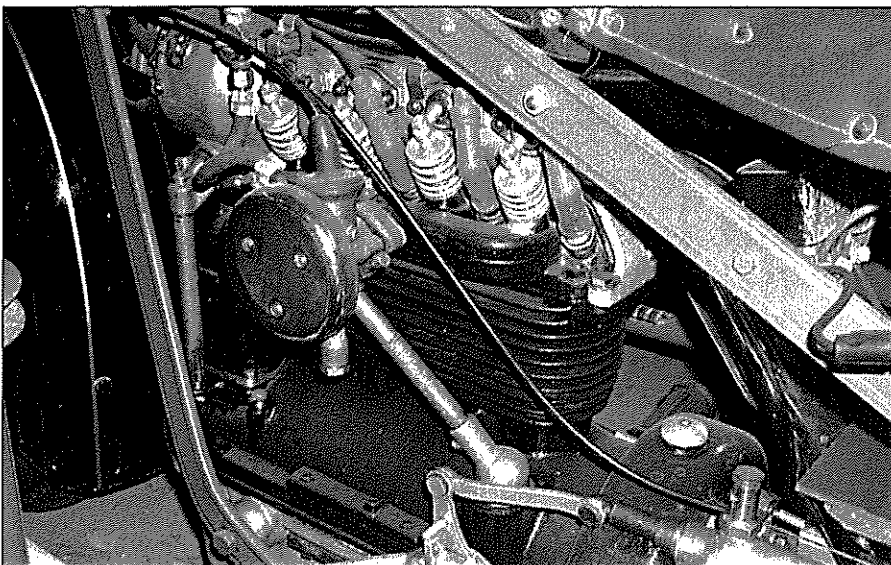
Dammsugare och motorcyklar

Det startade ungefär 1917 i Köpenhamn. P. A. Fisker hade redan gjort sig ett namn genom att konstruera dammsugaren Nilfisk. Han beslöt

Här ser vi motorns insugssida. Allting på Nimbus är genomtänkt och finurligt. Röret som går från vevhuset upp till förgasaren, fungerar som vevhusventilation. Men röret är delat på mitten och hålls utspänt med en fjäder. Det gör att när man drar upp den nedre delen har man helt plötsligt en öppning för oljepåfyllning. Här syns också lite av den utvändiga rick-rack mekanismen som manövrerar växelföraren i växellådan.



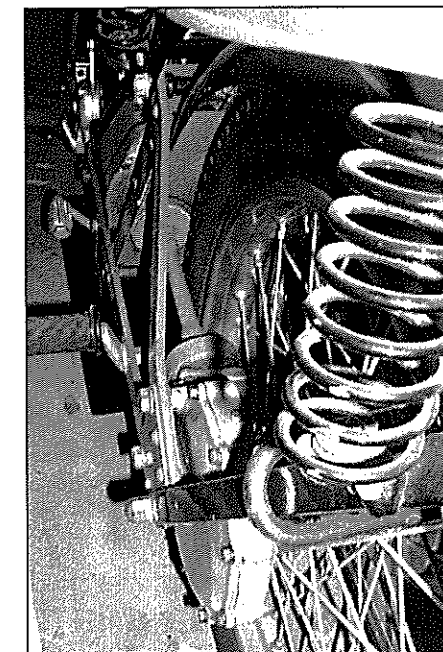
Sixten Karlsson äger den här Nimbusen tillsammans med sin bror Stig. De köpte den färdigrenoverad för lite över tio år sen. Den hade redan då denna Steib sidvagn monterad.



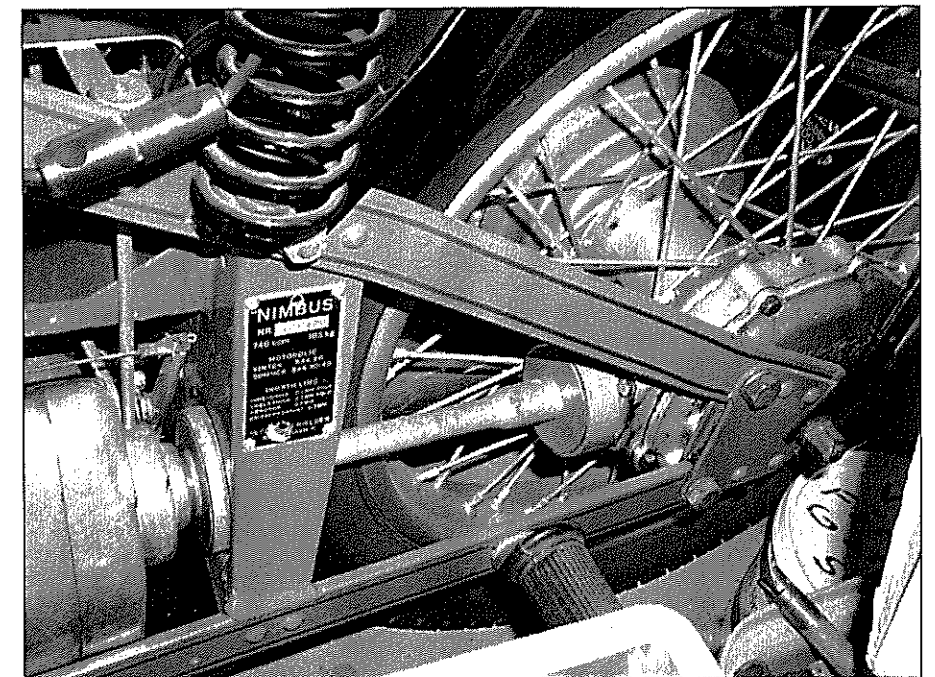
sig för att tillverka en motorcykel. Så blev det också, även den första modellen av Nimbus hade en fyrcylindrig motor. Delar av "ramen" bestod av plattjärn, men den viktigaste bärande delen var ett grovt rör som gick snett ner från styrhuvudet och slutade under sadeln. Detta rör var orsak till att motorcykeln kom att kallas för "Kakkelovnsröret". Tyvärr blev tillverkningen ingen bra affär ekonomiskt, så man lade ner tillverkningen 1928.

Fisker & Son gör ett nytt försök

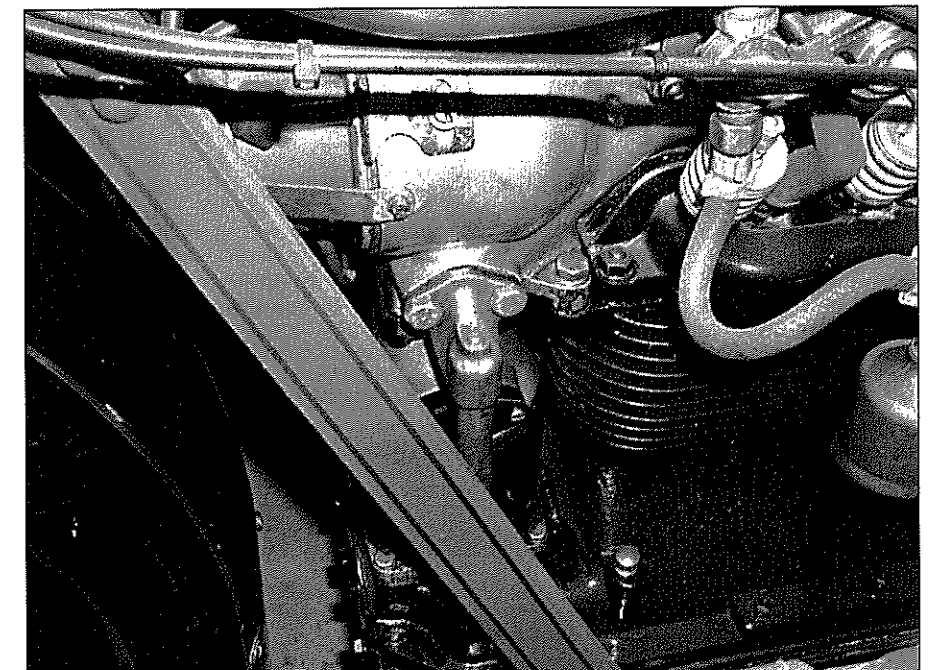
Men ett par år senare har P.A. Fiskers son Anders blivit klar med sin ingenjörutbildning och han har redan idéer om en ny Nimbus. Så far och son beslutar sig för att återigen starta tillverkning av en dansk motorcykel. Redan 1934 har den en så modern finess som teleskopgaffel. Bakhjulet är däremot ofjädrat och så fick det fortsätta under hela tillverkningstiden. Man förbättrar successivt konstruktionen även om det inte syns så mycket utåt. Nimbus blir framför allt i Danmark en mycket omtyckt



Det är väl framför allt när man ser ramen så här, som man tvivlar på att det ska kunna fungera. Det skulle vara intressant att veta vilken materialkvalitet man använt. Det är knappast blötjärn i alla fall.



Från växellådan går kraften via en öppen kardanaxel till en vinkelväxel i bakhjulet.



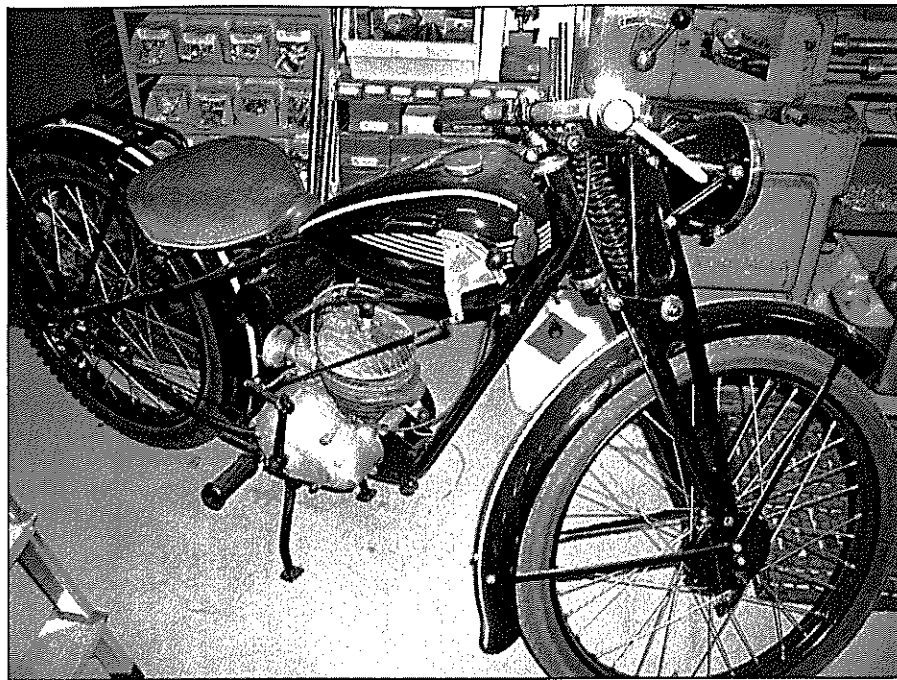
Motorn har som sagt överliggande kamaxel. Och precis som senare biltillverkare insåg man på Nimbusfabriken att fördelaren lämpligen kunde placeras i kamaxelns ände. Röret som går ner till vevhuset har till uppgift att leda ner returoljan från kamaxelhuset. Drivningen av kamaxeln sker via två vinkelväxlar, och Nimbuskonstruktörerna tyckte nog att det var lite onödigt att bara ha en slät axel mellan dessa vinkelväxlar. Så man placerade generatormotorn där. Det innebär alltså att generatoraxeln också gör tjänst som kamdrivning. Lägg också märke till hur välgjort allt ser ut att vara. Det är inte svårt att förstå varför det finns så många Nimbusentusiaster.

motorcykel. Den tycks bli mest populär som slitstark nyttomaskin. De statliga verken i Danmark blir så småningom viktiga kunder. Den får i folkmun smeknamnet "Humlebi" på grund av dess motorljud.

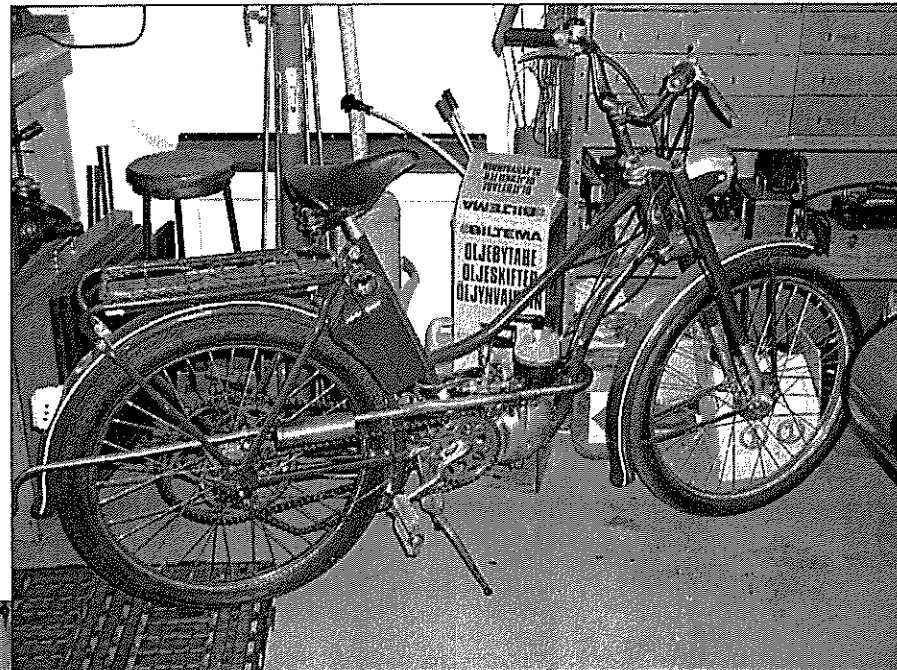
Avancerad och konservativ

En del av Nimbus charm ligger förmodligen i att det var en så oförändrad konstruktion under produktions-tiden. Men visst kan man undra över varför man inte försökte modernisera lite mer. Det var ju trots allt en spännande motorkonstruktion. Men där hade man en stor begränsning eftersom vevaxeln bara hade två ramlager. Kylningen skulle knappast heller räckt till om man försökt få ut fler hästkrafter. Sen torde väl ramen av plattjärn ha vissa begränsningar om man försökt göra Nimbus sportigare. Men även om det låter tokigt att tillverka en ram av plattjärn, så visste man nog vad man gjorde. Om man tittar på hur Nimbusens ram sveper ut från styrhuvudet, utanför tanken, och sedan jämför med hur ramarna ser ut på dagens asfaltracers, ser man att P.A. Fisker & Son redan i början av 30-talet visste hur ramen skulle se ut för att bli så vridstiv som möjligt.

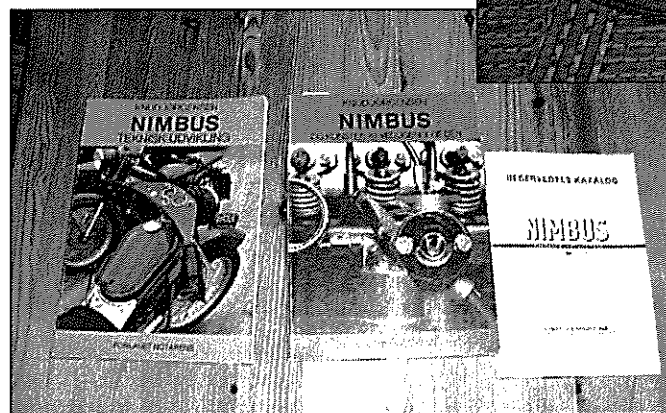
Text och foto: Sven Asp



En renoverad svartqvarna från 1946.



En NV moped finns också på gång i Sixtens garage.



Det är inte så konstigt att det finns en mängd litteratur om en så populär motorcykel. Reservdelar är heller inget stort problem. Det mesta finns att köpa.

Glöm inte att anmäla dig till Tjälavängen. Se sidan 5.

SAAB cabriolet i Klövsvjö

I mitt reportage från Klövsvjöträffen i sommarnumret av Bakspe-geln kunde ni se Jan-Olof Millers unika SAAB V4 Cab med bullnos. Jag ville veta mer om den här bilen och åkte hem till Jan-Olof.

Jan-Olof Miller gjorde ett avbrott i verkstaden där han för tillfället var verksam med tillverkning av nya stegpinnar till takstegen på sitt hus. Vi gick tillsammans för ett besök i ett litet utrymme där hans SAAB stod inklämd. Den stod där mellan en veteranskoter och handikappmoped, som hade sin plats bakom en äldre Husqvarna crossmotorcykel utan förgasare.

Ovanliggande kylare

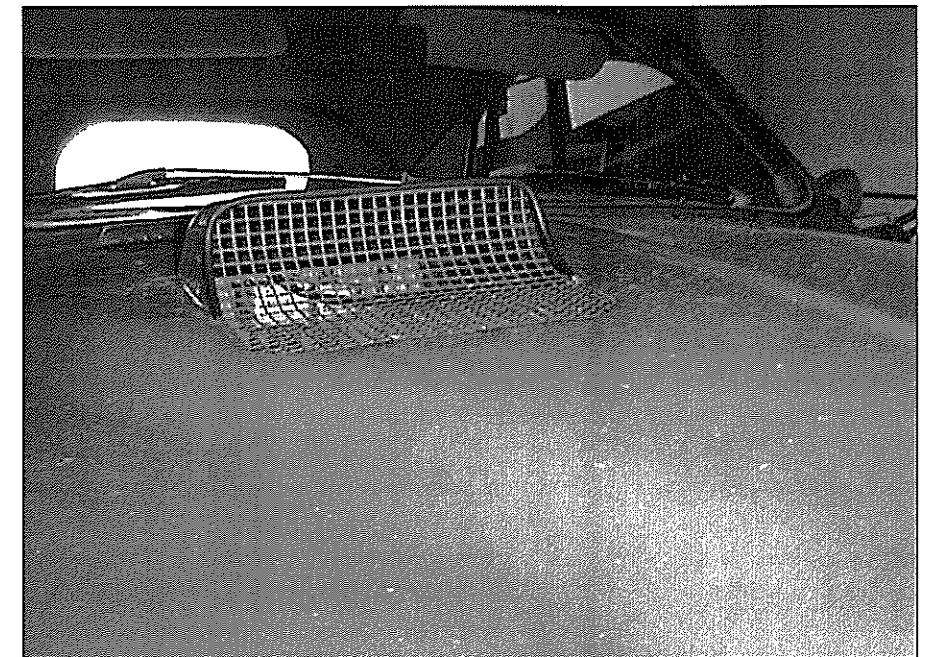
Han visade hur cabben med galonklädda aluminiumkors var fastsatt på bilen, ledade från plåten invid hatthyllan med enkel låsning ovanför solskydden. Framskärmar och motorhuv från en så kallad "bullnos" fick efter modifiering av frontplåten plats med huv gångjärnen. Men kylaren fick inte plats bakom fronten. Den fick i stället placeras snett liggande ovanpå motorn där kyl-luften togs in genom ett scoop ovanpå motorhuven.

Eftersom taket var borta uppstyvades bilen genom kraftiga rör på insidan av bilen samt en krysskonstruktion i bagagerummet.

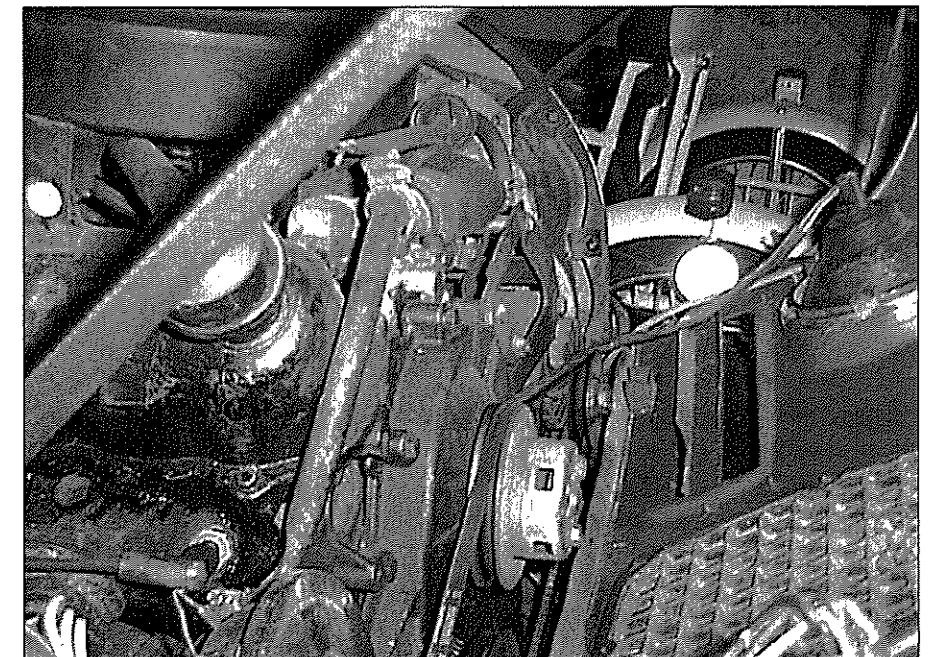
Kör du mycket SAAB på sommaren, frågar jag honom.

– Nej jag har ju inte så mycket tid, svarar Jan-Olof.

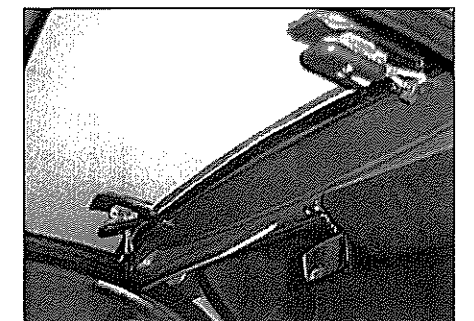
Text och foto: Börje Estmo



Kylaren ligger ovanpå motorn och här syns luftintaget.



Bullnosfronten gör att det blir trångt i frampartiet.



Enkel fastsättning av cabben.

Range Rover – stadsjeeparnas urfader



Range Rover blev snabbt populär att utrusta. Bara några år efter introduktionen fanns många företag som tillverkade tusentals "options". Den bortre -74:an är utrustad med praktiskt taget alla tillbehör som fanns att köpa då. Den främre Range Rover från 1975 är i originalskick.

Målen som den nya bilen skulle uppfylla var tydliga; lika tuff i terrängen som Land Rover, men samtidigt en snabb och bekväm landsvägsvagn. Kort sagt, som gjord för både herrgårdsstallet och lagårdsbacken. Resultatet blev en häpnadsväckande kombination som 40 år senare har blivit en trendsättare.

Det tog inte många år efter presentationen under 1948 förrän terrängbilen Land Rover var en långt större produkt än vad Roverfabriken någonsin räknat med. Jämfört med de lite tantiga personbilar som man också tillverkade var Land Rover en succé! Men konceptet som skapat framgången var samtidigt en nackdel. En ren terrängbil, om än aldrig så bra, tilltalade inte alla målgrupper. Här fanns alltså en marknadsbegränsning. Lockade av impulser från den amerikanska marknaden gjorde

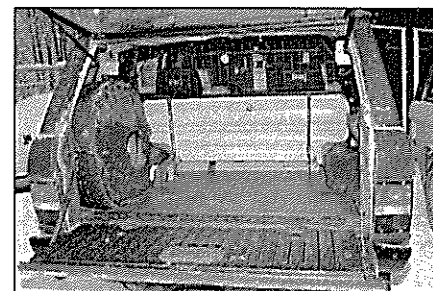
därför Rover under 1964 en marknadsundersökning. Resultatet blev häpnadsväckande. Det pekade på en helt ny nisch, nämligen snabba, bekväma och terränggående personvagnar. Detta faktum och framgångarna för Land Rover gav upphov till en djärv satsning hos Rovers utvecklingsavdelning, projekt "Road-Rover". Kort sagt, ett fordon som kombinerade Land Rovers terrängframkomlighet med landsvägsegenskaperna hos en personbil. Något liknande fanns överhuvudtaget inte. Frågeställningarna blev många. Vilka krav skulle det nya fordonet fylla? Hur skulle den se ut? Och

Range Rover var "stora pojkars bil". Under mitten av 1970-talet, när British Leyland Svenska AB svarade för importen, sålde Range Rover mycket bra i Sverige.

framförallt, vad skulle finnas under huven? Men den sista frågan visade sig faktiskt redan vara löst. För året innan hade en delegation från Roverfabri-



Bensin eller diesel? V8:an på 3,5 liter var original. Men dieselkonverteringar blev minst lika vanliga.



Med USA-bilar som förebild fick Range Rover horisontellt delad baklucka. Lastutrymmet är generöst. Och den nedfällda luckan tål tunga grejor. Bakre säkerhetsbälten, nackkuddar och lastförskjutningsgaller var originaltillbehör.

ken besökt GM i USA. Där kom de i kontakt med Buicks "pensionerade" V8 på 3500 cc. Man insåg genast att det här kunde bli drivkällan i deras nya konceptbil. Resultatet blev att Rover köpte rätten att licenstillverka V8:an.

Formgivning och testning

Ett desto större bekymmer blev att formge karossen till det nya fordonet. Att det skulle vara en "estate wagon" var tämligen klart. Men hur skulle en sådan i "civiliserad terrängbilstappning" egentligen se ut? Någoting

liknande fanns ju inte på marknaden. Efter ett antal olika modeller blev resultatet slutligen en ljus och rymlig tvådörrars kombikaross med USA-inspirerad horisontellt delad baklucka. Den kraftfulla men ändå eleganta skapelsen placerades på ett nykonstruerat chassie med hjulbasen 100 tum. Fyra år efter marknadsundersökningen hade Rover de första prototyperna klara. I framkant på de karaktäristiska motorhuvorna stod att läsa namnet VELAR. Bilarna skickades omgående för hårdtestning i olika klimat och platser runt om i världen. Bland annat kördes ett exemplar under en tid i norra Sverige för att testas under arktiska förhållanden. Två år senare, den 17 juni 1970, kunde Rover presentera världens första egentliga "personbil med terrängfordonsegenskaper". Bilen som nu fått namnet Range Rover blev en succé!

Dyrgrip med nytänkande

Men den var dyr. Och kanske inte speciellt lyxig heller. Det enda lyxiga var nog prislappen. För när bilen under 1971 började säljas i Sverige kostade den nästan lika mycket som två Volvo 142 DL! Men köparna fick ändå mycket bil för pengarna. För under karossen av aluminiumlegeringen Birmabright dolde sig en härlig blandning av innovativt ny-



Stora hjul, generös frigångshöjd och permanent fyrhjulsdraft ger Range Rover optimala egenskaper som vinterbil.

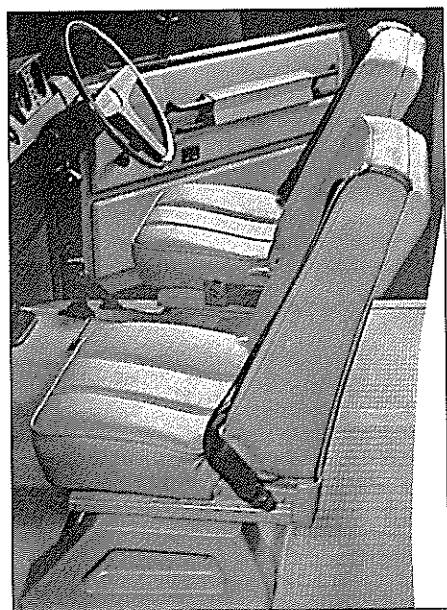


VELAR, prototypen från 1969 och världens första "Range Rover". Visst känns dragen igen. Och trots att konceptet alltså har rötterna i 1960-talet är det inte förrän runt 30 år senare som det, i betydligt plastigare tappning, plagieras av främst japanska biltillverkare. Märkligt, eller hur.

tänkande, kluriga brittiska lösningar och beprövade konstruktioner i konservativ anda. Till sin hjälp att tygla V8:ans 135 hästar hade föraren en fyrväxlad låda som var kompletterad med en hög/låg fördelningsväxellåda. Både fram- och bakaxeln var stela och mellan dem fanns en manuell låsbar differential. I kombination med den permanenta fyrhjulsdriften och de stora 16-tumshjulen gav det här Range Rover oanade terrängegenskaper. Till detta bidrog också fjädringen, långa relativt mjuka spiralfjädrar med minst sagt mycket lång fjädringsväg. Inredningen var både praktisk och komfortabel. Samtliga säten hade en oöm klädsel som huvudsakligen bestod av konstläder och baksätet var fällbart. Golvet hade gummimattor som enkelt gick att lyfta ut och spola av. Instrumenteringen i den tidstypiskt gråsvarta panelen var tämligen spartansk men tydlig och lättöverskådlig. Tillsammans gav det här intrycket av att Range Rover var konstruerad för att främst vara en praktisk och oöm terrängbil men samtidigt bjuda på inslag av både lyx och bekvämlighet.

Fortsättning nästa nummer.

Text: Per Ericsson
Foto: Eva Johansson
Arkivbilder: Håkan Svensson



Interiör ur första generationens Range Rover från 1970. Stolarna av äkta konstläder släppte ogärna greppet, speciellt varma sommar dagar då resenärerna satt "som klistrade".

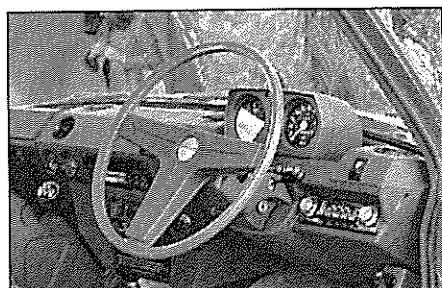
TEKNISKA DATA Range Rover 1975

Motor:	Toppventilad V8. Cyl.diameter 88,9 mm. Slaglängd 71,12 mm. Cyl.volym 3528 cc. 218 cui. Kompr. 8,5:1. Effekt 116kw, 156 hkr vid 5 000 varv/min. Max vridmoment 28,3 kgm vid 3000 rpm. Oljetryck 1,97 - 2,81 vid 2 400 varv.
Koppling:	Enkel torrlamell 267mm. med hydraulisk manövrering
Huvudväxellåda:	4-växlad helsynkroniserad.
Tillsatsväxellåda:	Hög/låg. Tvåstegs reduktion på huvudväxellådans uttag. Konstant fyrhjulsdrift. Manuellt spärrbar differential. Totalt antal växlar 8 fram, 2 back
Bak- samt framaxel:	Hypoidtyp med utväxling 3,54:1
Bränslesystem:	AC elpump. Dubbla Zenith-Stromberg 175 CD-25 förgasare
Elsystem:	12 volt. Enkelt eller dubbelt 60 Amp batteri. Generator 34 - 85 Amp.
Bromssystem:	Fram 300 mm skivor med dubbelkolvsok. Bak 290 mm skivor med enkelkolvsok. Handbroms i trumma på tillsatsväxellådans utgående axel.
Styrning:	Burman-snäcka med hydraulisk servo. Framvagnsinst. 1,2-2,4 mm toe out!
Fjädring:	Långslagiga spiralfjädrar runt om
Måttuppgifter:	Total längd: 447 cm. Total bredd: 178 cm. Total höjd: 178 cm. Axelavstånd: 254 cm. Spårvidd fr+bak: 148 cm. Markfrigång under axlar: 250mm. Vändradie 11 meter. Tjänstevikt 1 800 kg. Max last 680 kg. Totalvikt: 2 500 kg. Max släpvagnsvikt i terräng 1 000 kg, på väg med bromsat släp 4 000 kg.

Optionlista 1974: Elektrisk bränslepump, textilklädsel i Brinylon, matta i bagageutrymme, rullbälten inbyggda i framstolarna, tonade rutor, ställbart lastförskjutningsskydd, triplex- eller heavy duty dragkrok.

Optionlista 1975: Elbakruta, bakre torkare med spolare, bakre nackkuddar, styrservo, "lyxklädsel" på säten, främre nackstöd, bakre säkerhetsbälten, laddning för dubbla batterier, främre dimljus.

Övrigt: De allra flesta Range Rover registrerades vid den här tiden som lätt lastbil men med dispens för tre passagerare i baksätet/lastutrymme. Detta ger fortfarande en betydligt lägre fordonsskatt.



"Only for a Range Rover owner" Endast den som ägde en Range Rover 1973 fick uppleva sånt här!

Stort och kraftfullt möte i Västerås

Power Big Meet är ett i alla meningar stort arrangemang. Egentligen är det förresten två aktiviteter. Dels marknaden och bilutställningen på flygplatsen Johannisberg i Västerås och dels cruisingen.

Det här arrangemanget började som Power Meet i Anderstorp 1978 med 80 fordon och 400 besökare. Efter en från början ambulerande tillvaro håller man sedan 1987 till i Västerås och numera med tillägget Big i namnet. Enligt uppgift från arrangörerna är det här världens största möte med amerikanska bilar. Totalt räknar man med att uppemot 10 000 fordon deltar, då inräknas man även icke-amerikanare.

Marknad och utställning

Om vi börjar med marknaden så var det i år 600 säljare som trängdes på den fyra kilometer långa marknads-gatan. Utbudet är enormt och här kan man verkligen göra fynd. Bland de tillresande jämtarna fanns Lars Nyman, som var nära att kunna köpa en ny slutväxel till Thunderbirden men tyvärr så hann en tysk före. Det internationella inslaget är stort och i år fanns 31 nationer representerade. Bilutställningen var även den imponerande. Flera märkesparkeringar fanns och bland annat kunde man beskåda ett hundratal Ford Mustangar av årsmodeller från de först tillverkade till dagens. Bedömningen av finbilarna var uppdelad 13 klasser, från Hot Rod och Classic till Long Distance. Totalvinnare blev Ronnie Bergström med en Ford 1932, en Roadster ombyggd till Hot Rod. I klassen kört längst segrade två ryssar från Nizjni Novgorod.

Cruisingen

Cruisingen pågick alla kvällar med lördagskvällen som stor finallkväll. Hela centrala Västerås invaderades av en mängd fordon av divergerande



Tidig fredagskväll, cruisingen är i full gång och med stor dominans av amerikanska fordon. Åskådardelen tättade framåt kvällen.



En vackert lila pärla från Lit på besök i gurstaden. Nisse Holmbergs Ford Coupé 1938.

beskaffenhet. Beträffande beskaffenheten bland bilarnas passagerare så var även den divergerande... Polisen gjorde tappra försök att få ordning på ekipagen. Det hängdes och klängdes i, på och runt bilarna. Konstigt nog hände det inga allvarliga olyckor. Om man bortser från de avarter som grundades på intag av så kallade ädla drycker så är totalintrycket av cruisingen mycket positivt. Polisen uppskattade att det var ungefär 100 000 åskådare på lördagskvällens cruising. Antalet fordon igång finns inga upp-

gifter på, med det rörde sig om flera tusen.

Trängselavgifter?

In- och utfarten till utställningsområdet är något som arrangörerna nog får jobba med till kommande år. De som lämnade området sent på lördageftermiddag drabbades av långa köer vid utfarten. Lars Nyman fick köa fyra timmar, inte särskilt kul. Varmt var det dessutom så många fick problem med överhettat kylsystem.

Text och foto: Göte Högbom

Mona Ericsson, marknadsansvarig

Så har jag då återvänt till brottsplatsen!

Jag började min karriär inom Jemtlands Veteranbilkлубb i mitten av det glada 80-talet. Då som klubbmästare tillsammans med Kalle Kingstad och Mats Matsson. Vad vi gjorde som klubbmästare minns jag inte men det var säkert något viktigt.

I slutet av 80-talet ingick jag i den redaktionskommitté som skapade Backspegeln. Har sedan varit med i

såväl evenemangs-, hemsides- som rallykommitté. Jag har även varit sekreterare i klubben under perioden 1994-2004. Sedan 1993 har jag, och har fortfarande, ansvaret för klubbens medlemsregister och framtagande av matrikel.

Som nygammal ledamot i styrelsen ser jag nu fram emot att få jobba med marknaden i maj. Så alla ni som kan sälja korb och grilla hamburgare är välkomna att höra av sig till mig.

Mona Ericsson



Foto: Kerstin Isaksson

Hans Sundkvist, ny sekreterare

Jag heter Hans Sundkvist och är ny ledamot av klubbens styrelse. Är född och uppväxt i Brattbäcken, Tåsjö, och bor sedan några år i Östersund. Jobbar med radiokommunikation vid Försvarets Materielverk.

Jag har så långt jag kan minnas haft ett stort intresse av motorfordon och annat tekniskt.

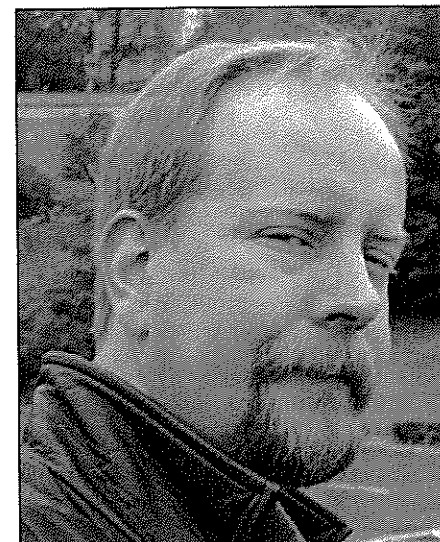
Fick när jag var cirka 12 år två Amazoner av min morbror, vilket naturligtvis hjälpte till att fostra mig i "rätt" riktning. Alltsedan dess har jag huvudsakligen hållit mig till bilar från Detroit eller Hisingen...

Brukar åka omkring i en gammal

blå Cadillac från 1970, i vilken ni kanske har sett mig på onsdagsträffarna. Har även en A-fordsroadster -29 i delar, som förhoppningsvis skall kunna ihopmonteras till körbart skick, och en Militärsugga, en GMC-krigare och en Svalan med JB 150cc (behöver toppackning, tipsa mig gärna), farsans gamla PV, en -29 Cheva-epa (till salu), en Ford AA epa (Ej till salu) och så en del annat skrot... Och jag skulle nog behöva mer garageplats, så tipsa mig gärna...

Hoppas att jag ska kunna leva upp till årsmötets förtroende.

Hans Sundkvist



Anki Granlöf och Annika Danielsson, nya suppleanter

Jag heter Anki Granlöf och bor med min familj på Frösön.

Vi är ägare av en Cadillac Eldorado -60 och en Chevelle -70 SS 454:a.

Jag heter Annika Danielsson och bor också på Frösön med familjen, som består av fyra pojkar i skiftande åldrar!

Mina intressen är min Opel Rekord 1700 -61, Ford Taunus 17 M -63 och en Cadillac Eldorado Biarritz -60 som också ingår i familjen!



Ann-Christin Granlöf till vänster, Annika Danielsson till höger.

Foto: Anders Erlandsson

Owe Lundblad, ny ledamot och ansvarig för Rallykommittén



Efter att ha varit med i rallykommittén i tre år har jag nu fått förtroendet att sitta som ledamot i styrelsen och har dessutom tagit på mig uppdraget att vara ansvarig för rallykommittén efter Lasse Carlsson som ville trappa ner sina uppdrag.

Jag är 39 år och sammanboende med Monica Andersson, avgående sekreterare i klubben. Just nu kretsar mina fritidsintressen mest kring den träbåt jag skaffade i somras, en Chris Craft -51. Förhoppningsvis kommer sommarens fikautflykter att förläggas till platser med bryggor att anlägga vid. Dans i form av bugg tillhör också mina intressen, det har jag hållit på med i snart trettio år. När jag inte utövar mina fritidsintressen ägnar jag min tid åt att vara bilmekaniker på Östersunds bilelektriska.

För rallykommitténs del så vill jag gärna utveckla våra rallyn. Jag vill gärna få till ett samarbete med vårt grannland i väster. Likaså att vi skall kunna erbjuda en paketslösning för långväga gäster med boende och mat. Varför åka till Jyväskylä när vi har ett bra rally i form av Tjälasvängen som vi kan erbjuda?

Owe Lundblad

Reflektioner från årsmötet 2006

Jag hade blivit ombedd att skriva några rader som förstagångsdeltagare vid veteranbilkubbens årsmöte. Det här är vad jag kom fram till:

Likt en novis vid spisen så här någon månad innan det är dags att slakta grisen kommer här några rimmande rader från en ickemedlem som snart får spader på sig själv för att hon inte kan säga nej för tid i överflöd det har jag ej.

Nåväl, en söndag i november det hände grejer till årsmötet kom cirka 40 och en åttondel var tjejer. Ordförande Arne han pratade och redovisade fakta med Göte som sekreterare vilket inte var att förakta. Ekonomisk genomgång gjordes som sig bör av Daniel Godén – han är klubbens kassör. Kanske såg vi alla ut som rodnande pioner när Arne meddelade att det inte kommit in några motioner. Dock avhandlades revisionsberättelse, budget, val och årsavgift på mindre än en timme – det var väl en riktig bedrift!

Klokt är att inte hålla möten för långa för det ger träsmak i baken hos många. Som vanligt vid möten dock ett mummel hördes i lokalen varför är det alltid så svårt att få tyst i salen? Vem som ville fick komma till tals så klart men helst inte samtidigt – det är inte så smart.

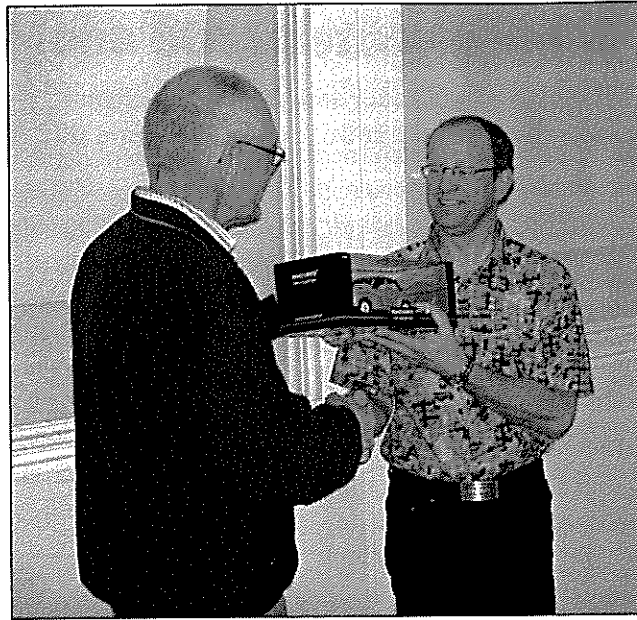
När själva mötesförhandlingarna sedan var slut till välförtjänta medlemmar belöningar delades ut. Lits-Lasse han pratade om rallyfrågor han lämnade sedan över till andra förmågor. Slutligen var det dags att fika och umgås med dryck och härlig tårta i form av en smörgås.

Cecilia Falk Holmberg



Intresserade deltagare på årsmötet på Campus.

Foto: Göte Högbom



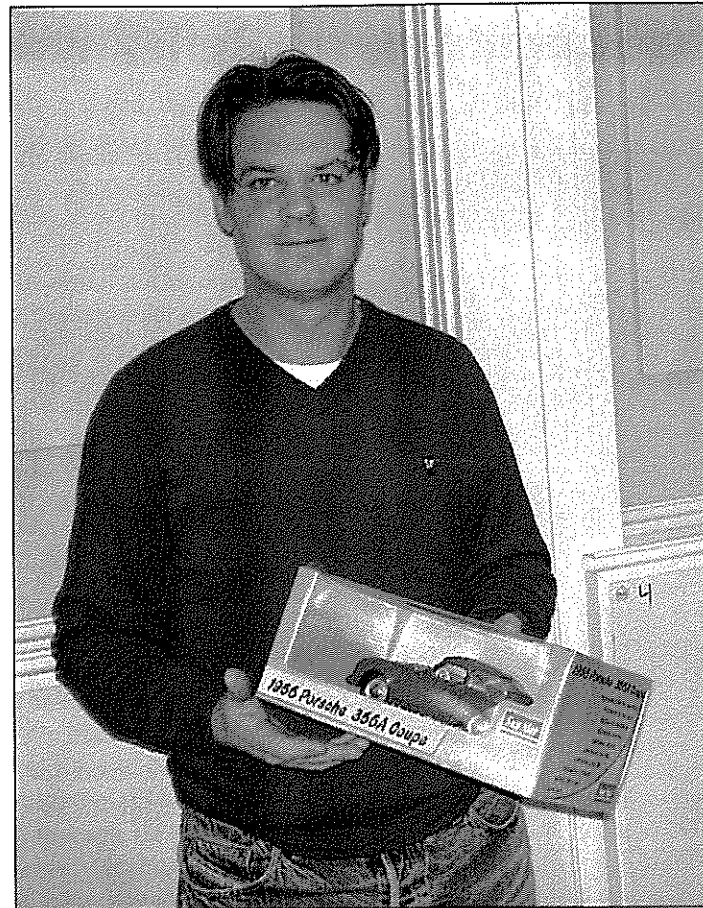
Micke Morris fick en liten Morris för flitigt deltagande på måndagsmötena i klubblokalen.



Arne kan inte låta bli att nämna de latinska namnen på de blommor han så småningom överlämnade till avgående styrelseledamoten Lasse Carlsson.



Bertil Lindberg och Calle Kingstad hugger in på den goda smörgåstårten.



Henrik Tungström fick också, efter en klurig lottning, en modellbil.
Foto: Göte Högbon

Klubbens pengar

Du som var med på årsmötet minns att jag talade om klubbens pengar på en penningmarknadsfond som inte utvecklats som vi tänkte 2002, när vi satte in pengar på den. Jag avsåg föreslå styrelsen att pengarna skulle flyttas till ett vanligt konto som ger 2% ränta i dagsläget. Efter vad jag kunnat se, hade vi nämligen satt in 90 000:- på fonden och den var nu värd drygt 89 000:-.

Efter samtal med vår dåvarande kassör har det visat sig att vi satte in 100 000:-, men att vi redan inom ett halvår behövde ta ut och använda 20 000:- av dessa. Alltså sjönk vårt innehav till 80 000:- (allt i avrundade siffror).

Från 2003 har den alltså ökat med 9 000:-, vilket innebär en bättre ränta än något bankkonto som jag känner till. Alltså ser jag ingen orsak att byta till bankkonto. En annan sak är att vår bokföring inte hanterat fondens fluktuationer på ett rättvisande sätt. Detta rättas nu till från och med det nya verksamhetsåret.

Arne Nilsson
Ordförande

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB Årsmötesprotokoll 2006-11-19

Årsmöte 2005-11-19 vid Mittuniversitetet, Campus Östersund
Närvarande: 45 medlemmar

1. Årsmötets öppnande
Arne Nilsson förklarade mötet öppnat.
2. Val av mötesordförande och mötessekreterare
Till mötesordförande valdes Arne Nilsson och till mötessekreterare valdes Göte Högbon.
3. Fråga om mötet utlysts i behörig ordning
Utlisningen av årsmötet förklarades ha skett i behörig ordning.
4. Val av två personer att jämte ordföranden justera protokollet
Till justerare valdes Kent Blomkvist och Åke Jansson.
5. Fastställande av föredragningslista
Föredragningslistan fastställdes med påpekande att årsmötesdatum skall ändras till 2006-11-19 och att under punkt 11 ändra till 2007.
6. Justering av röstfångd, enligt medlemsmatrikeln
Beslutades att närvarande medlemmar utgör röstfångden.
7. Verksamhetsberättelse
Styrelsens verksamhetsberättelse behandlades och med påpekande att ordförandens efternamn skall rättas på första sidan lades den till handlingarna.
8. Kassareport och revisionsberättelse
Kassareporten behandlades och lades till handlingarna. Yngve Bosen föredrog revisionsberättelsen.
9. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen
Årsmötet beslöt att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret i enlighet med revisorernas förslag.
10. Fastställande av budget
Årsmötet beslöt att fastställa styrelsens förslag till budget för det kommande verksamhetsåret.
11. Fastställande av årsavgift och eventuell inträdesavgift för 2007
Årsmötet beslöt att årsavgift och inträdesavgift skall vara desamma som föregående verksamhetsår.
12. Fastställande av antal styrelsemedlemmar
Årsmötet beslöt att behålla samma antal styrelsemedlemmar som föregående år.
13. Val av ordförande
Arne Nilsson valdes till ordförande för en tid av ett år.
14. Val av styrelseledamöter jämte suppleanter
Mona Eriksson nyvaldes som ledamot för en tid av ett år på grund av fyrlinnsval. Ove Lundblad och Hans Sundqvist nyvaldes som ledamöter för en tid av två år.

Rolf Fridh och Göte Högbon omvaldes som ledamöter för en tid av två år. Örjan Palmqvist omvaldes som suppleant för en tid av ett år. Annika Danielsson och Ann-Christin Granlöf nyvaldes som suppleanter för en tid av ett år.

Styrelsen fick i uppdrag att inför nästa årsmöte förbereda ett förslag beträffande frågan om vad som gäller om det blir lika röstetal vid en omröstning i styrelsen.

15. Val av revisorer jämte suppleanter
Till revisorer valdes Yngve Bosen och Tony Erlandsson. Till revisorssuppleanter valdes Roland Kämpenbergh och Kent Lidén.

16. Val av försäkringskommitté bestående av minst tre personer
Till försäkringskommittén omvaldes JG Jönsson, Göran Lindberg och Gösta Lindström för en tid av ett år.

17. Val av valberedning, varav en person utses som sammankallande
Till valberedning för en tid av ett år omvaldes Sture Kindberg, Eva Brymark Appelquist och Lena Löfhaugen med Sture som sammankallande. Sture fick i uppdrag att höra efter med Eva om hon är beredd att fortsätta uppdraget.

18. Motioner
Inga motioner hade inkommit till årsmötet.

19. Övriga frågor som anmäls till diskussion men ej är av beslutskaraktär
Inga övriga frågor anmäldes.

20. Årsmötets avslutande
Ordföranden Arne Nilsson avslutade årsmötet.

Avgående ledamöter avtackades därefter och till sist skedde utdelning av vandringsprits.

Arne Nilsson
Ordförande

Göte Högbon
mötessekreterare

Kent Blomkvist
Justerare

Åke Jansson
Justerare

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR JEMTLANDS VETERANBILKLUBB 2006

Styrelse:

Arne Nilsson	Ordförande
Björn Staverfelt	Vice ordförande
Monica Andersson	Sekreterare
Daniel Godén	Kassör
Roif Fridh	Ledamot
Göte Högbohm	Ledamot
Ellinor Hemå	Ledamot
Lars Carlsson	Ledamot
Örjan Palmqvist	Suppleant
Henric Tungström	Suppleant
Per Ericsson	Suppleant

Revisorer:

Yngve Bosen – Tony Erlandsson
Kent Lidén - Roland Kämpenber

Medlemsregistrator:

Mona Ericsson

Arkivarie:

Folke Löfgren – Arne Nilsson

Garagefogde:

Magnus Roos - Jan-Gunnar Jonsson

Materialförvaltare:

Mikael Eriksson

Webansvarig:

Roif Fridh

Kommittéernas sammankallande vid verksamhetsårets slut:

Fordonskommitté: Björn Staverfelt

Evenemangskommitté: Henric Tungström

Marknadskommitté: Ellinor Hemå

Rallykommitté: Lars Carlsson

Redaktionskommitté: Göte Högbohm

Försäkringskommitté: Jan-Gunnar Jonsson

Verksamheten

Under verksamhetsåret 2006 (första oktober 2005 – 30 september 2006) har styrelsen för JVBK haft nio styrelsesammanträden. Den 8 november, 20 november, 7 december, 8 januari, 19 januari, 30 mars, 4 maj, 21 juni, 29 augusti, 26 september. Årsmötet för verksamhetsåret 2005 hölls den 20 november.

Antalet betalande medlemmar den 30 september var 882 stycken. 39 medlemmar har under året utestulits ur klubben på grund av obetalade medlemsavgifter. Årsavgiften utgör 250 kr och registreringsavgift för ny medlem eller återinträde utgör 50 kr.

Vid MHRF:s årsmöte i oktober 2005 deltog Björn Staverfelt från JVBK.

Styrelsemedlemmar från klubben har hållit klubblokalen öppen på Skolgatan i Östersund mellan klockan 19.00 till ungefär klockan 21.00 helgfria måndagar under verksamhetsåret med uppehåll för juni, juli och augusti. Dessa måndagskvällar har varit välbesökta.

Försäkringsverksamheten

Klubbens avtal med försäkringsbolagen Folksam och IF verkar vara uppskattat av medlemmarna. Antalet försäkrade fordon ökar hela tiden. Försäkringarna omfattar numera allt från mopeder till tunga lastbilar och bussar. För närvarande finns mer än 1 000 löpande försäkringar så förhoppningsvis kan det bli många deltagande fordon på kommande rallyn.

Rallykommittén

Med ett år i bagaget som rallyansvariga tog vi tag i 2006 med nya tag. Den 11 februari gick Tjälavängens av stapeln med 61 startande ekipage. Start och mål var förlagd till Håkback i Lit på "Lobbas" Berggrens gård. Sträckningen var ner till Näverede och tillbaka via Handög på norra sidan av Indalsälven. Kvällen innan start snöade det naturligtvis, men som tur var hade vi tre fyrhjulsdrivna fordon som fick ta tåten. Vi fick i år låna en av Snow Rally's specialsträckor som blev mycket uppskattat.

Den 10 juni var det så dags för Storsjörallyt. I år blev start och mål vid Sandvikens camping. 65 stycken ekipage kom till start denna underbara sommarförmiddag. Sträckningen gick via Fåker ner till södra änden av sjön Näkten, närmare bestämt Sandnåset, där det var lunchuppehåll med rökt fisk, kolbullar, stut och lite annat smått och gott att köpa. Vid målgång fanns en sista övning innan det var tid att dra sig tillbaka för deltagarna, så de kunde "hama te frisyren" till kvällens övningar som var en grillfest som Owe Lundblad hade ordnat.

Höstrallyt den 16 september, som lockade 52 startande, var ett förhållandevis kort rally, ca sex mil. Anledningen till att det blev kort var att start och mål låg vid Kakås bygdegård som är en bit att åka till. Sträckningen som gick till Ånge, Valne, Alsen och en liten extra krok via Åflo hade fantastiska vyer. Efter rallyt, som hade minst sagt tur med vädret, fanns det möjligheter att roa sig med diverse avancerade aktiviteter som vår ordförande Arne Nilsson hade hittat på. Därefter vankades det lunch inne på bygdegården som blev väldigt populärt, med tanke på att det var en bit över 100 personer som åt.

Vandringsspriser.

Tripeln som är skänkt av Curt Sillströms Åkeri AB, kammade Nils-Olof Olafsson hem. Kjell Sandbergs vandringsspris, fordon 1930 och äldre, som bara innefattar Storsjörallyt, tog av Sture Kindberg T-Ford 1922. I damklassen Artur Asps vandringsspris, blev Elisabeth Agnell med en Volvo Amazon 1965, årets vinnare och fick ta hem det för klassen nya priset, en liten finsnidad trästol gjord av Artur Asp, Hallen.

Bästa sportvagnsekipage, skänkt av Ingvar Ericsson, Pilgrimstad som också bara gäller Storsjörallyt, körde Bengt Svensson hem med en Renault Gordini 1965.

Vi i rallykommittén vill passa på att rikta ett stort TACK till alla Er som har varit med och hjälpt till med rallyna i år.

Evenemangskommittén

I år fick vi en uppdelning av kommitténs arbete i och med att det bildades en särskild kommitté med ansvar för värmarknaden. Evenemangskommittén kunde då inrikta sitt arbete mot onsdagsträffarna under sommaren, vilket kom att behövas. Sommaren blev både vädermässigt och fikamässigt fantastisk. Deltagandet på onsdagarna var mycket stort, runt 40 bilar varje gång och det var inte ovanligt att 80 personer var ute och fikade. Det höga besöksantalet var naturligtvis glädjande men ställde till problem då vissa av våra gamla fikaställen helt enkelt inte var dimensionerade för så mycket folk samtidigt. Men det är ju ett angenämt problem inför kommande sommar.

Evenemang under verksamhetsåret

20 maj 2006 anordnade Jemtlands Veteranbilklubb och SHRA traditionsenligt Mittnorden-marknad/Springmeet. Planeringen började redan före jul och sedan hölls ett möte per månad före marknaden och därefter ett uppföljningsmöte. Många olika representanter från SHRA och JVBK deltog i varierande grad. Frågan om var marknaden skulle hållas utredades noga med resultatet att fortsätta vara på "Yrancampingen". Tema för året blev Amazon 50 år varför Bilbolaget var med och gjorde utskick till Amazonägare samt delade ut Amazonpriser. Många frivilliga hjälpte till med marknaden på olika sätt och de som ville deltog i en fest hos SHRA på kvällen. Knappt 300 bilar löste in sig på marknaden och klubbar i Sundsvall och Bollnäs arrangerade resor hit. Flera av klubbens bussar ställdes upp som vindskydd, användes som scen och kunde samtidigt beskådas.

Som underlag till framtida marknader gjordes en ordentlig uppföljning med förhoppningen att denna aktivitet fortsätter med bra resultat - nästa år firar Mittnordenmarknaden 10 år!

Marknadskommittén var också med och arrangerade Jemtlands Veteranbilklubbs monter på Motormässan. Ett flertal nya medlemmar tillkom under Mittnordenmarknaden och Motormässan, många efterfrågade information och förhoppningsvis känner nu än fler personer till vår klubb.

Ett stort tack till alla som på något sätt bidrog till att genomföra Mittnordenmarknaden och monter på Motormässan!

Fjälls Angels Mopedkompisar

Som vanligt har vi arrangerat 3 mopedutflykter i sommar. En lite längre utflykt runt Brumfliviken med omejeid anordnades i början av juni med ca 50 deltagare. Stadsloppet som alltid går av stapeln sista söndagen i augusti samlade något färre mopeder, men vi som var med kunde glädjas åt vackert väder.

Redaktionskommittén

Klubbens medlemstidning Backspegeln har utkommit med fyra nummer under året. Inför varje utgivning har redaktionskommittén sammanträtt hemma hos någon av medlemmarna. Det sker också en hel del kontakter mellan dessa möten, mestadels via e-post men detta år har vi även haft en del telefonmöten. Redaktionskommitténs ambitioner att täcka hela länet har i viss utsträckning lyckats men detta arbete måste fortsätta även nästa verksamhetsår.

Medlemsmatrikel 2005 distribuerades tillsammans med vårumret.

Webbansvarig

www.jvbk.nu

Syftet med JVBK's hemsida är att i första hand tillhandahålla aktuell information till klubbens medlemmar, och i andra hand att informera om klubben och Klubbens verksamhet till andra intresserade.

Besöksfrekvensen på hemsidan ligger nu ganska stadigt på c:a 120 besökare per dygn. Forumet, bildgalleriet kalendern är de mest besökta sidorna.

Vi uppmanar klubbens medlemmar att aktivt deltaga i diskussionerna i forumet. På grund av en ökad mängd skräpoinlägg har forumet nu spärrats så att endast registrerade forummedlemmar kan skriva inlägg, men det är följaktligen enkelt att registrera sig och därmed bli behörig skribent.

Fordonskommittén

Fordonskommittén kan konstatera att årets verksamhet, i alla fall vad beträffar intäkterna, inte har varit i närheten av fjolårets resultat som genom ett flertal uppdrag för bland annat SVT, måste betecknas som någon sorts "all time high". Fast redan tidigt under året 2006 började såväl beställningar som kundförväntningar att strömma in, vilket föranlät "Trafik-chef Sandberg" att sammanfatna dessa i ett Excel-ark på det sätt som bara han kan göra.

Ordförandens kommentar till året som gått:

En titt i klubbtidningen Backspegein och verksamhetsårets protokoll visar att vi kört våra traditionella arrangemang, Tjälavången, Storsjö-rallyt och Høst-rallyt har alla åtnjutit bra väder, delvis tuffa vägar och både många och nöjda deltagare. Till och med Mittrorden-Marknaden i samarbete med SHRA hade fint väder. Med hjälp av Bilbolaget passade vi samtidigt på att fira Volvo Amazons 50 årsjubileum, vilket vi nog var först i landet med att uppmärksamma. Mopedutflykter kördes som vanligt och sommarens onsdagssträffar var väl planerade och lockade många deltagare. Bussverksamheten har löpt på medutnyttning och en del reparations- och underhållsarbete för att hålla cirka hälften av det totala, beståndet redo för användning.

Årets stora förändring för klubben var att vi, tack vare tips från en medlem, kunde flytta till en ny större klubblokal, vilket varit ett önskemål sedan flera år. Ett annat önskemål som kunde uppfyllas var produktionen av en ny Medlemsmatrikel. Medlemsantalet ökar, vi närmar oss nu siffran 1000! Ett nytt mycket uppskattat arrangemang var Bilprovningdagen i våras. I våras deltog vi även i Motor-Mässan i Expo Norr-lokalen.

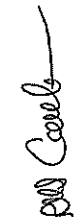
Dessutom har vi genomfört skärpta hyresvillkor för vår reparationslokal på Bangårdsgatan, med avsikten att få snabbare rotation och minska väntelistan.

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

Östersund 2006-11-13


Arne Nilsson
Ordförande

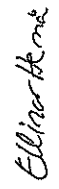

Monica Andersson
Sekreterare


Lars Carlsson


Rolf Frith


Göte Högbohm


Björn Staverfelt


Ellnor Hemå

Något senare drog det ihop sig till den vårligen återkommande besiktningen av fordonen, fast dock icke alla. Garagehangarna i Optand inhyser nämligen även ett antal långvärdssfall. Ett av dem, den gamla Scania Vabis 82 från 1936, mera känd som Bullidogbussen, hade under flera år dragits med inre slinningar i form av ojämn bromsverkan. Ett gäng "mekaniker" under ledning av "Tekniska chefen" Ojan Palmquist återstälde emellertid, vid några mekarvällar, bromsfunktionen samt en hel del annat. I sammanhanget bör framhållas att tillgången till Vägverkets smörgör i Brunflo är ovärderlig och mycket uppskattad.

Sälunda rustade med ett antal fordon inleddes beställningstrafiken som kom att omfatta såväl lokala körningar till kyrkor, skolor och avslutningar, representationer, fester, som mer långdistansbetonade transportuppdrag och köringar för klubbens egen verksamhet.

Under året inkom även en förfrågan från Östersunds Turistbyrå om "bussgruppen" med ett eget fordon kunde trafikera den så kallade Rundtursbussen, ett linjelagt uppdrag som under några sommar månader dagligen genomför ett antal turer till besöksmål i Östersunds stad samt på Frösön. Dessvärre kunde vi inte åta oss uppdraget, då vi, efter moget övervägande, kunde konstatera att vi inte hade förpersonal nog för att klara körningarna under en hel sommar. Tråkigt, då det här uppdraget utan tvekan hade givit ett trevligt klirr i kassan, samt ersättning till förmåga. För att i framtiden stå bättre rustade att åta oss uppdrag av den här typen behöver vi flera förare. Är Du intresserad och har D-behörighet på ditt körkort är Du välkommen att kontakta oss.

Under året har även garagefrågan ägnats en hel del uppmärksamhet. Fordonen står för närvarande uppställda i två hangarer vid Optands flygfält. Bägge byggnaderna ger visserligen "tak över huvudet" samt en tämligen fuktig miljö. Men önskvärt vore en garagebyggnad som ger bättre möjlighet att utnyttja fordonen även vintertid samt erbjuda drägliga förhållanden för fordonsunderhåll.

Beträffande Optands flygfält kan även nämnas att JVBK genom fordonskommittén är representerad i arbetsgruppen för skapandet av det så kallade "Teknikland Optand". I samband med nedläggningen av Östersunds Garnison har Fordonskommittén fått förmånen att överta en större mängd teknisk litteratur. Samlingen omfattar bland annat verkstadshandböcker och reservdelskataloger för företrädesvis svenska tyngre fordon från 1930-talet och framåt. I väntan på mer ändamålsenliga lokaler förvaras litteraturen och övrigt material mer eller mindre oupppackat i Optand.

Till slut vill Fordonskommittén rikta ett stort och hjärtligt tack till alla som på något sätt deltagit i verksamheten. Utan era, många gånger uppoffrande och tidskrävande insatser skulle vi inte ens ha möjlighet att behålla fordonen.

Verksamhetsberättelsen

Vid årsmötet påpekades ett fel beträffande ordförandes efternamn och efter årsmötet har vi konstaterat att det fanns ytterligare några ändringar som behövde göras, främst beträffande namn och funktion samt några datum. Den verksamhetsberättelse som finns här i tidningen är den som nu gäller.

Ur MHRF:s Pågång

MHRF i debatten:

Alliansen vill chockhöja trafikförsäkringen

En borgerlig valseger kan bli dyr för landets bilister och motorcyklister. En höjning av trafikförsäkringen betyder åtskilliga hundra kronor mindre i plånboken för normalfamiljen. För dem som har flera fordon eller rent av motorismen som hobby handlar det om ökade kostnader på 5 000- 10 000 kr per år. Ungdomar är också grupp som riskerar att drabbas hårt. Syftet med försäkringsreformen är att flytta över sjukvårds- och rehabiliteringskostnaderna för trafikskadade från det allmänna, dvs försäkringskassan, till trafikförsäkringen. På detta tror Allians för Sverige sig kunna spara jättebelopp åt staten vid en valseger. Det talas om åtta miljarder kr/år. Men medaljen har en baksida. För en vanlig familj med två bilar och två mopeder lär kostnadsökningen bli flera tusen kr om året. Moderaterna har i valdebatten lovat en tusenlapp mer i plånboken per år. Hur mycket blir det kvar av den för fordonsägaren?

Än värre blir det om man är någon av de hundratusentals svenskar som har bilen eller motorcykeln som hobby. ett typfall kan vara en familj där man, hustru och barnen tillsammans har två gamla samlarbilar, två motorcyklar och en samlarmoped. Då ökar årsnotan med över 10 000 kr. Men,

säger någon, även samlarfordon sliter ju på vägar och miljö! Visst, enligt en enkät som nyligen genomförts av Motorhistoriska Riksförbundet körs landets samlarfordon i genomsnitt 88 mil/år. Men nu var det varken vägslitage eller miljö frågan gällde utan sjukvård och rehabilitering. Låt oss titta på konsekvenserna för några vanliga medborgare. om vi t ex utgår från Folksam's premier kommer en kvinnlig bilägare, 67 år och bosatt i Lysekil med en Volvo V70, 2004 års modell att få sin premie höjd från 1 139 kr till över 2 200 kr vid en högsta körsträcka på 1000 mil/år. om bilägaren däremot är en 19-årig man, boende i Kalix med körsträcka 3 000 mil ökar premien från 5 470 kr till närmare 11 000 kr. Om motsvarande person bor i Stockholm ökar premien från 6500 kr till cirka 13 000 kr. För en motorcykel på 100 hästkrafter, t ex en Honda 600, ägd av en 25-årig man i Malmö ändras premien från 9 236 till över 18 000 kr. För andra fordon som exempelvis snöskoter och moped skulle premierna höjas ännu kraftigare då personskador är en mycket stor del av försäkringersättning vid en olycka.

Är våra politiker medvetna om förslagets konsekvenser? Det verkar inte så. En partienkät som KAK

nyligen genomfört ger chockerande besked. Förslagets konsekvenser verkar mer eller mindre okända. För närvarande pågår en större utredning av det svenska socialförsäkringssystemet. Något som vi tror är både bra och nödvändigt. Frågan är då varför man föregriper utredningen genom att peka ut en viss grupp försäkringstagare som ska självfinansieras genom kraftigt höjda premier och utan det solidariska ansvar dagens socialförsäkringssystem bygger på? Fyra miljoner väljare drabbas hårt av trafikförsäkringsförändringen om den blir verklighet. Vi fordonsägare måste se till att förslaget tas bort från dagordningen. Det gäller både nu och för all framtid.

**Horst Brüning, ordförande
Motorhistoriska Riksförbundet
Maria Spetz, VD
Motormännens Riksförbund
Jesper Christensen,
generalsekreterare
Sveriges Motorcyklisters
Centralorganisation
Samt Kungliga Automobil
Klubben**

Ovanstående debattartikel publicerades i Västerviks Tidning 4 september 2006.

Vägverket skall utreda entusiastfordonen

I den svenska fordonshobbyn finns både kunnande och intresse för såväl samlarfordon som för att bygga om eller bygga ett fordon från grunden. Jag vill på detta sätt bidra till att förtydliga och förenkla regelverket för den verksamheten - en verksamhet som är en tillgång för landet både ur ett hobby-, men också ur ett näringslivsperspektiv, säger förre infrastrukturminister Ulrica Messing i en kommentar i samband med att hon i juli gav Vägverket i uppdrag att göra en översyn av reglerna för entusiast- och veteranfordon. Bland annat skall Vägverket se över reglerna om återkommande fordonskontroller av entusiast- och veteran-

fordon, om möjligt ta fram ett förslag på en legaldefinition av entusiastfordon samt se över möjligheten att förse sådana fordon med en särskild registrerings skylt. Vägverket ska också se över och lämna förslag på hur en eller flera organisationer som godkänner ombyggda och amatörbyggda fordon kan få ansvar för så kallade byggsatsfordon. Slutligen ska även frågan om att villkora den nuvarande skattebefrielsen för fordon som är äldre än 30 år med krav på veteranfordonsförsäkring ingå i översynen. MHRF är mycket kritiskt inställt till utredningsdirektiven. Det är svårt att se hur de skulle kunna initiera några

förenklingar, utan synes förutsäga fler villkor och regler. Vägverkets nyligen införda förbud mot fler passagerare än vad fordonet är registrerat för (se föregående sida), ligger inte heller i linje med vad som normalt menas med förenklingar. Vägverkets utredning skall dock enligt direktivet ske i samarbete med bl.a. MHRF, så vi ser med spänd förväntan fram emot ett samarbete med möjlighet att påverka utredningsförslaget till något positivt för hobbyen. Uppdraget ska redovisas för regeringen senast den december 2007.

CZ

Förbud mot passagerare i vissa bilar

Vägverket har infört en ny regel som från den juli 2006 förbjuder att fler passagerare tas med i bilen än vad den är registrerad för. Det här låter kanske inte så dramatiskt, men innebär i praktiken att det nu är förbjudet att ta med en passagerare i baksätet på många historiska fordon, utrustade med baksäte men registrerade för endast en passagerare. Drabbade är ägare till bl.a. Volvo P 1800, Ford Mustang, MGB GT och flera modeller av Porsche utrustade med baksäten.

Vägverket har medgett vissa undantag; barn får tas med om de färdas i korrekt monterad och typgodkänd skyddsanordning. Passagerare får också tas med i samband med parad, uppvisning träff eller liknande, men efter kontakt med Vägverket förstås att detta inte gäller längre sträckor till och från aktiviteter.

Alla passagerare måste också alltid sitta på plats avsedd för passagerare. Det är alltså inte längre tillåtet att sitta på bakluckan i en öppen bil, ej ens under den studentkörningen eller raggarrundan.

CZ

Nya medlemmar. Vi blir fler och fler...

Christer Ågren
Utsiktsv 5
832 96 Frösön

Joakim Gunnarsson
Odensväg 32
830 43 Ås

Sven Erik Johansson
Box 130
830 24 Oviken

Sture Persson
Odenskogsvägen 80
831 61 Östersund

Barbro Gelfgren
Loön 105
870 52 Nyland

Bengt Mattsson
Bullerbyn 2
830 13 Åre

Sten Bredberg
Jaktstigen 35
831 43 Östersund

Richard Fredriksson
Villes Björnänge 811
830 13 Åre

Tomas Östman
Stortallv 4
830 10 Undersåker

Börje Litzell
Borgvattnet 356
830 76 Stugun

Håkan Sjöberg
Nedre Ödsv 17
872 36 Kramfors

Anders Haglund
Movägen 11
840 90 Ytterhogdal

Emma Larsson
Norderö 400
832 93 Frösön

Tommys flotta hojar

Tommy Erixon i Hede har två tjuusiga Universal Sport i sin ägo. Nu säljer han vad han tycker är "den vackraste MC som byggdes på den tiden" med anledningen att de vill ut och röra på sig.

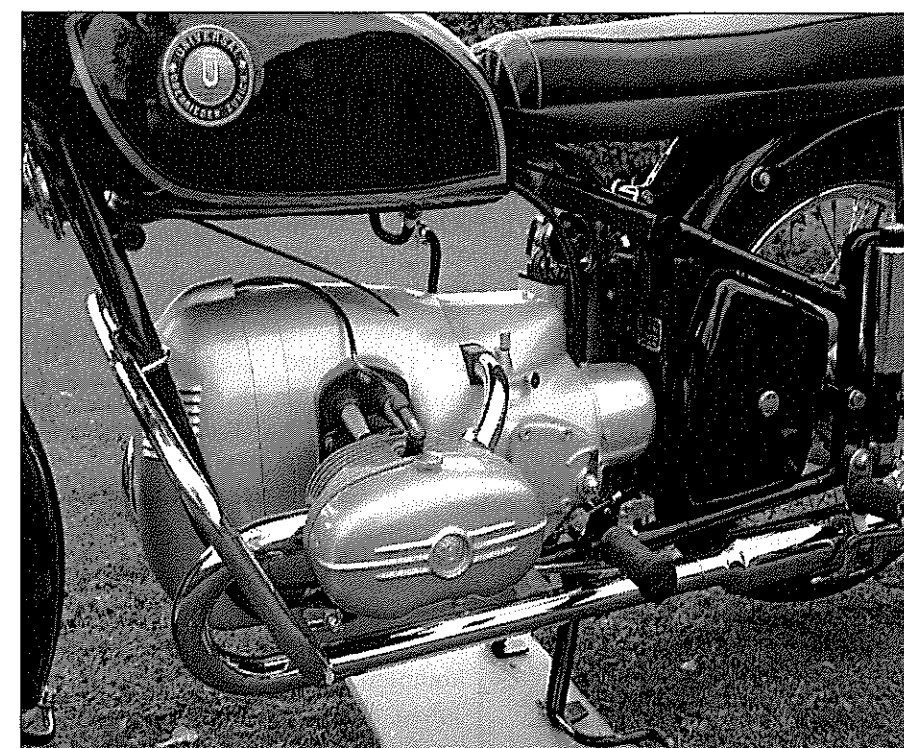
Jag har varit medlem i klubben i många år men aldrig hälsat på er eller deltagit i några arrangemang, men jag läser gärna Backspegeln. Att jag är medlem beror på att jag "blev med objekt" 1988 då jag såg en annons om en mc av märket Universal Sport från 1956 med serienummer 338. Det är en tvåcylindrig boxer på 580 cc. Maskinen fanns i Baggetorp utanför Uddevalla.

Följande serienummer

Jag ringde snabbt och blev lovad första tjing om jag kom ner snabbt. Det gjorde jag och så var det klart. Det märkliga i denna historia är väl att jag köpte min första Universal Sport redan 1957, men det var årsmodell 1955. Den hade serienummer 337, det vill säga närmast före min nuvarande maskin. Så vitt jag vet hade det inte funnits mer än dom två maskinerna med beteckningen Sport och som bland annat har den stora tanken och lång sadel/limpa. Dessa maskiner är konstruerade så att svänghjulet är utformat som ett fläkthjul med förgasaren inkapslad så att det erhålls ett övertryck till insuget. I övrigt har jag koll på sex stycken från 1952-1954 av modell B 50 med droptank och sadel samt två stycken skrotade, för det finns delar till två motorer som väl har varit kompletta maskiner en gång i tiden. En av dessa köptes till en privat samling på Sparreholms slott.

Gamlingar till salu

Nu har jag ändå bestämt mig för att sälja mina gamlingar, då jag inte tycker att så fina maskiner skall stå övertäckta i ett garage. Nu vill dom



ut i ljuset. Jag vill inte bli för långrandig med en massa tekniska data i detta läge men kan gärna komplettera med mer information om någon är intresserad. Det känns viktigt för mig att få visa bilder på vad jag tycker är den vackraste MC som byggdes på den tiden. På återhörande hälsar medlem 147 från Hede i härliga Härjedalen.

Text och foto: Tommy Erixon



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

Äkta amerikanskt kylskåp
av märket Westinghouse 50-tal.
Pris: 250:-. Bo Sahlin, tfn: 063-51
03 89, 070-235 39 54

Morris Oxford "MO" 1952
Renoveringsobj. säljes pga ägarens
ökande handikapp (har nu slutat
köra bil) Komplet bil, rak och fin i
plåten, lite ytrost i golv, fabriksny
generator och startmotor, kompl.
rostfritt avgassystem, omonterade
H4-insatser, diverse slitdelar med-
följer. Kan med lite pyssel bli en
fin familjeveteran.
Finns i Umeå. Pris: Bud efter
titt. Carl, tfn: 073-906 28 71

Diagonaldäck 165x15" 4st beg,
Skega-regummerade,
60-70% mönster kvar.
Trampcykelbelysning komplett
äldre modell, Bosch fabrikat med
reservglas. Torgny Larsson, Boden
Tfn: 0921-691 55, 070-573 42 15

Vauxhall & Honda säljes
Vauxhall VX 4-90 1965, 9731 mil,
mkt fin, helt originalskick, vit/röd
Pris: 20.000:-
Honda CX500C 1981. 6808 mil i
originalskick (har bytt generator,
dyna, ljuddämpare) Färg röd.
Pris: 20.000:-
Kjell Lundmark, Skellefteå
Tfn: 0910-558 20, -732 583

Crysler Saratoga 1993
fint skick. Automat. Kula. Nybes.
S&V-däck. Ring Ingemar Lindgren,
Bureå, tfn: 0910-78 90 77

Citroën 2CV Dolly 1987
Röd/vit, bra skick, nybesiktad.
Pris: 25.000:-. J G Jonsson, Brunflo
Tfn: 070-335 80 80, 063-216 83

Jaguar XJ40 Sovereign
1997 (långa karossen) Jaguar XJ40
Sovereign 1990 reg o körklar.
Jaguar XJ12 serie-3 1989
Ring för info och priser!
Anders Orrstjerdt, Gammelstad
Tfn: 0920-251 532, 070-218 14 50

Nya delar till Volvo PV, B4b, B16,
och B18. Bl.a kolringar, ramlager,
p-ändar, styrstag, brytarspetsar, ol-
jefilter. Renoverad topp f B16.
Hast.mätarwire PV, fläktmotorer 6
och 12 volt. Bromsbandsats.
Bärjarn, stötfångardelar mm
Framfjädrar till Volvo droska.
5 nya fälgar till Volvo lastbil,
5"x20" med fem hål.
PV motor B16 1960, och en d:o
B14B 1956.

Motor till A-Ford
Kolvringsats till B16 std
Traktor Nuffield 3DL 1961
Crescent Autoped 1955
Diverse broschyrer o litteratur.
Axel Holmlund
Björnkärsgränd 11 /läg 51
937 31 BURTRÄSK (obs ny adress)
Tfn: 0914-109 15

Bubbla -62 Mycket bra obj.
Komplett med mycket extra delar
såsom dörrar mm
DKW-Hobby -55, 2-sitsig, objekt,
komplett, ring
Johan, tfn: 070-246 45 63

Till Buick Century -58.
Massor av delar från en 4dr
Ht-bil. Till Buick Century -75
Massor av delar från en 2d Ht
Har även en del litteratur till
Buick -75 och -76
Till Chevrolet Impala -75
Massor av delar från en 4d stolpe.
Har även delar till Cadillac -58, -59,
-60, -67.
Peter Hoffin tfn: 0695-210 40

Till Chevrolet 1931
Nya stötfångare bak o fram plus
bultar, säljes pga felköp.
David Bergström, Umeå
Tfn: 090-14 71 62

Till Vauxhall Cresta 63-64
Instrumentpanel 150:-
Vindruta m tätn.list 200:-
Bakruta m tätn.list 200:-
Grill skadad v list 150:-
+ prydnadslistor, rostfria inkl
dropplister.
Kamaza Tools Portopower
Pack pressverktyg 4.5 ton.
Lite använd, som ny 900:-
(nypris 2600:-)
Henry Åström, Lycksele
Tfn: 0950-132 63

Diverse beg.delar till Volvo PV,
Amazon, 140-240 modellerna.
Plåt o mekaniskt. Gamla navkapslar
till udda modeller. Shop Manual
(verkstadshandbok) till Chevrolet
1961 full-size
DAF 66 Maraton ej körd på
flera år. Damkörd. 7200mil.
Tommy Bergqvist, Boden
Tfn: 0921-162 42, 070-298 53 89

För dödsbos räkning försäljes
följande bilar genom anbud.
Benz 8/18 1911
Mercer 6 pass. 1917
Austin Healey 3000
MK-III 1965
Morgan 4/4 1969
Upplysningar genom:
Björn-Åke Danielsson
Tfn: 0950-200 06, 070-546 86 61

UTHYRES

Biltrailer. Last 1 460 kg, totalvikt
2 000 kg, boggie, ramper, vinsch.
300:-/4 tim, 500:-/heldag.
JG Jonsson, Brunflo,
tfn: 070-335 80 80, 063-216 83.

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

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

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

Hans Sundqvist sekreterare
Rådhusgatan 59 F, 831 37 Östersund
063-108377
Mob 070-6013705
hanssundqvist@dof.se

Daniel Godén kassör
Färggränd 22, 831 51 Östersund
Tfn mob: 070-326 95 55
danielgoden@hotmail.com

Göte Högbon ledamot
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbon@miun.se

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

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

Owe Lundblad ledamot
Blåhammarv 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-51 33 02
Mob: 0730-565140
carlowe@comhem.se

Örjan Palmquist suppleant
Ångstavägen 97, 830 21 Tandby
Tfn bost: 063-77 93 00
Tfn arb: 063-19 48 42
orjan@bahnhofbredband.se

Anki Granlöf suppleant
Häggevägen 9, 832 54 Frösön
063-85 125
hakan.annernas@fordhallen.se

Annika Danielsson suppleant
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-44 221
opel_rekord61@hotmail.com

EVENEMANGSKOMMITTÉ
Annika Danielsson sammankallande
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
063-44 221
opel_rekord61@hotmail.com

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

FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ
JG Jonsson förs.ansv
Ångevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84
jg@jvbk.nu

Gösta Lindström
Box 207, 840 31 Åsarna
Tfn bost: 0687-300 24

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

REDAKTIONSKOMMITTÉ
Göte Högbon sammankallande
Önevägen 13, 832 51 Frösön
Tfn: 063-10 33 28
Mob: 070-531 53 01
gote.hogbon@miun.se

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

RALLYKOMMITTÉ
Owe Lundblad sammankallande
Blåhammarv 134, 831 72 Östersund
Tfn: 063-51 33 02
Mob: 0730-565140
carlowe@comhem.se

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

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

JG Jonsson bitr.
Ångevägen 6, 834 32 Brunflo
Tfn bost: 063-216 83
Mob: 070-335 80 80
Fax: 063-216 84
jg@jvbk.nu

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

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

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



JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
bildades 1970 och är en
sammanslutning av ca 850
medlemmar med
ca 2 000 fordon. Klubben
vill verka för att historiskt
intressanta fordon bevaras,
renoveras till originalskick
och behålls inom länet. Vi
träffas och har trevligt till-
sammans med våra gamla
fordon.
I klubblokalen på Tings-
gatan 4 A är det öppet hus
varje måndag kl 19.00-
21.30. Där kan Du ta en
kopp kaffe medan Du stu-
derar böcker ur klubbens
bibliotek eller tar en titt i
klubbtidningarna.
Under juni t o m augusti är
klubblokalen stängd.
I garagelokalen på Ban-
gårdsgatan 53 får Du hyra
mekarplats. Du kan också
få låna klubbens doli-
evagn, motorlyft, bläster-
skåp, plåtkantvik mm.
Som medlem får Du teckna
den förmånliga special-
försäkring, som finns i
Folksam och If.
Jemtlands Veteranbilklubb
är ansluten till MHRF,
Motorhistoriska Riksför-
bundet. I klubbens tidning,
som utkommer med fyra
nummer per år, är an-
nonsering kostnadsfri för
alla medlemmar i klubbar
som är anslutna till MHRF.
Medlemsavgift fr 250 kr/
år. Registreringsavgift för
ny medlem eller återinträde
50 kr.

Postadress:
Box 29, 831 21 Östersund

Besöksadress klubblokal:
Tingsgatan 4 A
måndagar 19.00-21.30
Tfn: 063-10 05 61

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

Telefax:
063-216 84 (JG Jonsson)

Plusgino:
88 52 11-3

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



Så här vintrigt var det vid 2006 års Tjälasväng.
2007 års rally går av stapeln den 17 februari, mer information på sidan 5.

Foto: Göte Högbom

EVENEMANG

22 jan Studiebesök,
Sandström & Ljungqvist. Se sid 10.

17 feb Tjälasvängen. Se sid 5.

Mars Grill/pimpelutflykt med
veteranskoter. I klubben har en idé
kommit upp om en grill/pimpelutflykt med
veteranskotrar. Sök information framåt mars
på hemsidan eller ring klubblokalen för mer
information. Alla är förstås välkomna att
deltaga.

14 apr Veteranmarknad inomhus
Nordichallen - Sundsvall.

Öppet 9 - 15. Info: Håkan 0705-69 64 62
eller Christer 0705-28 47 30.
b.h.jonsson@tele2.se

**Vår nya klubblokal på Tingsgatan 4 A i
Östersund har öppet måndagar 19.00-21.30.
Ytterdörren låses kl 21.00. Kommer du efteråt
så knacka på fönstret.**

**Tingsgatan ligger snett ovanför nya kyrkan
på Brunflovägens ovansida, räkna med att
ställa bilen på en närliggande gata såsom,
Torgbrinken, Ängegatan, Brunflovägen eller
Ringvägen.**

**Redaktionskommittén önskar alla läsare
en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!**

Använd hemsidan för att få aktuell information!

www.jvbk.nu