

Jemtlands  
Veteranbilkubb

Våren 2014 • Årgång 28 • 50 kr

# Backspegeln

A collage of vintage cars, including a dark red car with 'Thiesen' on the bumper, a white car with 'Porsche' and a flag emblem, and a maroon car with 'DELAHAYE' on the grille.

## REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare  
070-604 53 01  
gote.hogbom@comhem.se

## FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design, Kännåsen

## TRYCK

Trydells Tryckeri AB, Laholm, 2014

## MATERIAL

Kontakta redaktören och berätta vad du tänker skriva om – för planering av tidningen. OBS! Bilder måste skickas som separata filer, inte inklistrade i texten. Naturligvis går det bra att skicka in vanliga foton per post. Pappersbilder skickas tillbaka i samband med tidningens utgivning. Skriv gärna bildtexter! Glöm inte ditt namn på inskickade bidrag, även om du vill vara anonym. Vill du inte ha tillbaka bilderna tar klubben tacksamt emot dem till fotoalbumet i klubblokalen. Meddela det när du lämnar in bilderna.

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. Skicka material till redaktören Göte Högbom. Manusstopp den 15:e i månaden före utgivningsdatum. Evenemang i början av respektive utgivningsmånad.

## BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

i mars, juni, september och december.

## ADRESS

Teknikland, Optands Flygfält 107,  
831 92 Östersund.

## UPPLAGA

1 160 exemplar, 4 nummer per år.

## OMSLAG

Sköna fronter, fotograferade på RetroMobile i Paris. FOTO Göte Högbom

## Redaktören har ordet

Ja – egentligen skulle det nu kunna vara så här att denna ruta kunde vara blank och inte bara den här rutan utan hela tidningen. Detta beroende på att jag och redaktionskommittén tackade för oss i förra numret vilket vi gjorde efter lång och trogen tjänst. Ett faktum som vi kungjorde minst ett år innan vi tyckte det var dags för andra att få prova det här intressanta uppdraget. Nu har det inte blivit någon som tagit över men ändå sitter du med tidningen i handen.

Tidningen fyller en viktig uppgift tycks de flesta vara överens om och därmed så har jag som nu tillförordnad redaktör lyckats ta fram förhoppningsvis intressant material till detta nummer. En del hade vi på lager sedan tidigare men som du ser så är en del nyproducerat.

Dock har redaktionsmötena känts väldigt ensamma då jag varit helt solo och så kan det inte få fortsätta. Ett upprop i denna tidning hoppas jag nu skall väcka intresse hos några som vill ta över. Det är absolut inget omöjligt uppdrag varken att vara redaktör eller redaktionsmedlem. Helt säkert sitter du och andra på kompetens som kan komma till nytta! Självklart kommer jag att hjälpa en ny kommitté att komma igång om önskemål finns.

För första gången under mitt ägarskap av Citroënen så kunde jag genomföra en körning utan bekymmer. Med lite startgas så gick starten lättvindigt och de senaste skakningarna i framvagnen har avhjälpats medelst ny drivknut och några nya lager. Med lånade dubbade Michelin X däck tog jag mej lätt fram i den delvis halkiga och branta Tjälavängen. Försäljningen av bilen kommer att ske som planerat framåt våren och därefter kommer den intressanta tiden att hitta något nytt som ersättning.

På förslag från vår layoutare Mikael Karlsson har vi nu beslutat om en mindre ansiktslyftning av Backspegeln. Det har blivit en ny framsida och texterna har nytt typsnitt.



**GÖTE HÖGBOM** REDAKTÖR  
gote.hogbom@comhem.se



## Innehåll

- 4 Käseri**
  - 4 Pilgrimsresan**  
Lyxbilsresa i Italien
- 6 Mitt fordon**
  - 6 Tvåhjulningar i långa banor**  
Ett besök hos Örjan Lundberg i Ocke
  - 8 På shoppingtur i Stockholm**  
Kåre Torfjäll köper en Ford i Stockholm
  - 10 En ordningens mästare**  
Strikt ordning i garaget hos Björn Blom
  - 28 En udda amerikanare**  
Arne Nilsson visar sin Chevrolet Corvaire
  - 31 Drivlina på gång till Sundins Hudson**  
Ett återbesök hos Hans-Eric
- 18 Rally**
  - 18 Tjälavängen i grävåder**  
Rallyt avgjordes mellan Optand och Orrviken
- 24 Porträttet**
  - 24 En medlem med många fordon**  
Intervju med Curt Sillström och en titt på hans fordon
- 13 Reseberättelse**
  - 13 Distingerade, äldre gentlemän i Paris**  
Ett besök av några JVBK-medlemmar på RetroMobile
  - 30 Louwmans bilmuseum i Haag**  
Ett museum väl värt en omväg
- Övrigt**
  - 16 Både snyggaste och "stöggaste"**  
En resa till bilutställning i Strömsund
  - 17 Tonårstidens saker visades i Kaxås**  
Utställningen "Ljuva 60-tal" hade premiär
- 32 Klubbnytt**
  - 32 Klubbinformation**  
Styrelse och kommittéer, På gång  
Ordföranden informerar  
Ledamöter till kommittéer sökes  
Extra årsmöte antog nya stadgar  
Ny matrikel på gång  
Presentation av Magnus Olofsson



# Pilgrimsresan

TEXT & FOTO Herje Dahlsten

1

Alla har vi någonting som vi vill ha upplevt innan vi lämnar jordelivet. För min del har det bland annat varit att se ett formel 1 lopp på plats. I fjol var det dags att göra slag i saken. Vid valet av bana var det viktigt att det fanns något med bilanknytning att besöka i närheten. Monza utanför Milano kändes då rätt, som bekant tillverkas det en del intressanta bilar i Italien och då tänker jag inte i första hand på Fiat. Själva besöket på Monza lämnar jag därhän i denna berättelse och koncentrerar mig på den andra delen av programmet. En torsdag morgon första veckan i september tog Lufthansa oss till Milano.

Eftermiddagen ägnades åt en snabbtitt på stan. Att hoppa över fredagsträningen på Monza var redan bestämt så fredagen började med tidig frukost för att sedan dra iväg för hämta hyrbilen. När man är i Italien ska man naturligtvis åka italienskt så vi hade bokat en Alfa Romeo. Det visade sig att firman inte hade haft någon Alfa på flera år så vi fick finna oss i att åka Peugeot (sic). Nåväl, dagens första mål var Ferrarimuseet i Maranello. Med gudagåvan GPS trasslade vi oss ut ur staden och mot motorväg A1. Det visade sig att italie-

nare inte alls var så dåliga bilförare som jag inbillat mig, man hade en praktisk inställning till körningen, inte alltid enligt trafikreglerna men det fungerade. Motorvägsåkat var en ren transportsträcka, platt och lite tråkigt landskap, men vi var ändå inte ute efter naturupplevelser eller att besöka vingårdar, inte heller att leta upp ställen där man torkar skinkor. Efter cirka 2 timmar svänger vi av motorvägen och vi ser de första skyltarna som det står Maranello på. Det är nu som det verkligen känns att det är en pilgrimsresa vi gör. Vi kör alltså in i sportbilarnas Mecka.

Efter att ha parkerat beskådar vi fabriksbyggnaderna, visserligen bara från utsidan men ändå. När vi senare kommer till entren till Museo Ferrari känns det som att gå in i ett tempel, lite knäsvag blev man allt. Museet var fyllt av unika bilar från Ferraris tillkomst och till den helt nya La Ferrari, en fantastisk upplevelse. Med ett tigt tidsschema måste vi fortsätta vår färd.

Nästa mål som var Lamborghinis hemvist, Santa Agata Bolognese, låg bara 5 mil bort. På den lilla orten fanns inte mycket mer än bilfabriken. När vi kommer fram ser vi fa-



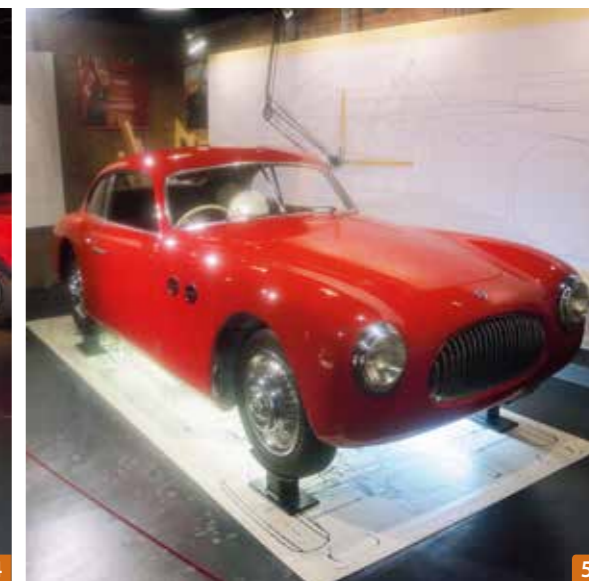
2



3



4



5

1. Isotta Fraschini
2. Renault mod 3
3. Legnano mod A
4. Alfa Romeo Disco Volante
5. Cicalita

briksarbetare med Lamborghiniloggan på sina kläder komma cyklande efter bygatan, om det var skiftbyte eller lunchrast framgick inte. Efter intag av varm macka och maltdryck följde samma procedur som i Maranello, det vill säga, titta på fabriksbyggnaden och sedan in på museet som består av två våningar med Lamborghinibilar. Det första man ser är en Miura, en av de mest linjesköna bilar som tillverkats enligt min mening. På bottenvåningen presenteras på ett mycket smakfullt sätt det bästa av Lamborghinis produktion. På andra våningen finns bland annat ett annat antal prototyper. Bland dessa kan nämnas en större fyrsitsig bil som aldrig kom i produktion eftersom Porsche kom före med sin Panamera. Ett stort antal motorer av varierande årgångar fanns utställda, en del så vackra att de skulle platsa på vilken konstsalong som helst. Vid det här laget är huvudet sprängfyllt av intryck, dags att avsluta besöket.

Dags att styra Peugeot mot Milano men vi ser att tiden räcker till för ännu ett stopp, denna gång i Modena där Maseratibilarna föds. Det är sen eftermiddag när vi kommer fram, fabriken har stängt för dagen. Här finns inget museum men vi tittar in på Maseratis showroom med deras utbud av bilar bland annat den då helt nya Ghiblin.

Tillbaka i Milano blir det sen middag för att sedan ladda för Monza lördag och söndag. På måndag kör vi lätt lomhörda motorväg A4 västerut mot Turin med alperna i bakgrunden. Dagens mål är Museo dell' Automobiled. Museet ligger i utkanten av Turin och totalrenoverades för något år sedan och resultatet blev ett museum i världsklass. Ungefär 200 fordon från bilens barndom till nutid. För att göra ett museum av den här digniteten rättvisa bör man ha en hel dag till förfogande vilket vi inte hade. För den som har det minsta intresse av bilar och har vägarna åt det här hållet, missa för allt i världen inte detta.

Det började närma sig tiden för hemresa men vi klämde in ytterligare ett stopp i Arese på vägen till flygplatsen. I Arese finns den gamla Alfa Romeofabriken som lades ner när Alfa köptes av Fiat. En jätteanläggning som för inte så länge sedan befolkades av tusentals och står nu som ett byggnadsminne helt övergivet, en märklig syn. Nu återstod bara hemresan, ett antal euro fattigare men många fina minnen rikare. ■

Lördagen 2 november gjorde vi ett besök hos Örjan Lundberg i Ocke för att titta på hans samling av tvåhjuliga fordon.

# Tvåhjulingar i långa banor

TEXT & FOTO Ingrid Göransson-Rosell



Örjan är en kille som alltid haft ett stort motor- och teknikintresse och då främst av motorcyklar och mopeder. Han började redan i 15-årsåldern att ta sig an tre renoveringsobjekt och på den vägen är det. Han fixar allt själv från början till slut även lackeringen och han har gedigen baskunskap genom sin utbildning till maskiningenjör. Samlingen har vuxit med tiden och består idag av hundratalet tvåhjulingar, alltifrån renoverade pärlor till väntande renoveringsobjekt.

På sin första riktigt tunga hoj, en Norton Commando inköpt 1986 har Örjan bland annat varit till Isle of Man med, sett TT-loppet på den tiden när legenden Joey Dunlop tog några av sina otaliga segrar i Ulsters Grand Prix. Sin Norton har Örjan naturligtvis fortfarande och han gör en tur med den då och då. Till sommaren finns planer att delta i veteranmotorcykelrallyt Skåne Rundt, ett rally som är öppet för motorcyklar som är tillverkade till och med 1945 års modell. Troligtvis kör han då en Husqvarna.

Vi fick gå runt i de olika husen för att titta på vad som fanns och när vi kom till det sista huset, uppe på logen står där tre rader med MC, mopeder och en och annan skoter samt en Willys Jeep. Det kändes som att vara på ett fordonsmuseum, och Örjan har även haft visningar av samlingarna. Jag fastnade speciellt för en Triumph Trident Rob North-replica. Upprinnelsen till denna hoj är från början av 1970-talet då Triumph/BSA koncernen ville visa japanerna var skåpet skulle stå på racingbanorna vad gällde 750 cc-klassen och segrade bland annat i Daytona 200 år, 1971.

AJS, Matchless, Gillet, Triumph, Monark och Montesa är bara några av alla fabrikat som finns representerade. De senaste tillskotten är en HD "Knucklehead" från 1947 och en BMW R90 från 1970-talet. På renoveringsbänken står just nu en Husqvarna 550 cc och en V-twin från 1920-talet. Väntar på renovering gör också en bil, en Hupmobile Airstreamer från 1935. Örjan har under åren även samlat på sig en hel del motorer och reservdelar som är bra att ha.

Något annat som fångade mitt intresse var en toppenfin flakmoppe, och en Monark Vespa-modell. Hoppas vi i veteranbilklubben får återkomma, för jag vet att vi är många i klubben som skulle uppskatta det. ■



# På shoppingtur i Stockholm



Fantastisk kulör,  
var det som slog mig först!

## FAKTA Ford Custom Tudor -49 "The Dud"

- Corvetteframvagn -91, med Ford bultmönster.
- Cheva 305 cui, tbi-88 med TH350 automat.
- 8" Ford bakaxel upphängd i "fourlink".
- Boxad ram, ställbara coilovers, rostfritt avgassystem, rostfri tank, kromad kardan, justerbar reduceringsventil till bakbroms och tryckhållare till bakbroms från Merca, bromsservo och cyl från Passat, parkbromsmekanism från Cheva van.
- Karossmodifieringar: frenchade lysen, bakåtflyttade bakskärmarna och b-stolpar 95 mm, framflyttade bakre hjulhus, "stretched" Tudor doors, Mercury -51 "narrowed" bak-

stötångare, infällda dörrhandtag från Mazda Miata, "onepiece"-50 front i glasfiber, fälgar 15" Rocket Strike, lackad i Mazdas 38K "Indigo light metallic".

- Inredning av SYBO, painless wiring elsystem, vintage air AC med R134 köldmedel, limmade blåtonade rutor runt om, CD växlare med fjärr, OLDS -60 rattaxel, solskydd och dörrstroppar Morris Minor, mätare Ford Transit -74.
- Byggt i Sverige 1998-2002 av Björn Olof "ZÄTA" Zetterlund, Värmdö. Nuvarande ägare: Kåre Torfjäll, Östersund.

Det var bestämt att det skulle vare en "shoebox", Us Ford 1949-51, som skulle bli nästa hobbybil och efter letande i över ett år skickade min bror ett tips på en radikalt ombyggd Ford 49:a Sedan som såg otroligt läcker ut i annonsen!

Så då började ett mailväxlande och ringande som varade i två dygn, och de extra bilder som jag fick på bilen gjorde att jag blev väldigt intresserad. Det beslutades att jag flyger ner till Stockholm så snart som möjligt! Så bara efter 3 dagar efter att jag fått tipset av brorsan så tog jag morgonflyget söndag den 2 juni för att hårdgranska bilen.

Eftersom säljaren lovat att bjuda på flygresan hem om inte bilen uppnådde mina förväntningar köpte jag endast en enkelbiljett. Finansieringen ordnades, men pengarna kunde inte vara tillgängliga på mitt konto förrän tre dagar se-

nare vilket betydde måndag den 3 juni! Förklarade detta för säljaren och han såg inte detta som något problem så han lovade mig att jag skulle få köra bilen hem på söndagen, om det nu blev affär av!

Söndag morgon och första flyget till Stockholm med helt okey frukost, väl på Arlanda blev det flygbuss in till centralstation där säljaren skulle möta i Ford 49:an! Ett samtal till säljaren när jag klev av bussen vid centralen och första åsynen av bilen var nära! Det första intrycket var inte alls illa, det är helt klart! Fantastisk kulör var det som slog mig först! Den första åkturen blev mot närmaste Mac Donalds för en kaffe och granskning av underverket! Därefter bar det iväg till Huddinge och en meklokal med flera spännande hobbybilar. Där hade säljaren garageplats. Där blev det en studierunda och en massa bilsnack med trevligt bil-

hobbyfolk! Sedan blev det lite förhandling om priset på Forden, säljaren var tuff, men till slut kom vi överens och skakade hand.

Men nu hade säljaren ångrat sig! Han vägrade nämligen att släppa bilen förrän han hade hela beloppet på sitt konto! Jag som tänkt mig att komma hem med bilen och åka och jobba på måndag morgon! Detta fick mig att ta ut en extra semesterdag på kort varsel. Nu var det så att säljaren erbjöd sovplats och det tackade jag ja till. Vi åkte sedan på en schyst asiatisk restaurang i Enskede och tog sen en sväng runt stan! Söndagskvällen förlöpte sedan på en altan med rött i glaset och en massa bilsnack.

Måndag 3 juni och uppstigning kl 07:00 med frukost på bordet och en snabb koll på kontot och överföring till säljaren. Sedan det verkliga eldprovet!

Nämligen att köra denna pärla genom morgonrusningens Stockholm! Med den starten av resan hem så kunde det knappast bli värre!

Resten av resan gick problemfritt sänar som soppatorsk en gång och en störtskur med dåligt fungerande torkare! De var ingen höjdare! Den 6 juni tog jag och mina söner Forden till nationaldagsfirande i Hackås där det bland annat var bilträff/utställning och en massa annan trevlig underhållning. Att visa upp Forden för första gången bland vänner var förstås riktigt kul. Flera av er har säkert sett bilen på flera av fikaträffarna under sommaren och sett att den håller ganska hög klass! ■

# Björn Blom En ordningens mästare!

TEXT & FOTO Göte Högbom

Björn med sonen Dennis diskuterar renovering av motorn till en DBS-moped.

Bror Arhusiander tipsade redaktören om att göra ett reportage hos Björn Blom i Österåsen, Häggenås. Främst var det Björns verkstad som Bror ansåg vara värt ett besök. Och nog hade han rätt i det. En perfekt ordning råder där varje verktyg har sin givna plats och där reservdelar förvaras i mycket god ordning och väl märkta för att underlätta sökande.

Björn har ett brett register i sitt motorintresse. Det omfattar allt från modellflygplan via snöskotrar, båtar, traktorer, personbilar och till lastbilar. Vid besöket stod vintern för dörren och i garaget fanns då tvenne skotrar som behövde ses över inför vinterbruket. En av dessa var svärfar Olle Arvidssons Aktiv Panther -82 som nu efter en vilotid på tio år skulle aktiveras. När den här skotern var ny så var det inte så vanligt med breddbandare men Olle tyckte att han behövde en sådan och då tog han helt sonika itu med att dela på drivmattan och lägga in en kompletterande del så att mattan blev 45 cm bred. Chassit fick också breddas. Vid besöksstillfället ägde Björn fem skotrar

varav någon skulle läggas ut till försäljning.

Påpekandet med det aktuella läget vid besöksstillfället är viktigt eftersom det sker en viss omsättning i innehavet. Största omsättningen är det på personbilar och främst är det då Mercedes av 123-modellen som gäller. Ett 25-tal sådana har passerat hans garage. Ofta har det blivit konvertering från bensen till diesel i de renoveringar han givit sig på. Bensinbilarna är ofta i bättre skick i karossen och tacksamma att ge sig på. Rostlagning är inte direkt någon favorit för Björn.

I det mera bestående beståndet finns ett antal fordon och några av dem kan särskilt omnämnas. En Fordson Major -53 med 6-cylindrig motor som sommartid får mäta sina krafter i traktorpulling. Vintertid får traktorn tjäna som snöröjare. Vidare en Mercedes 300D -77 som han ägt sex år och använt först som bruksbil, den har fått en modernare motor och är i ett mycket gott skick. Förra året skaffade Björn en amerikanare i form av en Chevrolet Bel Air -58 som



1. Olle Arvidssons Aktiv Panther -82 som nu återuppväckts efter en 10-årig Törnrosasömn. Bilden på mattan visar hur den breddats till 45 cm. En tidig breddbandare hade därigenom skapats.



2



3



4



5



6



7



8

synts flitigt på träffar. Den skall förses med en nyare automatlåda TH 700 som finns på lager. Ny motor planeras också, en 283 cui V8 är det tänkt att bli. Servoassisterade bromsar och styrning kommer det också att bli och möjligen skivbromsar fram. När allt det mekaniska är klart så planeras ny inredning. I somras skaffade Björn en lastbil GMC -43 som legat i det militära i Norge innan den hamnade i Lugnvik några år. Försedd med rak sexa på 270 cui och osynkad 5-växlad låda och den är i bra skick mekaniskt. För att det skall bli lite bättre ekonomi vid körningarna så planeras en dieselkonvertering, troligen blir det en lastbil som får släppa till motor och växellåda. Den spartanska hytten av presenningtyg skall byggas om till plåtdito för att få till en tystare och varmare förarmiljö. Som om inte detta vore nog så kan det bli ett smalare och kortare flak med tipp. Lastbilen är bland annat tänkt att användas att frakta pulingstraktorn till tävlingar.

Sonen Dennis har arvt pappas motorintresse och han kör omkring i en epare-

2. Tidskrifter och olja kan samsas i samma hylla när ordningen är så exemplarisk.

3. I de uppskurna dunkarna härbärgeras reservdelar till Mercedes.

4. Björn håller sig inte bara på marken som synes. Piper Club i skala 1:6 med fyrtaktsmotor och klar för takeoff.

5. Pullingstraktorn Fordson Major -53 beredd för att ge sig i kast med snöhinder.

6. En 40-tals Archimedes och West Bend 35D.

7. En tvåhjulig Skvader har skapats i Björns garage. Framänden kommer från en Puch crossmoped och bakänden från en EU-moped. Föremål för försäljning.

8. Björn för anteckningar om sina projekt och noterar inköps- och försäljningspris tillsammans med foto.



TEXT & FOTO Göte Högbom

# Distinguerade, äldre gentleman i Paris



9



10



11



12



12



13



14



15



16

gistrerad Chevrolet C10 -79. Givetvis är den dieselkonverterad. Nu närmar sig körkortsåldern för Dennis och en Mercedes av årsmodell -85 finns på lager när det blir så dags. Det är en bensinare och den skall förstås konverteras.

Förutom den exemplariska ordningen i verkstaden så är Björn noga med att de renoveringar och ombyggnationer han genomför skall fullföljas, inget hafsvverk lämnar hans hand. Det här gäller förresten både fordon och byggnader. Åtskilliga är de om- och tillbyggnader han gjort i byggnader på den blott 1 200 kvadratmeter stora tomten. ■

- 9. Originalverktygen finns kvar på GMC'n från militärtjänstgöringen i Norge.
- 10. Stor, stark och vacker, GMC -43.
- 11. Detalj från framvagnen med stötdämpare av dörrstängartyp.
- 12. Mercedes 300 D -77 med modernare motor. Så här skall det se ut efter en ombyggnation, inga lösa sladdar eller annat halvfärdigt.
- 13. Chevrolet Bel Air -58 inköpt 2012 och importerad 2008. Skall genomgå viss modifieringar.
- 14. Sonen Dennis epatraktor, Chevrolet C10 med dieselmotor.
- 15. Mercedes 200 bensin -85. Det här ska bli Dennis bruksbil när körkortet är inhämtat. Skall dieselkonverteras och som av en händelse så blir den skattebefriad ungefär samtidigt som det är dags för honom att ta den i bruk.
- 16. Projekt på lager. Den vita bensinaren ska enligt planerna få dieselmotorn från den röda. Traktorn med kass motor kan möjligen bli ett pullingprojekt.

Backspegeln

I höstas utgick ett påbud om en intressant utställning i Paris – RetroMobile. Påbudet utgick från Arne Nilsson och JG Jonsson som hade uppmärksammat aktiviteten. En samling på Tages visade att intresse fanns från ett antal distingerade äldre gentleman i klubben att delta i en resa dit. Efter att ha kollat av vad det handlade om så anmälde jag mej som intresserad tillsammans med nämnda Nilsson och Jonsson samt Mats Mattsson, Torgny Thor, Calle Kingstad,

HB Rosell, Ove Isacson och BO Wallén. Arne tog rollen som gruppens härledare och började med att ordna flygbiljetter, hotell och inträdesbiljetter till utställningen. När vi ändå skulle åka så långt så gällde det att passa på att turista i staden och två dagar planerades för detta och två dagar för utställningarna. Det blev nämligen två utställningar. Arne ordnade så att vi fick tillträde till Citroëns Conservatorium som normalt inte är öppet för besök. I denna resebe-

rättelse så håller jag mej till besöket på RetroMobile, Citroën återkommer jag till i sommarnumret.

Näväl – vad var då RetroMobile? Jo, en gigantisk utställning av sköna fordon, nya och begagnade reservdelar och modellbilar samt konceptbilar och som pågick i fyra dagar. Vi var där dag ett och tre och det var en stor mängd besökare dessa dagar. Merparten av fordonen var av exklusiv karaktär, som bilar tidigare ägda av maharadior och andra

stenrika män. Bilar av och för folket var i minoritet men de fanns ändå. Bland utställarna fanns Volvo Club of France, Club Talbot, Dynamic Club Panhard & Levassor, Club Vedette, Alfa Romeo Club de France och Rolls-Royce Enthusiastic Club.

De flesta bilarna var i toppskick och många var till salu. Priserna varierade starkt från cirka 80 000 kr för en Simca 1100 -39 i fint skick till över miljonen för andra. På de till synes allra dyraste bilarna angavs att priset kunde fås på förfrågan. Många märkliga fordon kunde beskådas. De kanske märkligaste var Swan Car och Baby Swan Car. Den excentriske och rike Robert Nicholl "Scotty" Matthewson boende i Calcutta beställde bilen och den skulle likna en svan som glider på vattnet och den var klar 1910. Avsikten av ägaren var att chockera invånarna i staden och det lyckades han med. Ägaren kunde från baksätet signalera å de kraftigaste med hjälp av ett horn med 8 toner som var anslutet till avgassystemet. Till detta kunde ånga sprutas ut via svanhalsen. Åbaket kunde också i bakänden lämna ifrån sig en vit vätska. Ägare nummer två, maharadjan av Nahba, lät bygga en mer beskedlig vagn, Baby Swan, med elmotor. Efter många år återfanns fordonen i nedgången skick och har sedan renoverats till ursprungligt skick.

Några av herrarna införskaffade på mässan huvudbonader, mirakelverktyg

för att lossa ojämna skruvskallar samt torkarblad. I övrigt ägnade vi oss att njuta av mässans överdåd.

Turistande blev det som planerat och kända mål som Louvren, Sacre Coeur, Notre Dame, Montmartre, Eiffeltornet, Tour Montparnasse och Triumfbågen besöktes. Tyvärr blåste det för kraftigt så vi kom inte ända upp till högsta nivån på Eiffeltornet men utsikten från nivån på cirka 100 meter var magnifik, vi kom dit när mörkret föll så vi fick uppleva när Paris tändes upp för natten. Apropå natten så bodde vi alldeles intill Moulin Rouge men nattlivet där avstod vi ifrån. På Champs Elysee besökte vi Renaults och Citroëns utställningslokaler. Café- och restaurangutbudet är enormt i staden och vi lyckades bara besöka ett fåtal trots flitigt uteätande. Prisnivån hos etablissemangen påminner om det som våra norska vänner brukar erbjuda.

Det här var en mycket trevlig resa och ett trevligt och glatt gäng och jag hoppas att det kan bli mer av sånt här. Det är egentligen inte svårt att arrangera numera när vi når hela världens utbud via internet. Ett särskilt tack vill jag rikta till Arne som med mild hand styrde oss till olika ställen som om han vore infödd parisare. Många gånger fick han svara på frågan: Vart är vi på väg? ■



27



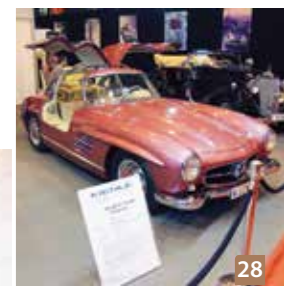
23



24



25



28



26



19



20



21



22



14



15



16



17



18



11



12



13



1



2



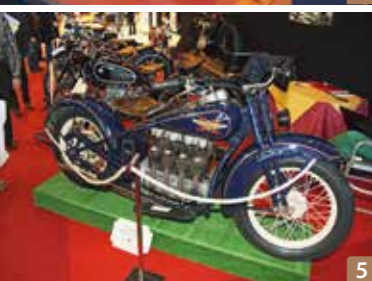
3



4



10



5



6



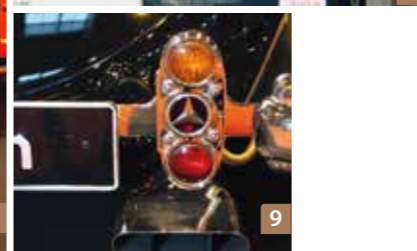
9



7



8



9

1. Swan Car och Baby Swan Car – märkliga bilar.
2. De Dion Bouton typ EJ4 -14. En vacker hundraåring.
3. Volvo 262 C -81 i montern hos Volvo Club of France.
4. JG med matchande t-shirt till O.S.C.A T4 2DA -54 som deltagit i rallyt La Carrera Panamerica.
5. 4-cylindrig Henderson 1200 cc -30.
6. Proper Simca Vedette i montern hos Club Vedetta of France.
7. Renault TN6A -32, 17 platser. I trafik till -69.
8. Snyggt patinerad Citroënmodell.
9. Maffig Mercedes Benz 540 K Specialroadster -39 med 8-cylindrig motor på 5,4 l. Extra skönhetspris för bakljusarrangemanget!
10. Modellbilar i mängder.
11. Citroën Mehari -80. Deltagare i service-teamet i rallyt Paris – Dakar 1980. En bär fick plats i den här lilla bilen.

12. Renaults Projekt 900 från -59, tänkt med V8-motor på 1 690 cc. Ser felvänd ut på nåt sätt.
13. En ståtlig Skoda i Skodamontern.
14. Här finns några av det fåtal folkbilar som exponerades.
15. Simca 1100 -39.
16. Citroëns prototyp C10 -56 formad som en vattendroppe. Tänkt med 2-cylindrig motor på 425 cc och nettovikt på 382 kg.
17. Berliet -08 med kedjedrivning och dubbla reservhjul.
18. Lancia Lambda Torpedo -24 visar tydligt hur framvagnen är uppbyggd.
19. Rolls-Royce 17 EX -28. Ursprungligen ägd av maharadjan Hari Sing.
20. Vincent HRD.
21. Alfa Romeo i ett något ovanligt utförande.
22. 120 sådana här fordon sopade gatorna i Paris 1911 – 1930. Märke Laffly.
23. Renault AG1 -09.
24. Renault Etoile -56 som visades i utställningshallen på Champs Elysee. Maxhastighet 330 km/h.
25. Bentley Torpedo Vanden Plas -24 med 4-cylindrig motor på 3 l och 85 hkr. Tidig 16-ventilmotor.
26. HD 737 cc, -37.
27. Ett av fordonen i den militära delen, en De Dion Bouton -12 med V8-motor.
28. En av ett flertal Mercedes Benz 300 SL som visades på mässan. Det här är en coupé -56.





TEXT & FOTO Cecilia Falk Holmberg

## Både snyggaste och ”stöggaste”

En av sommarens blåsigaste dagar, 20 juli, lastade Nisse och jag in taxen i Chevan och drog iväg norrut. Målet var Strömsund där vi skulle vara med på den bil- och MC-utställning som arrangerades i samband med cruisingen som bilklubben Cruising Strömsund har anordnat i några år nu. Denna dag blev unik på så sätt att det inte kom något regn alls på oss, till skillnad från vad det gjorde i Östersund den dagen. Detta faktum påverkade säkerligen det ringa antalet medverkande från Östersund med omnejd. Näväl, vi hade utrustat oss både regnjackor och regntåliga skor och det blev faktiskt en av de få dagar denna sommar som Nisse hade övergett sina shorts till förmån för jeans. Perfekt väder för att ha med hunden i bilen var det onekligen och han såg ut att trivas som vanligt när han fick åka bil.

Väl framme i Strömsund körde vi in till fordonsutställningen på idrottsplatsen Strömvallen som fordon nummer 47. Cruising Strömsund, med bröderna Hans och Lars Lindberg i spetsen, hade ordnat ett digert program: utställning, underhållning, lotteriförsäljning, marknad och hamburgerförsäljning var några av punkterna för dagen. Som besökare gick det att rösta på såväl finaste som ”stöggaste” bil och motorcykel, ett lite annorlunda tilltag i dessa sammanhang. Fler och fler fordon dök upp under eftermiddagen och totalt blev det bra precis

100 stycken. Med tanke på vädret bör arrangörerna absolut vara nöjda med deltagarantalet.

För oss blev dagen en lagom blandning av biltittande, fotograferande, hamburgerätande och surrande med såväl utställare som besökare. Som grädder på moset fick Nisse även ta emot juryns andra pris i klassen amerikanska bilar – en praktisk väska till bilen med bland annat startkablar och en ficklampa. Efter prisutdelningen bar det av in till samhället för middag och sedan cruising. Vi åttatiden på kvällen begav vi oss hemåt, nöjda och glada efter en lyckad dag.

1. Leo Brusewitz hade hottat upp sin Ford Standard Coupe från 1930 med neongröna flames och fälgar.

2. En billackerares dröm eller mardröm? Denna Checker A11E De Luxe från 1979 såg ut att behöva lite kärleksfull omvårdnad.



Backspegeln

TEXT & FOTO Ummis Jonsson

## Tonårstidens saker visades i Kaxås

Under sommaren anordnar varje by loppisar, byfester och caféer med hembakat bröd, så även i flera byar i Offerdal men i år var det två tillställningar som var lite eljest. Offerdal Hembygdsförenings utställning ”Ljuva 60-tal” och Sara Swedenmarks utställning ”Till minne av crimplene” på Svea Park i Kaxås.

”Ljuva 60-tal” hade premiär söndagen den 30 juni och där var jag, JG, Siv och Leif Nilsson. Allas vår Mr Cruisingradio Kjell-Erik Jonasson inledningstalade och förklarade utställningen för invigd. Dagen till ära bjöds det på tidstypiskt fika med mjuk pepparkaka, potatismjölkkaka och kokoskaka. På bottenvåningen i sockenstugan i Ede hade man lyckats skapa känslan av ett pojks- respektive flickrum (tonårsrum och såg ganska precis ut som det rum som mina barnflickor bodde i hemma i mitt föräldrahem), ett litet kök och vardagsrum. Dessutom fanns intressanta tidningsurklipp om Offerdal och den framtidstro som bygden drevs av i början av 1960-talet. Visioner om skidparadis med fjällhotell, simbasängar, sammanbyggda skidleder och olika backsystem. Vilken utveckling det hade kunnat bli av detta som numera är en självklar del av Åre.

Det mesta av de kläder och övriga tillbehör som fanns med på utställningen

samt skivor och resegrammofon tillhör damerna bakom utställningen; Lisbeth Genstrand, Lisbeth Önegård, Kristina Engelin och Anna-Greta Eriksson, fyra Offerdalsstårsor med hela sin tonårstid på sextioalet. Jättetrevlig utställning och jag njöt av varje sekund!

Någon vecka senare var jag och Alexandra till Kaxås och Svea Park för nästa nostalgikutställning; ”Till minne av crimplene” är Sara Swedenmarks bidrag till sommarens begivenheter. Upprinnelsen till utställningen, berättar Sara, är hennes eget intresse för kläder av crimplene. Sara har under åren samlat på sig en hel del klänningar på loppisar, veteranmarknader och Röda Korset. Några brukar hon använda själv och vi kommer tämligen snart överens om att kläderna är färgglada, både de konfektionssydda och hemsydda. Alla kläder är välgjorda med många detaljer men crimplene är dessvärre inget material som andas! Alla som någon gång haft på sig en gammaldags nylonskjorta känner igen känslan, tätt och klibbig hud.

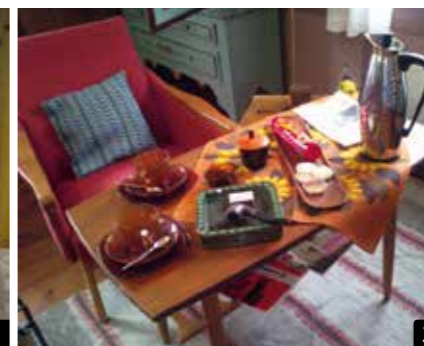
Sara har ett 50-tal olika kläder på utställningen, allt från konfektionssydda klänningar till hemsydda klänningar och barnkläder! Jag fick både en och annan flashback förknippade med dessa kläder. Jag hade en orange crimplene-klänning

med vit krage och vitt skärp och till det vita strumpbyxor. Det finns förevigat på ett gammalt färgfotografi och jag förstår att jag tycker att jag är jättefin och jag var säkert 7 år på fotot! Mina barnflickor som såg efter mig och min bror när vi växte upp hade också crimplene-klänningar och postischer (en sorts peruk så att de slapp lägga upp hårvolmen med limpa). Majsan, Stumpan och Kajsa – ni finns för alltid i mitt hjärta!

På Svea Park hade man också ordnat med en fotoutställning på temat ”Skrot eller guldkorn” med foton av bland annat JVBK-medlemmen Kåre Torfjäll och ett bildspel med många fina gamla ”vrak” rullade medan vi tittade på klänningarna. För den som vill se mer eller veta mer om dessa fantastiska vrak som uppenbarligen fortfarande finns ute i naturen finns en facebookside: skrotbilsvänner.



1. Jag tror vi hade samma av allt hemma i Brunflo när jag växte upp. Nostalgin flödade denna dag.
2. Typiskt vardagsrum från 1960-talet.
3. Tänk vilken variationsmöjlighet av lite tyg.
4. Barnkläder och crimplene. Extra plus för exakt en sådan barnvagn jag låg i som barn!



Backspegeln

# Tjälasvängen i gråväder

TEXT Ummis Jonsson FOTO Göte Högbom



"Sheriffen" Mikael Engström  
med Chevrolet Caprice -94.

**R**edan några dagar innan årets Tjälasvängen skulle gå av stapeln, däckade min käre make i influensa. Jag hade lovat att hoppa in som vikarierande skribent i Bakspeglarna men hade ingen lust att köra själv. Vad göra? Jo, jag ringde förstås till Janne i Riis, min tremänning, och undrade om det fanns en ledig plats i Vauxhallen. Lördag morgon klockan 08.30 stod Janne och Monica ute på gården med Vauxhall -50. På väg ut ur Tulleråsen hämtade vi även upp Per-Olov Ivarsson och sen var gänget komplett.

Starten för årets Tjälasväng skulle gå från Optand Teknikland. Mingel, fika och försäljning av Radio Krokomslotter gjorde att tiden fram till start gick

ganska fort. Tjälasvängen är faktiskt ett av de populärare rallyna som anordnas i klubben och det var 68 föranmälda ekipage. Till slut kom 80 ekipage till start varav 3 motorcyklar. Nära rekordet på 84 förra året.

Med start i Optand och sen en rallysväng mot Brunflo, via Haxäng, Ede och bort mot Marieby och upp och ner genom byarna så kom vi så småningom fram i Svedje och sista biten till Orrviken. Här och där var det tipsfrågor uppsatta som skulle besvaras med siffror och i slutänden skulle dessa tal läggas ihop till en summa. Svåra och kluriga frågor som vi inte lyckades med ända fram. Endast en deltagare lyckades med att samla alla rätt, fantastiskt!!! Hur det gick med pristagare i olika klasser kan du läsa på annan plats i tidningen. Stort grattis till er alla!

Framme vid målgången i Orrviken fanns det kolbullar, hamburgare och fika att handla. Orrvikens skola klass 5 stod för serveringen och passade på att få in pengar till en kommande skolresa! Jag hoppas att de tjänade en bra hacka för det var otroligt med deltagare som fikade och åt. Det var nog ett snitt på tre personer i varje bil, så 3x77 blir ganska många personer. Jättekul och även kul för rallykommittén som fixat rallyt. En av kommitténs ledamöter, Anders Sundin, avslutade sin tid i Rallykommittén i och med detta. Sen blir det Skåne och nya utmaningar som väntar. Osökt kommer jag då in på frågan; Vem tar på sig att fylla Anders plats i kommittén? Du som läser det här kanske? Hör av dig till Göte Högbom, för du vet utan kommittéer och goda medarbetare blir det inga arrangemang!

Jag, Monica, Janne och Per-Olov hade en trevlig dag och tackar för ett trevligt arrangemang!



1. Starten vid Teknikland.
2. Janne Jonsson med Vauxhall Wyvern -50 fick för dagen agera chaufför till reportern Ummis Jonsson.
3. Tappra motorcyklister, från vänster Tony Erlandsson, Niclas Mann och Hector Carlén. Tony och Niclas körde HVA 258 -80 och Hector körde Dnepr med sidvagn.
4. Patrik Persson med VW PU -66 hade Eberspächer som extra och kraftfull värmekälla.
5. Lite snöyra fick vi uppleva.
6. Lite kaosartat ser det här ut, åt vilket håll ska vi?
7. Funderingar i Rasten. Uppe på höjden kan skönjas en mötande bilist som råkade hamna i diket vid möte på den smala vägen.

1



2



3



4



5



6



7



8

8. Marcus Strand med Fiat 1100 -61 hade en del motorkrångel men fram till målet kom han ändå.
9. Haldo Haraldsson med Volvo 142 -68 hade hjälp av sin bror Bror att klara av frågorna.



9



10



12



13



14

10. Göran Hansson med glasögon på pannan hade mer att fundera på än frågorna denna dag. Han hade inte hunnit montera på de nya vinterhjulen och drabbades av en del framkomlighetsbekymmer i de hala backarna. Mercedes Benz 280 SE Coupé -68.
11. Det här ekipaget fick priset Åkt längst, ända från Lindesberg kom de. Från vänster Daniel Emilsson, Simon Andersson, ägaren Niklas Ekstam och Louise Jansson. Volvo Duett -66.
12. Gunnar Arvidsson, boende i Haxäng utefter rallysträckan, var ute och luftade sin vessla.
13. Stig Berg funderar på vilken bil det här glaset passar till. En av dagens kluriga frågor.
14. Kolbulletillverkning.
15. Tony Erlandsson fick priset för Jäklats mest. Orsak? En skadad tumme – ojojoi!
16. Rallykommitténs Anders Sundin till vänster skall flytta till Skåne och blev avtackad av sina kamrater Lisa Lejdstrand och Pererik Linde.
17. Några av barnen i klass 5 Orrvikens skola som hjälpte till att fixa fiket för att få ihop pengar till en klassresa.
18. Pristagarna från vänster Tony Erlandsson, Göran Linde, Rickard Jarvald, Jean Machner, Robert Jonsson, Christer Bocke Svensson, Niclas Mann, Johan Plöen, Pelle Ek, Niklas Ekstam och sittande på huk framför, Göran Åkerman med barn.
19. Välfyllt i Orrvikens bygdegård.



11



15



16



17



18



19

## Pristagare

### Allmän klass, fordon 1950–1969

Johan Plöen, 12 p, VW -67

### Kommersiella fordon

Krister Bocke Svensson, GMC PU -65 och Robert Jonsson Ford Transit -82, båda 11 p

### Motorcykel

Niclas Mann, HVA -80, 8 p

### Åkt Längst

Niclas Ekstam, Lindesberg. Volvo Duett -66

### Jäklats mest

Tony Erlandsson, skadad tumme, HVA -80

### Stiligaste ekipage

Jean Machner, Mercedes Benz 200 D -67

### Lottade priser

Göran Åkerman och Rickard Jarvald

### Curt Sillströms vandringspris

Göran Linde

## Frågor och svar

Som omväxling kommer årets Tjälavängttävling att handla bara om fordonsrelaterade frågor. En del frågor är nog ganska enkla och en del nästan "omöjliga". Alla svar är ett tal! Lycka till.

Till fråga 1+2+11+12+13 är det hänvisning till föremål och texter från tidningsartiklar som inte finns med här i Backspegeln.

**Fråga 1** Faktabladet här intill beskriver en bilmodell, vilken sifferbeteckning har bilmodellen?

han fick som gåva för ett antal år sedan. Bilen har en sifferbeteckning i sitt modellnamn bestående av två siffror, vilka då?

**Fråga 2** Følgen här intill känner nog många igen. Den passar ett flertal av märkets modeller från de år som følgen såldes, men den modellvariant som är i särklass vanligast hade en klassisk motor som har en sifferbeteckning. Vilka siffror tänker vi på?

**Fråga 6** Buick Skylark V8 convertible 1962 är en riktigt elegant pärla som inte är så vanlig. Bilen kallas kompaktbil och är för sin tid en ovanligt liten och lätt amerikansk bil. Vad är tjänstevikten, 1290 kg, 1365 kg eller 1440 kg?

**Fråga 7** 1974 såldes den klassiska så kallade Hundkojan ny i Sverige och var ett småbilsalternativ bland många. Billig var den, under 15 000 kr men då fick man inte ens radialdäck eller varningsblinkers. Vad hette modellen egentligen som såldes i Sverige 1974, en sifferbeteckning fanns i namnet!

**Fråga 3** Volvo Duett är klassiker som alla känner igen. Formellt hade personbilvarianten av Volvo Duett egentligen ett annat namn där tre siffror ingår, vilka siffror var det som betecknade modellen under de sista åren på 60-talet?

**Fråga 4** Ferguson Grålle är en minst sagt klassisk traktor som många kommit i kontakt med. Hur stor motor hade Grållen (år 1954), var den på 2088 kubikcentimeter, 1708 kubikcentimeter eller 1565 kubikcentimeter?

**Fråga 8** Vad heter bilmodellen vi söker? Sedanmodellen lanseras på Parissalongen -68. Våren -69 visas kupé- och cabmodellen. Den rymliga kombi börjar säljas -71. Pickupvarianten lanseras -79. När produktionen upphör år 2006 har 3,7 miljoner bilar tillverkats.

**Fråga 9** Ford Galaxie 500 sedan 1968 med 6,3 liters V8 och automat, väger sina modiga 2010 kg. Trots imponerande storlek och tyngd har den en toppfart på 200 km/

h och accelererar 0-100 på 9,2 sek. Bilen är 194 cm bred, men hur lång är den, 524 cm, 545 cm eller 601 cm?

**Fråga 10** I september 1966 presenterades Opel Rekord C, en rejäl europeisk vardagsvagn i amerikansk stil. Året efter kom den supersnygga coupevarianten också i lyxigare och starkare Commodoreutförande. Men vilket år lanserades Commodore med 2,8 liters sexa från Opel Admiral?

**Fråga 11** Faktabladet här intill beskriver en känd bilmodell från 1982, vilken sifferbeteckning har bilmodellen?

**Fråga 12** Vissa biltillverkare använder ofta internt en sifferbeteckning för att beskriva sina modeller. Från vilken känd bilmodell kommer den här bildelen? Karossmodellen brukar anges med dessa siffror.

**Fråga 13** Blinkersglaset här intill kommer från en känd biltillverkare och passar faktiskt till två olika men snarlika modeller från märket. Båda modellerna anges med siffror, och vi söker den modell som har det högre talet som modellbeteckning. Vad heter modellen?

## RÄTTA SVAR

Fråga 8 504 (Ferguson 504)  
Fråga 9 545 (Ford Galaxie 545 cm)  
Fråga 10 1970 (Opel Commodore 2,8)  
Fråga 11 911 (Porsche 911)  
Fråga 12 123 (Mercedes W 123)  
Fråga 13 99 (Saab 99)  
SUMMA 9066

Fråga 1 96 (Saab 96)  
Fråga 2 20 (Volvo B 20)  
Fråga 3 210 (Volvo P 210)  
Fråga 4 2088 (Ferguson 2088 cm3)  
Fråga 5 60 (Volvo PV 60)  
Fråga 6 1440 (Buick 1440 kg)  
Fråga 7 1000 (Austin Mini 1000)

# Storsjörallyt 14 juni 2014



Rallykommittén för Jemtlands veteranbilkлубb inbjuder alla veteranfordon till 2014 års Storsjörally.

Starten sker från vår klubblokal vid Teknikland/ Optands flygfält. Vi träffas klockan 18 och börjar med fika. Den första starten är klockan 19. I detta rally ingår det ingen mat utan det är att medtaga eventuell matsäck som gäller. Målgång några timmar senare en liten bit utanför Östersund. Deltagaravgiften är 100 kronor per fordon. I detta ingår fika för föraren vid start och mål, deltagande i en trevlig tävling och chans till fina priser.

Anmälan: From 26 maj kommer ett formulär finnas på JVBK:s hemsida, [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu). Sista anmälningsdag är den 10 juni. Efteranmälan går att göra vid starten. Då är kostnaden 200 kronor. Det går också att anmäla sig per telefon, Lisa Lejdstrand 070-551 81 28.

**Tävlingsklasser (vid minst tre fordon/klass):**

- Allmän klass, fordon årsmodell 1949 och äldre
- Allmän klass, fordon årsmodell 1950 till 1969
- Allmän klass, fordon årsmodell 1970 och nyare
- Klass för kommersiella fordon



- Damekipage (Enbart damer i ekipaget)
- Motorcykel
- Dessutom kommer priser som vanligt att delas ut för:
- Åkt längst
- Djävlatas mest
- Stilfullaste ekipage

För mer info,  
[www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu) eller  
Lisa Lejdstrand  
070-551 81 28



## NYTT ÅR OCH NYA ÄVENTYR

Nu är förberedelserna för sommarsäsongen i full gång. Ny Spionutställning, ny vapensamling, ny KomTek-verkstad och inte minst ny sagolek för barnen.

Sädongsöppet 16 juni-31 augusti  
alla dagar kl 11-17  
Stängt midsommarhelgen.

Tekniklandssöndagar med föredrag  
29 juni - 26 oktober kl 12-16

Boka visning, fest kock-off eller kalas  
för vuxna eller barn.  
Ring så syr vi ihop ett paket som passar dig.

Vill du veta mer?

Ring 063-140550 eller kolla in hemsidan!  
[www.teknikland.se](http://www.teknikland.se)

# Curt Sillström – en medlem med många fordon

TEXT & FOTO Göte Högbom



70-åringen Curt Sillström känner de flesta som åkerägare i storformat. I samband med militärtjänstgöringen på A4 i Östersund och A6 i Jönköping fick han möjlighet att ta körkort för lastbil och släp. Efter att ha lämnat den militära banan vidtog chaufförsjobb hos Odins Åkeri i Näliden. Startade eget gjorde han 1969 med köp av en begagnad Volvo N86 -66 för 38 000 kr plus moms och med en amortering på 1 000 kr/månad. Det gick trögt de första två månaderna men därefter har det varit full snurr på verksamheten. Ambitionen att bara ha en bil och att köra själv ändrades 1975 då lastbil nummer två inhandlades. Sillströms Åkeri AB fyller 45 år i år och när det var som störst fanns 91 anställda. Nu finns en ambition att minska omfattningen något.



1

Nu till det som intervjun skulle handla om – Curts intressen för fordon och flyg. Hans farfar hade första bilen i Offerdal, en T-Ford från 1914. Pappa Holger skaffade byns första traktor, en Volvo T24 och den fick Curt börja köra i mycket tidig ålder. För fyrtio år sedan skaffade han sin första egna veterantraktor och det blev inte helt otippat en T24. Därefter har det fyllts på med traktorer av varierande slag, från vanliga Grälle till en ovanlig President med Morris sidventilmotor. En av traktorerna, en BM Victor -61, används ibland som musikinstrument av Olle Hemmingsson. Alla traktorerna är körbara och de flesta i renoverat skick. Curt mekar en del själv men företagets välutrustade verkstad gör också en del.

Gamla personbilar finns också ett antal av. Bland dem kan nämnas Chevrolet Superior Cab -26 från Vigge, T-Ford -21 från Offerdal och Austin A40 också från Offerdal. De här bilarna är renoverade av Manne Evertsson. En bil som Curt ofta syns åka omkring i är en 6-cylindrig Chevrolet -57 i mycket gott skick.

Gamla lastbilar finns också i Curts ägo. Den äldsta är en Ford AA -32, vidare till Volvo LV 82 DS -39 och till ett antal av lite nyare årgångar. Åkeriets andra lastbil, en Scania 80 LB -70, finns fortfarande kvar. Något udda är den 6-hjulsdrivna Scania-lastbilen med militärt förflutet. Den har bara rullat 600 mil och benämns Myrsloken. 1979 inköptes företagets första hjullastare, en CAT 920. Den finns fortfarande kvar.

I unga år hade Curt en moped Crescent 2000, en sådan har på senare tid införlivats i samlingarna. En mer udda fågel i samlingen är en Snow-Trac.



2



3



4



5



6



7

1. T-Ford -21.
2. Åkeriets första nya lastbil, Scania 111 -77. Tillika första flexbilen.
3. Ett udda fordon, Snow Trac.
4. Crescent 2000. En gul sån här hade Curt under mopedåldern.
5. Sexhjulsdreven lastbil som bara rullat 600 mil, kallad Myrsloken.
6. Volvo LV 82 DS -39.
7. Ford AA lastbil från -32 och Chevrolet -26.

Flyg har Curt hållit på med sedan början på 1970-talet. Första egna flygplanet var en Cessna. Eget flygplan har han fortfarande och han är också delägare i en helikopter. Certifikat för helikopter har han haft sedan 2004. Det här med flyget har blivit ett viktigt andningshål för Curt i en i övrigt rätt hektisk tillvaro. När han sätter sig vid spakarna så är det fullt fokus på flygningen och allt annat lämnas kvar på marken.

Det omfattande fordonsinnehavet skulle Curt gärna se samlat på Teknikland om möjligheten att skapa lokaler för detta kan ordnas. Dessutom tycker han att det vore en klar fördel om JVBK kunde på något sätt köpa loss Garaget på Teknikland vilket förstås bara är att instämma i. ■



8



9



10



12



11



13



14

8. Åkeriets första hjullastare, CAT 920-79.

9. De flesta fordonen finns i en lokal i Odenskog, här syns en del av traktorsamlingen.

10. BM Teddy -52 som använts av segelflygklubben.

11. Den här traktorn används emellanåt som musikinstrument av Olle Hemmingsson. BM Victor -61.

12. En ovanlig traktor med det uppförande namnet President.

13. Fordson -48 och en T31 från tidigt 50-tal.

14. En riktigt gammal goding, klassiska BM10.

SHRA-ÖSTERSUND & JERNVÄGENS VETERANBILKLUBB INBJUDER TILL

# SPRINGMEET #17

ÖPTANDS FLYGFÄLT - ÖSTERSUND

17 MAJ. 09.00-15.00

INTRÄDE 100:-. PUBLIKPARKERING 20:-. SÄLJPLATS 200:-  
FÖRARE AV ENTUSIASTFORDON - GRATIS

-MOTORMARKNAD  
-UTSTÄLLNING  
-SERVERING  
-FINT VÄDER  
-TREVLIKA FOLK  
-HELT ENKELT EN SUPERDAG!

INFO: 070-2891148  
SHRA-ÖSTERSUND SE F. JVBK.NU

ÖSTERSUNDS BILKLUBB PÅ KORAS DÅ  
**KRANTZ**  
Challenge

Nationaldagen 2014

Svea Park

Konferencier  
Bosse Bildoktorn

Friluftsgudstjänst  
Marknad  
Veteranfordon  
Skattjakt Fiskdammen Hoppborg  
Roger Paulsson Ellert Nordmark  
Offerdals Spelmanslag  
Lotterier  
Servering

BOKA DAGEN REDAN NU!

The Legends

7 juni 20.00-22.00  
Henrik Åberg  
Jerry Carlson  
Johnny Duvert  
En hyllning till Elvis  
Presley, Roy Orbison &  
Jerry Lee Lewis



Dans till Micekeys  
klockan 22-01

Svea Park  
KAXÅS

Servering & pub,  
tombola, pilkastning,  
chokladhjul.  
Inträde: 300 kr  
Till påsen bidragssås 18 år

Barnens  
Dag!  
På Svea  
Park  
29 juni

Svea Park  
KAXÅS  
**Nostalgia Night**  
Rock & Rockabilly

Lördag 24 maj  
19-01

Boka in det redan nu!

På scenen:



The Troubled Three



The Happy Ones

På dansbanan: Back to Basic Mat & pub

Bodarna är öppna!



Mopedutställning!

Mopeder under fem årtionden visas i  
sommarens utställning på Svea Park!

Har du minnen, en moped eller annat att dela med dig av,  
kontakta Lars Önegård 070-600 20 73

Svea Park  
KAXÅS

# Chevrolet Corvair

TEXT & FOTO Arne Nilsson

## – en udda amerikanare

Ibland har jag fått frågan om när jag greps av mitt intresse för Chevrolet Corvair. Kanske var det 1966 då jag besökte en GM-handlare för att spana in nya Opel Kadett Coupé. Där stod även en ny Corvair. Snygg, men då var amerikanare inte intressanta för mig, fast den hade i alla fall motorn bak precis som till exempel Porschar och Renault Gordini. Då jobbade jag på Svenska Renault i Stockholm. Opel annonserades med ett aggressivt Grrrr.. som tema och vi visade Renaulten som Utmanaren i en boxningsring. "Osund marknadsföring" ansåg dåvarande kommunikationsministern, Olof Palme.

Tretton år senare hade jag byggt garage och var mogen för en veteranbil. Bland annonserna valde jag mellan en MGA och en Corvair Corsa som lämpligt nog fanns i Östersund. Där hade jag funnit min bilintresserade "storscha" så varför inte även en turbodrivna Corsa? Året var 1979 och då, femton år efter att Corvair lanserats med turbo, var det dags för Porsche, BMW och Saab - turbo hade blivit rubrikmakarnas favoritord.

Min Corvair fick bland annat en flersidig artikel i Wheels och inbjöds till den årliga utställningen Bilen Genom Tiderna i Sollentuna-hallarna 1982 och -83. Men sen sade min kloka "storscha" att

familjen behövde en lämpligare andrabil. Corvair fick en ny ägare och gick via en sväng via Dalarna till nuvarande ägaren på Ingarö utanför Stockholm.

För mig följde trettio år utan Corvair men i somras var det dags! Landets i mina ögon finaste Corvair dök upp på Blocket. Två dagar senare satt jag på tåget till Hultsfred och påföljande dag körde jag hem den, drygt 80 mil.

Genom att lansera Chevrolet Corvair ville General Motors bryta den alltmer ökande importen av europeiska bilar till USA, främst den gamla "bubblan" Volkswagen. Man tog VW/Porsche-receptet: Bagagerum fram och luftkyld motor bak, men i amerikansk tappning, det vill säga större. Man ökade från fyra till sex både i fråga om sittplatser och antal cylindrar. Chrysler och Ford hakade på med Valiant respektive Falcon och begreppet Compact Cars blev den nya trenden för 1960 års modeller.

Marknaden tackade och tog emot den nya klassen med entusiasm. Men för GM som var vana vid att Chevrolet alltid såldes mest, blev det en missräkning att Falcon såldes mer än Corvair. När GM insåg att de flesta amerikaner ville ha en snygg, billig och tekniskt lättmekad bil började dom fila på en egen Falcon, det som blev Chevy II. Folk som föredrog Corvair var

lagda åt det sportiga och tekniskt intresserade hållet. Många såg Corvair som en Porsche i Chevrolet-tappning men tyckte att det behövdes mera hästkrafter. Det var därför som Corvair 1962 lanserades med turbo. Redan tidigare stod det klart att många gasade alltför friskt utan att begripa hur en bil med svansmotor ska hanteras. Och nu, med 150 SAE-hästar bakom ryggen och en svingbakaxel av simpel europeisk typ kunde det lätt gå överstyr.

Advokaten Ralph Nader blev förbannad på den oansvariga bilindustrin som släppte ut allt mera hästkraftpumpade bilar som inbjöd till buskörning. Allra värst ansåg han GM vara som lockade unga bilköpare i fördrivet. Som bevis tog han Chevrolet Corvair som hade fått rykte om sig att vara en förrädisk konstruktion. Att Corvair med 1964 års modell fick en bakaxel av Corvette-typ som förbättrades ytterligare från och med 1965 års modell betydde ingenting för Naders vassa attack. I sin bok "Unsafe at any speed" ägnade han ett av bokens nio kapitel åt Corvair.

Min första Corvair liksom min nuvarande var av 1965 års modell. De första årgångarna, 1960-64, hade en tvåkopps-artad design som snabbt fick efterföljare från flera av Europas bilfabriker. Med

Corvairs nya generation kom inte bara ny bakaxel och starkare turbomodell utan en helt ny design. Allmänt betraktad som en av 1960-talets mest lyckade. Mixen av amerikanska och europeiska linjer gjorde många motorjournalister riktigt lyriska. Men det var för sent. Samtidigt slog Naders bok igenom och General Motors betedde sig dumt åt genom att försöka förnedra Nader. Det ledde till att GM förlöjligades i pressen vilket smittade av sig på Corvair.

Min favoritbil började ses som ett stort misslyckande. En del trodde till och med att bilen hade blivit förbjuden! Biltekniken utvecklades dessutom tvärt emot Volkswagens och Corvairs koncept. Nu skulle alla bilar byggas som de "hundkojor" som Austin och Morris lanserat (men dom konkursade och det gjorde inte General Motors – förrän långt senare).

Det tillverkades i alla fall närmare två miljoner Corvair av 1960-1969 års modell, varav 127 000 transportbilar med VW Transporter som förebild. Allra mest eftertraktad bland personbilarna är 1966 års Chevrolet Corvair Corsa cabriolet med turbomotorn på 180 SAE-hästar. Den tillverkades i 585 exemplar. Det finns även Corsa utan turbo. På andra plats kommer nog den jag har, 1965 års

version. Av den tillverkades cirka 2000 exemplar. I Sverige ska det finnas två exemplar, varav ett sedan många år ligger i delar på Gotland.

När min Corvair importerades var den 25 år gammal, hösten 1990. Nu är den närmare 50 år. 1991 berättade dåvarande ägaren för mig att bilen importerats från Kalifornien där den ägts av en välkänd american football-spelare. Det fick jag bekräftat tack vare namnet Tim Spencer på ett kvitto som jag hittat i bilen. Hans karriär som spelare och tränare skildras på flera internetsidor. Av bilens typskylt framgår även att bilen är hopsatt i Kalifornien, i GM:s fabrik i Van Nuys, Los Angeles.

Den mörkröda färgen heter Madeira Maroon och fanns även på andra bilar från samma tid. Här hemma fick den ibland heta oxblods färgad men hur många känner till nyansen på oxblod? Klädseln heter "saddle" och ska väl likna det ljusa läder som förekommer på hästsadlar. Att min Corvair har turbomotorn lockar ibland fram frågor om topphastighet och acceleration, men jag känner inget behov av att ta reda på var gränserna går. Jag är nöjd med att ha en ovanlig turbobubbla i motorrummet. Och naturligtvis är det kul att se reaktionen hos okunniga beundrare som står framför bilen och vill titta på motorn. Dom blir förvånade. Där finns ju ingen motor! ■



1. Så här presenterades Corvair hösten 1959.
2. Tim och Gilda Spencer ägde min Corvair i slutet av 1980-talet
3. I Tulleråsen står en Corvair Coupé av den första generationen



Backspegeln



4. På en Corvair sitter grillen långt ned i bakkant.
5. Motorrummet i en Corvair liknar inget annat.
6. Snygga linjer även med uppfälld sufflett.

En Corvair har inget dollargrin i fronten.





Denna Fiat 1100 Boat-Car Carrozzeria Coriasco byggdes för att fungera som en publikmagnet för en segelskola i Bologna 1953. Den är definitivt inte sjösäker, men rätt busig, eller hur?!

TEXT Cecilia Falk Holmberg FOTO Nisse Holmberg

## Louwmans bilmuseum i Haag – väl värt en omväg

Om du någon gång har vägarna förbi den nederländska staden Haag, se till att det inte är på en måndag. Som de flesta muséer världen över är också Louwmans bilmuseum stängt på måndagar och även om du skulle råka ha ett svalt bilintresse kan jag lova dig att detta museum är väl värt ett besök. Några kilometer utanför Haags centrum ligger den kyrkoliknande byggnaden som inrymmer en av världens äldsta privata bilsamlingar. Louwmans är ett smakfullt inrett museum med hög klass på både utställningar och övriga faciliteter.

Men låt oss ta det från början. Min femtioårsdag närmade sig med stormsteg och jag visste att jag ville åka bort, men inte riktigt till vilket land. Eftersom jag inte är någon soldyrkare var det inte aktuellt med någon solresa. Jag bestämde mig istället för att undersöka om det fanns någon konsert som jag ville se i Europa den aktuella veckan som jag skulle fylla år. Var denna konsert nu än ägde rum så skulle detta få avgöra i vilket land jag hamnade. Nisse ville gärna hänga med och vi finkammade Internet för att hitta en lämplig konsert, men tyvärr verkade alla mina favoritartister vara spellediga den första veckan i december. Vad göra? Jo, vi bestämde oss för en favorit i repris och bokade en resa till Amsterdam. För att inte Nisse skulle krokna av all shopping, ville vi även planera in någonting som skulle vara extra intressant också för honom. På så vis lyckades jag via Google hitta länken till Louwmans hemsida och

det verkade absolut vara ett lämpligt utflyktsmål. Amsterdam är inte en stad som du som turist gärna kör bil i - med många spårvägar, enkelriktade gator, ett virrvarr av kanaler och inte minst hundratusentals cyklister gör du klokast i att inte hyra bil där. Av den anledningen bestämde vi oss för att ta tåget till Haag när det var dags att besöka staden. En tågresa mellan Amsterdam och Haag skulle enligt uppgift ta 51 minuter och det lät ju som en lagom dagstur tyckte vi båda.

Vi köpte biljetter i förväg och på förmiddagen dagen innan min stora dag bar det iväg. Otroligt nog hittade vi rätt perrong direkt och resan flöt på bra. Vi fick se den nederländska landsbygden från tågfenstret och visst såg vi en och annan väderkvarn också. Väl framme i Haag tog vi en taxi till bilmuséet och vi började gå runt i byggnaden för att titta på alla fordon. Det fanns väldigt mycket att titta på och jag kan lova att digitalkameran gick varm!

Samlingen omfattar cirka 250 olika fordon och det finns även ett antal bensinpumpar och annan kuriosa att titta på. En del av muséet är uppbyggt som små butiksmiljöer där man kan se hur det såg ut till exempel hos en modist och på ett apotek under 1920-talet.

Muséet inrymmer även en stor mängd konst med fordonsmotiv samt porslin med fordonsanknytning. Det är inte tillåtet att fotografera konsten, men det räckte fullgott att ta bilder på alla bilar och

motorcyklar som fanns i lokalerna. Bra precis 250 bilder tog Nisse vid vårt besök och några av bilderna delar vi med oss av här. Tyvärr är inte kvaliteten den bästa på bilderna - en medelmåttig kamera i kombination med ett ljus i lokalerna som ibland var lite för svagt gör inte bilarna rättvisa, men jag hoppas att det ändå går att njuta av bilderna.

Det var den nuvarande ägaren Evert Louwmans far, Pieter Louwman, som började samla på bilar redan 1934 när den senare var aktiv som återförsäljare för Dodge. Evert Louwman är idag generalagent för Toyota, Lexus, Suzuki, Jeep och Lancia. Muséet etablerades 1969 och har tidigare legat på två andra orter innan det flyttades till Haag. Sedan sommaren 2010 är muséet inrymt i de nuvarande lokalerna. Lokalerna omfattar även nio olika mötesrum med plats för upp till 1 000 personer där företag har möjlighet att hyra in sig för kongresser, möten och andra evenemang. Det finns också en restaurang samt en butik i vilken man kan köpa bland annat böcker, kläder och choklad med bilanknytning. För den som vill läsa mer heter hemsidan [www.louwmanmuseum.nl](http://www.louwmanmuseum.nl) (engelsk text kan väljas). Jag hittade även en cirka tolv minuter lång film på youtube som ger en bra bild av hur muséet ser ut. Sök på "Holland: Automobile Museum Louwman - The Hague".

Vårt besök avslutades med lunch i restaurangen och sedan fick vi hjälp av receptionisten med att boka en taxi för vår resa tillbaka till Haags centrum. Efter några timmars shopping reste vi sedan åter till Amsterdam, glada och nöjda med vårt besök i Haag och Louwmans bilmuseum. ■



1. Hispano-Suiza H6B Million-Guiet Dual-Cowl Phaeton från 1924. Bilen var en specialbeställning från den amerikanska filmstjärnan Norma Talmadge, för övrigt svägerska till den kände skådespelaren och komikern
2. En orgie i kitsch, eller?! Denna Brooke 25/30-HP Swan Car från 1910 har en historia från det tidiga 1900-talets Indien. En fascinerande skapelse som kom i Louwmans ägo 1991 och har totalrenoverats sedan dess.
3. Ett fartvidunder för sin tid var denna bil med sin 6,2 liters motor som kunde ge upp till 160 hästkrafter. Det är en Mercedes-Benz K Torpedo Transformable Saoutchik från 1926.
4. Denna framhjulsdreven skönhet, en Cord L-29 Cabriolet från 1929, hade ett namn som rimmade på Ford. Tyvärr kom aldrig försäljningen av Cord igång riktigt och den hade inte en chans att ens komma i närheten av den försäljningsuccé som Ford ju blev.

## Drivlina på gång till Sundins Hudson

I september 2011 besökte jag Hans-Eric Sundin och gjorde ett reportage om hans då för andra gången köpta Hudson 77 Custom från 1937. Bilen var karossmässigt i hyfsat skick men behövde nytt maskineri. Frågan var då vilken motor som den skulle förses med. I januari 2013 besökte jag åter Hans-Eric och då hade han skaffat en originalliknande motor och en lämplig växellåda. Motorn provkördes vid besökstillfället. Planer fanns då att öppna motorn och kolla statusen.

Vid ett samtal med Hans-Eric i början av detta år berättade han att öppningen av motorn visade att det behövdes en del nya reservdelar, bland annat nya kolvar och dessa var beställda.

Nu ser vi med spänning fram mot en rapport från Hans-Eric när drivlinan är monterad och provkörning på gång.

Text & foto Göte Högbom

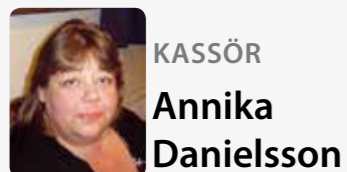






**ORDFÖRANDE**  
**Göte Högbom**

Önevägen 13, 832 51 Frösön  
070-604 53 01  
gote.hogbom@comhem.se



**KASSÖR**  
**Annika Danielsson**

Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
070-288 11 48  
danielssonannika1@gmail.com



**LEDAMOT**  
**Anki Granlöf**

Häggvägen 9, 832 54 Frösön  
063-851 25, 070-218 54 79  
annchristine.granlof@gmail.com



**SUPPLEANT**  
**Walther Innervik**

Tanne 120, 832 96 Frösön  
073-039 06 33  
walther.innervik@home.se



**V. ORDF.**  
**Ummis Jonsson**

Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
0733-16 53 02  
ummi.jonsson@miun.se



**SEKRETERARE**  
**Anders Sundin**

Lottgatan 3, 831 45 Östersund  
070-299 75 96  
anders.sundin@jll.se



**SUPPLEANT**  
**Anders Jonsson**

Önevägen 8, 835 40 Nälden  
070-382 67 02  
anglia1959@gmail.com



**SUPPLEANT**  
**Magnus Olofsson**

Brogårdsvägen 68 836 91 Lit  
070-690 54 10  
magnuso1234@hotmail.com

**RALLY- OCH MC-KOMMITTÉ**  
Anders Jonsson  
Önevägen 8, 835 40 Nälden  
070-382 67 02  
anglia1959@gmail.com

**EVENEMANGS- OCH MARKNADSKOMMITTÉ**  
Annika Danielsson  
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön  
070-288 11 48  
danielssonannika1@gmail.com

**REDAKTIONSKOMMITTÉ**  
Göte Högbom  
Önevägen 13, 832 51 Frösön  
070-604 53 01  
gote.hogbom@comhem.se

**MATERIELFÖRVALTARE**  
Mikael Eriksson  
Stallbacken 11, 836 95 Ås  
070-525 72 06  
micke.morris@telia.com

**WEBBANSVARIG**  
Hans Sundkvist  
Rådhusg. 59 F, 831 37 Östersund  
070-601 37 05  
hanssundkvist@dof.se

**ARKIVARIE**  
Arne Nilsson  
Elsavägen 1, 832 45 Frösön  
063-18 11 30 (b)  
063181130@telia.com

**FORDONSKOMMITTÉ**  
Walther Innervik  
Tanne 120, 832 96 Frösön  
073-039 06 33  
walther.innervik@home.se

**FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ**  
JG Jonsson, försäkringsansvarig  
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
070-335 80 80, jg@jvbk.nu

Gösta Lindström  
Box 207, 840 31 Åsarna  
073-055 27 29  
urisasarna@hotmail.com

Göran Lindberg  
Strandgatan 21, 830 80 Hoting  
0671-102 32 (b)

**MEDLEMSREGISTRATOR**  
Anki Granlöf, 070-218 54 79  
registrator@jvbk.nu  
**Ändringar** av exv. telefon, e-postadress, fordonsinnehav gör du enklast på [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu). Du kan också kontakta medlemsregistratören.

**VALBEREDNING**  
Sven Jernberg  
Ösavägen 121, 836 95 Ås  
0730-67 71 41

## På gång

### Besiktningdag

Plats: Östersund, Opus Bilprovning  
Tid: Lördag 3 maj, kl 8:00-14:00  
Äldre personbilar och MC välkomna, ingen tidsbeställning!  
Servering på parkeringen.  
Info: Annika Danielsson, 070-288 11 48

### Bilens dag

JVBK kommer att delta i årets Bilens dag lördag 10 maj.  
Information kommer på hemsidan  
Info: Anki Granlöf 070- 218 54 79

### Garagebesök hos Jan Kårwik

Samling på travparkeringen söndag 11 maj, avresa klockan 11 mot Svenstavik. Där inmundigar vi en god förplågnad. Därefter besöker vi Jan Kårwik. Vi kommer att köra med Wiiman om det är någon som vill åka. Som vanligt gäller först till kvarn eftersom det finns trettiotal platser i bussen.

Anmälan för buss och lunch: Annika Danielsson  
danielssonannika1@gmail.com  
070-288 11 48.

### Utställning John Eyre

Galleri S i Östersund visar material av konstnären John Eyre, 17 maj till och med 4 juni.  
"Min inspiration får jag från gamla bilar och motorcyklar från 50- och 60-talens Amerika och den amerikanska motorkulturen med alla dess spännande och kreativa avarter. Jag har alltid hyst en speciell kärlek till dessa farkoster, jag ser dem som personligheter som var och en bär på en inspirerande livshistoria. Mina bilder är ofta hårt beskurna, jag kryper tätt in på." [www.johnneyre.com](http://www.johnneyre.com)

### Lugnviks Bildemontering

läggs ned sista juni! Begagnade bildelar från 70- till 90-tal. Kom och rota. Billigt, buda gärna!  
Nifsåsvägen 14, Lugnviks industriområde  
063-12 77 38, öppettider 8-16.30

## Luciacruising 14 december

Den numera självklara Luciacruisingen hölls den 14 december. Dryga fyrtio medlemmar kom till uppstart med glögg och pepparkakor, serverade i Café Kronan på Teknikland. Under tiden glögg och pepparkakor förtärdes hanns det med att uppdatera både det ena och det andra, som exempelvis hur Uno Köpsén hade det på sin USA-semester.

Lucia och mitten av december, kan det vara annat än snöyra? Dagarna innan hade vi besök i länet av Ivar, så flera av de stora granarna på stan var inte lika ståtliga som de brukar vara med julbelysning många meter upp i luften. Men vad kan Ivar göra mot cruising och cruisingradion? Affe, Hector och Kjell-Erik bjöd på både mellansnack, julmusik och sig själva under den tre timmar långa sändningen. Tack, ni är så underbara som ställer upp! Att det finns så många olika julsånger inspelade!! Jag hörde också att Offerdalstomtarna som vanligt bjudit radiogänget på nybakat stutbröd med skinka och glögg förstås.

Under den mest intensiva cruisingen så var det ett trettiotal fordon ute och den klart snyggaste Luciabilen den här gången var Låbbas utsmyckade bil med Luciakrona på taket och stjärngosseljus framme i grillen.

För egen del så börjar som den intensiva julstämningen att infinna sig efter luciacruisingen och från mig till er alla; Väl mött igen kommande Luciacruising!

*Text Ummis Jonsson*



**Information om plats och tider kommer på hemsidan, [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)**

**KONTAKT Annika Danielsson 070-288 11 48  
Anki Granlöf 070-218 54 79**



## WANTED

### Gamla Backspeglar

Vi håller på att skapa ordning och reda i vårt arkiv och bland annat se till att vi har arkivexemplar av alla utgivna tidningar. Backspegeln började ges ut 1987 och bland de första årgångarna saknas några nummer. Vi vet inte säkert hur många tidningar som utgavs respektive år men de här redovisade är de vi har i arkivet:

Årgång 1, 1987: Våren, Sommaren samt Årskavalkad  
Årgång 2, 1988: Våren, Sommaren, Hösten och Årskavalkad  
Årgång 3, 1989: Våren, Årskavalkad  
Årgång 4, 1990: Hösten

Om det är någon som har utgåvor från de här åren och som kan tänka sig att avvara dessa tar vi emot dem med tacksamhet. OBS det gäller alltså utgåvor som inte är upptagna här ovan. Hör gärna av dej till Göte Högbom, [gote.hogbom@comhem.se](mailto:gote.hogbom@comhem.se), 070-604 53 01.



# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Vid obeställbar adressat returneras tidningen till:  
Jemtlands Veteranbilkлубb, Teknikland  
Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund

# Sommarens fikaträffar 2014

## Maj

- 14 SHRA:s klubbkåk, Grytan
- 21 Trångsvikens bygdegård
- 28 Höglunda, samling kl 17,  
avresa kl 18

## Juni

- 4 Kungsgården Frösön
- 11 Ångsta kvarn, här delar vi upp  
oss en del far till kvarnen och de  
andra fikar sedan byts vi av.
- 18 Vaplans föreningshus
- 25 Sveas café, Lit

## Juli

- 2 Båthamnen Hackås och Tändku-  
lemotorer visas av Jerngänget.
- 9 Nyby, Lit
- 16 Hara brygga
- 23 Sveapark, Kaxås
- 30 Frösövallen

## Augusti

- 6 Agdas Kafè Mattmar, samling kl  
17, avresa kl 18 från Stortorget
- 13 Nygården, Bällsta
- 20 Backens Bystuga
- 27 Ringsta

## September

- 3 Rossbols föreningshus
- 10 Folkets Hus, Hissmofors
- 17 Slandroms Bygdegård
- 24 Orrvikens bygdegård

## Oktober

- 1 Rödöns bygdegård, samling 17:00  
avresa 18:00 från Stortorget.  
Parkeringsplatsen är utökad samt  
parkeringsvakter finns på plats.

Samling från kl 18, avfärd kl 19 om ej  
annat anges. Samlingsplats: Stortor-  
get alternativt yrancampingen.

## Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och är en sammanslutning av cirka 1 100 medlemmar med cirka 2 000 fordon. Klubben vill verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, renoveras till originalskick och behålls inom länet. Vi träffas och har trevligt tillsammans med våra gamla fordon.

I klubblokalen på Optands Flygfält är det öppet hus varje måndag kl. 19.00–21.30, september till och med maj. Där kan Du ta en kopp kaffe medan Du studerar böcker ur klubbens bibliotek eller tar en titt i klubbtidningarna.

Som medlem får Du teckna den förmånliga specialförsäkring som finns i Folksam och If.

Jemtlands Veteranbilkлубb är ansluten till MHRE, Motorhistoriska Riksförbundet. JVBK:s medlemmar får kostnadsfritt annonsera i Backspiegeln i form av radannonser.

Medlemsavgiften är 300 kronor/år. Familjemedlemskap för extra medlem på samma adress 100 kr/år.

# Mopedrally

Välkommen till årets första mopedträff!

Samling söndag 1 juni kl 9.00 och startar tillsammans kl. 10.00 från Östersunds travparkering. Vi kör en slinga på några mil och svarar på ett tiotal mopedrelaterade frågor. Beräknas vara tillbaka cirka kl 14.00 och vi tar med eget fika som vi intar på lämplig plats efter vägen. Startavgift: 20 kr

Rallygeneral Anders Jonsson, 070-382 67 02



Välkommen, önskar JVBK!



[www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)

Klubblokalen har öppet måndagkvällar, september–maj, 19.00–21.30

# Jemtlands Veteranbilkлубb

Teknikland, Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund • 070-604 53 01  
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: [www.jvbk.nu](http://www.jvbk.nu)

