

# Backspegeln

**Marknad med  
doktorsbesök**

*All time HIGH!*

**Sven  VW i 50 år**

Årets  
**50**  
**100**  
-åring





## 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, 2015

## 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.

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, oktober och december.

## ADRESS

Teknikland, Optands Flygfält 107,  
831 92 Östersund.

## UPPLAGA

1 160 exemplar, 4 nummer per år.

## OMSLAG

Årets 100-åring är Folke Löfgrens T-Ford och 50-åringen Olof Walléns Renault R8 Major.

**FOTO** Göte Högbom och Bengt-Olof Wallén.

## Redaktören har ordet

Vissa organisationer och företag brukar lite kaxigt säga att "omöjliga uppdrag" ordnar vi omgående, underverk klarar vi också men de tar lite längre tid. Varför då denna inledning? Jo – jag tänker på uppdraget som redaktör för Backspegeln som nu börjar hamna på nivån underverk. Tidigare valberedningar har kämpat med detta och den nu sittande har definitivt försökt hitta kandidater men i de flesta fall mötts av beskedet att personen i fråga gärna kan tänka sig att delta i redaktionskommittén och att skriva en del men inte ha huvudansvaret. För att få en bredare diskussion om redaktörsuppdraget så kallade JG Jonsson i valberedningen och Arne Nilsson till ett möte den 1 december med inbjudan till de som visat intresse för att delta i redaktionskommittén. Jag och Mikael Karlsson, vår layoutare, redogjorde för hur vi samarbetar för att deltagarna skulle få en uppfattning om uppdraget. Tanken är nu att jag kvarstår som redaktör även under 2016 och att förhoppningsvis någon är beredd att ta över 2017.

I det här numret har jag gett plats till information från MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet, där vi är medlemmar. Information finns också om FIVA,

Federation Internationale des Vehicules Anciens i vilket JVBK genom MHRF utgör en andel. Båda dessa organisationer fyller viktiga funktioner för att underlätta vårt intresse i det rullande kulturarvet. Gå gärna in på MHRF:s hemsida för mer information. För andra året i rad har MHRF valt en bild från oss för julhälsningen kompletterat med information om kommande Tjälaväng. Vi bör känna oss hedrade av denna uppmärksamhet.

Till sist vill jag nu önska alla en God Jul och ett Gott Nytt år! För det rullande kulturarvet torde det bli ett särdeles gott år med tanke på att 2016 har utsetts till World Motoring Heritage Year, se information från MHRF och FIVA. Det här borde också uppmärksammas inom JVBK.



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



## Innehåll

### Kåseri

- 4 **Trimma bör man ...**  
Torbjörn Andersson berättar om sina trimningar

### Mitt fordon

- 6 **Årets 100-åring – Folkes T-Ford**  
Renoverad till utmärkt skick
- 8 **Årets 50-åring – Majoren**  
En välbevarad 50-åring för findagarna
- 18 **Sven och VW – tillsammans i 50 år**  
En Folkvagn typ 1 från 1954 visas upp
- 27 **Storsamlaren i Lit**  
Oändligt mycket att se hos Mats Matsson
- 30 **Mannen med 100 bilar**  
De flesta är bruksbilar i bedagat skick
- 35 **Amazonköpet som överraskade**  
Ibland kan en bil vara bättre än man trott

### Evenemang

- 10 **All time HIGH!**  
Sista fikaträffarna redovisas
- 22 **Falu marknad med doktorsträff**  
En viktig träffpunkt för veteranbilsintresserade
- 26 **Nött och stött på Inomhusmarknaden**  
Trevliga möten, gott fika och goda hamburgare

### Reseberättelse och historik

- 20 **Prototyper i Hamburg**  
Personen, Kraft, Wagen – mottot för museet
- 34 **Resan till Utrikes Hammerdal**  
Joelmässa med fordonsträff
- 37 **Rolf Nilssons bilminnen**  
Om att våga prata med storbilsgrabbarna

### Övrigt

- 19 **Detta är pegamoid**  
Research kring nitrocellulosa, kamfer och alkohol
- 36 **Högklassiga customs på bruket**  
CKOS är en bilträff för entusiaster inom custom
- 36 **Vård och omsorg på Skvadertur**  
Boende på Solberg fick en åktur
- 37 **ÖFK på Skvadertur**  
Resvägen var cirka 50 meter

### Klubbnytt

- 38 **Klubbinformation**

# Trimma bör man ...

TEXT Torbjörn Andersson

**M**otorinresset väcktes i unga år och orsakades till stor del av de närmaste grannarna. Dom var flera bröder och några år äldre och där pågick ett ständigt mekande med främst lättviktare men även med större, gamla, motorcyklar. Med tiden kom också bilar in i bilden, samtliga med avsevärda reparationsbehov.

Hemma fanns inget annat fordon än fars gamla lättviktare som ganska snart blev föremål diverse övningar, främst olovlig körning. Skicket och hanteringen gjorde att viss mekning blev nödvändig dock ofta med tveksamt resultat. Någon trimning i det skedet var inte aktuellt och dessutom ett ganska okänt begrepp. Motorn skulle dock plockas isär på grund av någon diffus föreställning om renovering men egentligen var det nog mest för att undersöka hur den såg ut på insidan. På något sätt lyckades ihopsättningen så att den fungerade ungefär som tidigare igen.

Ett par år före moppeåldern lyckades jag övertala far om att han och jag behövde en moped. Eftersom vi inte hade bil och med tanke på lättviktarens kondition insåg han efter en tid att det kanske inte var så dumt förslag villkorat att jag hjälpte till med sysslorna på gården i minst samma omfattning som tidigare och inte bara åkte moppe. Det blev affär på en sprillans ny röd/beige Puch VS 50 lyx. Den har jag fortfarande kvar och i bra bruksskick. Jag hade lite svårt att somna den kvällen och på morgonen efter när jag skyndade ut för se att det var sant var moppen, och far, borta. Han hade tagit en ordentlig provtur och var borta i en evighet. Att åka på Puchen var fantastisk, den hade både fram- och bakfjädring, bra lyse, elektriskt signalhorn mm. Men... den var lite trött, lättviktaren var ju värre! Trimning av en moppe var enkelt det var bara att borra

ur pluggen i insuget. Raskt till verket, ur med cylindern och låna grannarnas bormaskin, men det gick lite trögt, var nog ganska hårt material. Till slut sjönk borren ner en bit men det visade sej det var borren som blivit mindre, hålet i pluggen var opåverkat! Nåja, hjälp fanns hos en verkstad i grannbyn, pluggen åkte ur och Puchen blev riktigt vass efter det. Intresset för lättviktaren försvann och den såldes till en kompis, pengarna räckte till ett haspelspö på Tempo.

16-årsdagen närmade sej och ett motorcykelkörkort hägrade. Samtidigt kollades annonser på lätt motorcykel typ Silverpil. Utbudet var minst sagt begränsat men en annons på en NV Jetcrosser i Ås dök upp. Antalet intresserade var nog klen för priset blev därefter. NV:n var 4-växlad och på 10 hk varför den var lite vassare än Silverpilen och den funkade helt ok. Följande sommar fick jag praktikplats på verkstan på Hissmoforsfabriken och där fanns resurser för diverse maskinbearbetningar. Jag hade tidigare hittat en artikel om trimning av sachs-motorn som satt i NV:n och enligt denna skulle effekten öka till cirka 12 hk, det var i klass med Guldpilen! Projektet sjösattes och innebar planing av topp, vidgade spolkanaler samt modifiering av kolven. Under tiden hade jag Puchen att åka på. Resultatet blev lyckat och prestandan imponerande med dåtidens referenser, toppfarten var nog 100+. NV:n såldes efter övertalning från en yngling i grannbyn och efter inköp av första bilen, pengar behövdes. Jag har många gånger ångrat försäljningen och undrat vart den tog vägen till slut. Kommer tyvärr inte ihåg registreringsnumret så jag har inte kunnat forska efter den. För några år sen fick jag chansen att köpa en likadan NV som jag nu äger. Fick också tag i samma trimningsanvisning så nu är jag tillbaka till ruta ett igen!

Första bilen blev en Fiat/Neckar 1100, licenstillverkad Fiat i Tyskland. Där blev det aldrig aktuellt med någon trimning



Hm ... man kanske skulle fixa till den och samtidigt trimma lite ...

utan mer eller mindre akuta reparationer. Den byttes efter ett par år mot en VW 1200 61:a. Det var den första modellen med 34 hk motor. Det jag inte visste då var att denna motor i början hade vissa svagheter framför allt med kamaxeln. Det visade sej att motorn var utbytt trots en mätarställning på cirka 7 000 mil. Av en tillfällighet kom jag över en likadan bil som var krockskadad och där ägaren saknade helförsäkring. Också den bilen hade en bytesmotor så jag tänkte att den kunde vara bra att ha på reserv. Behovet inträffande en sen höstkväll. På väg mot stan genom Lugnvik en lördagkväll hände något därbak och en titt i backspegeln visade ett rökmoln som gott och väl var i samma klass som det brukade vara en tidig morgon när det var kallt och alla lastbilar varmkördes. Jag skulle till Frösön och tog mej precis över bron innan oljetrycket försvann. Det var bara att parkera och ringa en kompis för skjuts hem. Efter hembogsering var funderingen hur motorbytet skulle gå till, något garage fanns inte. Däremot fanns en rönna på gården där det hängt en gunga på en gren i många år och där det också blivit en lagom grop i marken under gungan. VW:n parkerades över gropen och en talja hängdes upp i grenen varefter motorbytet kunde fixas efter vissa besvär, det var ju första gången! Den ”nya” motorn gick kanon och allt var frid och fröjd. I den vevan lyckades jag finansiera inköp av två extraljus, Bosch med snedställda 6 volts glödlampor, ett fjärr- och ett kurvlysljus, det skulle ju lysa både långt och brett! Det blev en fantastisk förbättring! Skulle vara kul att jämföra med dagens teknik.

Den gamla motorn demonterades varvid konstaterades att det gått håll i en kolv, i övrigt inga större fel. Hm ... man kanske skulle fixa till den och samtidigt trimma lite ... Hittade en artikel av Folke Mannerstedt om lite generellt vad man kunde göra typ plana toppar, polera kanaler, ändra vinkeln på täytan på ventilerna, lätta svänghjulet mm. Dessutom kunde man köpa special vipparmsaxel/vippor av honom som ökade lyfthöjden på ventilerna. Detta utfördes under vintern och efter motorbytet, det gick snabbare nu, var det dags för en försiktig provkörning. Det började bra men efter en kortare tur och på hemväg måste jag ju testa lite grann... Det slutade med kraftig ofrivillig inbromsning och helt tyst där bak! Hembogsering och nytt motorbyte! Felet visade sej vara att ramlagret bakom svänghjulet skurit beroende på för litet axialspel. Typiskt nybörjarfel! Hade dock tur att vevaxeln klarat sej. Nytt lager och

rätt shims och motorn var klar för ny provkörning. Nu gick det bättre och trimningen hade fullt märkbar effekt, bland annat hade jag nöjet köra ifrån en sprillans ny VW 1500 typ 3 uppför Sandnäsbacken.

Nå, nöjet varade inte särskilt länge, ett rejält slammer började i motorn varför motorbyte var nödvändigt igen. Nu började tålmodet tryta så trimmotorn fick vila ifred. Efter en tid tänkte jag att jag åtminstone kunde använda specialvipporna, det var ju enkelt att montera dom. Efter montaget skulle ventilspelet justeras och då gick inte detta på en av ventilerna, spelet var alldeles för stort! Det visade sej att den vippan var felande, det var alltså detta som orsakade slamret! Felet reklamerades och jag fick nya delar och sen fungerade allt som det skulle och jag inbillade mej att motorn blev något piggare bara med denna åtgärd. Bilen såldes i detta skick något år senare. Undrar vart den tog vägen, någon som vet? Registreringsnumret var Z27400.

Efter några händelserika år med lumpen, jobbsökningar och så småningom flytt till huvudstaden och med många bilbyten så landade jag i Saab V4:a spåret. Den tredje i ordningen trimmades med Saabs sportsats där förgasare, kamaxel och ventiltfjädrar byttes och effekten ökade från 65 till 80 hk och med bra körbarhet. Så här i efterhand kan man undra varför inte Saab sålde en sportversion med den motorn.

I mitten av 80-talet inskaffades Alfa Bertonekupén som var i behov av totalrenovering. När motorn renoverades monterades nya högkompolvar och vässade kamaxlar. Effekten ökade därmed från 118 till cirka 140 hk.

De senare åren har jag ägnat åt att renovera en Austin Cooper S. Motorn ska renoveras så det finns lite tankar om trimning ... ■



# Årets 100 -åring

Det är nu tredje gången som Bakspeglens kan utse årets 100-åring. Den första hundraåringen som harangerades var Ivars Bilmuseums Renault av årsmodell 1909. Andra jubilarerna blev Bengt-Olof Lybäckers motorcykel Moto-Rêve från 1913. Förhoppningsvis kan det bli lättare framöver att hitta hundraåringar.



# En stilig T-Ford

TEXT & FOTO Göte Högbohm

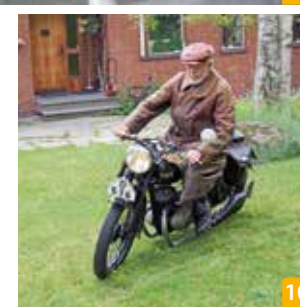
Enmansjuryn hade inget svårt jobb när det gällde att hitta kandidater till årets 100-åring 2015 och inte heller blev valet av jubilar särskilt svårt. Folke Löfgrens T-Ford från 1915 har setts ett antal gånger i olika sammanhang så den var helt klart känd av juryn och inte heller så fanns någon annan kandidat, så valet blev givet.

Folke köpte T-Forden 1987 av Leif Fregelin som hade renoverat den till utmärkt skick. Några kompletteringar har Folke gjort. Det mest unika är två originalflaggor på mässingstolpar som kommer från en exakt likadan T-Ford 1915, Z 27, ägd av Edvard Matsson, Fors. Folke fick flaggorna av Matssons svärson Carl-Gustaf Svanberg, Stugun. Ett bagageräcke till fotsteget på vänster sida inhandlades på Herseymarknaden och en original reservdunk placerad på höger sidas fotsteg har införskaffats och monterats. En tidstypisk klocka kommer från Sundsvall. 1987 köpte Folke en skinrock för 400 kr som tidigare ägts av E. Egner i Hjärpen. Egner hade trafik tillstånd redan 1912.

Om nu Folke skulle vilja köra något annat fordon så har han flera att välja på. Skönast bland dem alla är enligt redaktören den Standard Swallow från 1934 som Folke renoverat från grunden. Bland tvåhjuligt och motorföret finns hans pappas gamla moped och en motorcykel Rex Master 200 cc med Villiersmotor, -39. Äldsta fordonet är en cykel med patent från 1879.

Förutom fordon har Folke också samlat på sig relaterade tidstypiska prylar. Bland annat finns olje- och bränsledunkar från AB Knut Wiklander som sålde Ford redan 1913. De hittades i garaget vilket var byggt av bräder från lådor som T-Fordarna levererades i. Knut Wiklander dog 1958 och Folke köpte fastigheten ett par år senare. Där finns en trädgårdspaviljong vars magnifika tak kommer från Knut Wiklanders bensinstation från 20-talet vilken revs 1932. En udda pryl är den extrasadel som skall monteras på sadelstolpen på en fullstor cykel för att möjliggöra för barn att lära sig cykla tidigare.

Ett stort grattis till denna ärevärdiga och värdiga T-Fordjubilar! ■



1. Folke Löfgren med den magnifika och jubilerande T-Forden från 1915. Notera flaggorna som är från samma årtal och fortfarande är i gott skick!
2. Stilfull inredning.
3. Motorcompaniet i Sollefteå har troligen levererat T-Forden 1915.

4. Framhjul med kuggjul och wire till hastighetsmätaren.
5. Den vackra, linjesköna och oerhört välrenoverade Standard Swallow, SS One, -34.
6. Taket från Wiklanders bensinstation med Shellsnäcka i topp.
7. Rudge Bicyclette med patent från 1879.
8. Oljedunk från AB Knut Wiklander.
9. En extra sadel som skall monteras på sadelstolpen på en fullstor cykel.
10. Här forsar Folke fram på Rexen.



Det är nu nionde gången som årets 50-åring utses i Backspegeln. Tidigare jubilarer: 2007 Henrik Roos Chevrolet Bel Air, 2008 Kent Blomkvists Buick Super, 2009 Sven Fritzborns VW typ 1, 2010 klubbens Diligens K116 Skvader, 2011 Eva Larssons moped Crescent 2000, 2012 Bengt Gustafssons skogstraktor BMB Bamse 230, 2013 Gunnar Arvidssons Ford Falcon och 2014 Anders Önegårds PV 544.



TEXT & FOTO Göte Högbom

# Majoren

I år tyckte juryn att det var dags för någonting franskt och valet föll på Bengt-Olof Walléns Renault R8 Major. Bilen har han ägt sedan 22 mars 2013 och kan sägas vara ett återfall i gamla vanor eftersom det var just en sådan här han ägde som 3:e bil.

Förste ägare till Renaulten var Gertrud Forsén i Linköping och hon hämtade den hos leverantören Almeviks Motoraffär den 8 oktober 1964 och måste då ha varit en av de första 65-orna som levererades. Gertrud behöll bilen fram till slutet av 1980 då hon bytte till sig en Fiat, även denna gång hos Almeviks. Alla handlingar sedan bilen var ny är bevarade och där kan noteras att service sköttes regelbundet var 500:e mil. Sista noteringen finns den 22 oktober 1980 och då hade bilen gått 9 411 mil. Kan det ha varit då Gertrud fick syn på Fiaten hos Almeviks som innebar att hon bytte bort Majoren efter 16 år?

Dåvarande ägaren till Almeviks gillade gamla bilar och byggde upp ett museum och

Gertruds Renault fick en viloplats där. När det var dags för generationsbyte i Almeviks så fanns inte samma intresse att bevara gamla bilar och allt såldes på auktion 2011. Majoren ropades in av en renaultmekaniker i Mariestad för 15 000 kr. Efter den långa vilan behövde Majoren en uppfräschning och därefter kördes den sparsamt under ett år. Roland Kämpenbergs tipsade Bengt-Olof om att den här bilen kunde vara till salu och eftersom han gärna ville återkomma till en sådan här så tog Bengt-Olof kontakt. Efter några samtal och kontakt med Almeviks, som bekräftade att bilen var i gott skick, så blev det affär och priset hamnade på 30 000 kr. Bengt-Olof är fjärde ägaren och nu har Renaulten rullat 12 712 mil.

Bengt Olof vill ha lite rallystyk på bilen och den har nu försetts med ny dubbelportad Weberförgasare med nytt insug och det har hetsat upp motorn med cirka 15 hk. Bredare fälgar har tillverkats av Curt Nilsson. Mätlockor av fabrikat Halda finns på instrumentbrädan och kartläsarlampa är på gång. Extraljus är monterade så nu kan det vara dags för hårdkörning i rallyskogarna. Nej – det blir nog inget av med det, bilen måste få vara kvar i det utsökta skick den nu är i. Ett stort grattis till årets 50-åring, den franska Majoren!

Bengt-Olof har en hel del annat intressant i sina samlingar, sex veteranskotrar, några mopeder, en husvagn, en ovanlig Austin Gypsy och en PV. Backspegeln hoppas få återkomma och titta närmare på allt detta. ■

1. Rymligt bagageutrymme i fronten.
2. Rallyutrustad och redo att anta utmaningar i rallyskogarna. Fast det blir nog bara i teorin – den här välbevarade 50-åringen får nog hålla sig till finkörningar. *Foto Bengt-Olof Wallén*
3. Breda, snygga fälgar av modell Curt Nilsson.
4. Praktfull och stilren akter.
5. Ny förgasare med insug, i övrigt i originalskick.
6. Haldaklockor var det som gällde i rallybilar när den här bilen var ny.
7. Här är Bengt-Olofs första Renault Major med blivande hustrun på framskärmen.
8. Bengt-Olof med Husqvarna Roulette -58, en del av hans övriga fordonssamling.



Årets  
**50**  
-åring



# Fikaträffarna 2015

# All time HIGH!

TEXT & FOTO Göte Högbom



**För att stämma av sommarens fikaträffar träffade jag en kväll radarparet Annika och Anki hemma hos Anki som bjöd på gott fika.**

**Ja – som rubriken berättar så har det i sommar varit rekorddeltagande med träffarnas helt enastående högsta resultat någonsin med 180 fordon. Överhuvudtaget så har det trots det många gånger bistra vädret varit högt deltagande. Det tycks som om vädret inte oroar så mycket numera.**

Annika och Anki tycker att det har varit ovanligt många som deltagit med nyan-skaffade fordon denna sommar och att det också tillkommit många nya deltagare. Fler besökare på Stortorget har det också varit och fikaträffarna är numera kända för många östersundare som passar på att frekventera utekrogarna och samtidigt njuta av fina fordon. Det har också tillkommit ett antal nya medlemmar under sommaren som säkert beror på fikaträffarna.

Annika och Anki berömmar de fikaställen som besökts i sommar. Alla har varit bra på att hantera stora mängder besökare så att långa kötider inte skulle uppstå. Parkeringarna har också fungerat bra. Handog lyfter de fram som ett bra exempel, stället var nytt i detta sammanhang men det fungerade ändå helt

perfekt. Just parkeringarna är en utmaning, ofta är det aktiv odlingsmark som används och ibland blir det så att marken är nysådd så att den inte går att använda som det var i Bällsta. Ett liknande problem har Rossbol förvarnat om, och om två år är den tillfälliga parkeringen inte möjlig att nyttja.

Samarbetet med kommun och polis beträffande främst Stortorget har fungerat mycket bra. Här vill Annika och Anki poängtera vikten av parkera rätt så att utrykningsfordon fritt kan passera mot Badhusparken och Törners. Vi behöver också hitta ett sätt att få deltagarna att parkera mer yteffektivt på torget annars ryms inte alla när vi är som flest.

Vid tre av träffarna gjordes insamling till Radiohjälpens Världens barn med det fina resultatet drygt 6 000 kr.

Radarparet jobbar oförtrutet vidare och planeringen inför nästa sommar pågår för fullt. De mest populära stäl-lena, Hackås med tändkulemotorerna och Åse med traktorerna, kommer säkert med. Starten kommer att ske 4 maj med Strömsnäs Folkets Hus, en mil öster om Stugun. Lämna gärna tips på trevliga ställen att besöka. Det är alltid roligt att åka till nya platser. Att tänka på är att det kan välla in uppemot 200 fordon med 400 fika-sugna.

I samband med en av de sista träffarna för säsongen passade jag på att intervjua några av deltagarna. Frågorna löd: hur många träffar har du/ni deltagit vid i år, vilken träff har varit bäst, har du/ni utsett något favoritfordon bland deltagarna, önskemål inför nästa säsong och övriga synpunkter.



**Ulf Andersson och Maud Wängman**

Vi har deltagit i de flesta träffarna i sommar. Bällsta är ett ställe som fungerar bra med smidig fikaförsäljning men alla tycker vi har fungerat bra.

Favoritfordon är Kenneth och Annika Danielssons Buick. För nästa år kanske vi kan erbjuda vårt företag Slätte Gårds-produkter i närheten av Brunflo. Men då måste vi fixa parkeringsplatser.



**Krister och Gunnel Aggelid**

I sommar har vi varit på en handfull träffar. Handog är årets favorit.

Favoritfordon är en Impala -58. Eftersom vi arbetar så är det bra om fikaträffarna inte ligger alltför långt från stan.



**Åke Jämstäter**

Jag har deltagit i 16 träffar i år. Det är många bra ställen vi besökt men Hissmofors känns som segrare.

Något favoritfordon kan jag inte utse, det finns så många att välja bland. Jag gillar främst fordon i mycket gott skick. Nyby skulle jag gärna återkomma till och det får gärna vara fler träffar i stadens närhet. Sen finns det ett ställe som jag inte gillade.



**Peter Olsson**

I sommar jag deltagit i nånstans mellan 10 och 15 träffar. Alla platser har fungerat mycket bra och vi blir trevligt bemötta. Hackås båthamn sticker dock ut lite extra, välordnat och så förstås är tändkulemotorerna speciella. Favoritfordon är en 50-talscheva. Jag tycker att Annika och Anki gör ett strålande jobb, dom verkligen skämmer bort oss! Som önskemål för framtiden vill jag framföra att det gärna får vara asfaltväg ända fram och gärna träffar i stadens närhet.



**Anders Ivan Olsson**

I sommar har jag bara missat en eller möjligen två träffar. Alla träffar har varit bra men Rossbol kan lyftas fram lite extra. En favorit är en Mercedes cab -51 som brukar vara med. Nuvarande upplägg på träffarna är bra. Möjligen skulle klubben kunna fundera på någon lördagsträff och då kan det bli på någon ort en längre bit från stan.

Nyby vill jag gärna åka till nästa år. För övrigt är träffarna ett bra sätt att lära känna andra med samma intressen och få se många fina bilar.

Foto Arne Nilsson, Krokrom



## Hissmofors ☕ 2 september

En bil som vi under många år fått se är Arne Walls Rover 75 -52. Den har han ägt 30 år och inledningsvis blev det rostlagning därefter har det blivit en motorrenovering. Efter det har det räckt med löpande underhåll. Motorn är en så kallad halvtopp med sex cylindrar.

Peter Bydén deltog med dottern Klara i en läckert röd Mercedes 200 -73 som han ägt ett år. Bilen har tidigare haft tre ägare i samma familj och är en lågmilare med bara cirka 6 000 mil tillryggalagda. Peter hade spaning på bilen under sju år då den stod i hans förråd. Tvätt och polering är det han gjort hittills.

Jonas Larsson visade upp sin krombemängda Chevrolet Impala SS Cabriolet -63 som han ägt sedan maj i år. Den här modellen letade han intensivt efter under tre år innan den dök upp i ett nyrenoverat skick. Jonas har kompletterat med kromfålgar. Ett utmärkt skick som renderade i ett pris i Hammerdal. En rik-

tig dyrgrip är det här, han har blivit bjuden över 600 000 för bilen.

En imponerande Cadillac Fleetwood -53 har Kenneth Sparrman ägt ett år. Motorn, är på 331 kubiktum och presterar cirka 200 hk, fyrstegs automatlåda. Sedan köpet har Kenneth enbart bytt slitdelar. 1953 är första året med 12 volt. Bilen har oljehydraulik för fönsterhissar och säte, detta för att få en ljudlös manövrering. Trots storleken drar den inte mer än 1,2 liter per mil.

Text & foto Göte Högbom



1. Arne Wall med Rover 75 -53. Halvtoppsmotor. Grym huvkråka.

2. Jonas Larsson med sin dyrgrip, Chevrolet Impala SS Cabriolet -63. Mycket krom. Originalinredning.

3. Peter och Klara Bydén med lågmilad Mercedes 200 -73. Inredningen ser ut som när bilen var ny.

4. Fullt med skönheter vid Hissmofors Folkets Hus.

5. Här har bygdens store son Allan Edwall uppträtt.

6. Harriet Lindströms Citroën CV 2 -84.

7. Kenneth Sparrman med Cadillac Fleetwood -53. Den enorma soffan är oljehydraulikmanövrerad.



## Rosshol ☕ 9 september

Vi som deltagit i bilklubbens onsdagsutflykter under sommarhalvåret har fått många fina naturupplevelser. Kört på nya gamla vägar och kommit till orter som förmodligen inte skulle ha besökts annars, eller till och med byar man inte visste om att de fanns. Rossholbodarna passerar man vid E14 mot Sundsvall, men hur ofta åker man genom Rosshol?

En alternativ väg från Östersund sett, är E14 till Lockne och sedan en fin slingrande sträcka, först genom "tätbebyggda" Lockne för att sedan övergå till mer ängs- och skogsmark innan landskapet öppnar sig igen, och på vänster hand kommer en stor äng som blir perfekt parkeringsplats i direkt anslutning till Rosshols föreningshus.

Det var hit vi åkte fika-onsdagen den nionde september. 114 ekipage med två personer i varje, blir exakt 228 vilket säkert kan avrundas till cirka 250 besökare som anlände inom en



halvtimme. Några av dessa skulle dessutom senare bli lyckliga vinnare av olika braatth saker som dom inte visste att dom behövde. Det vill säga, om man köpte några av de lotter som så påpassligt såldes vid entrén. Men att på ett eller annat sätt bli



ägare till saker man inte visste att man behöver, hör ju liksom till hobbyn.

Genomtänkt logistik på parkering och vid inläppet till fikaket, med kassan en bit före själva serveringen, gjorde att man med den efterlängtdade stuten och krusfatet i nävarna snabbt kunde söka sig en plats vid långborden i stora salen.

Vi återkommer gärna!

Text & foto Rolf Nilsson



## Teknikland ☕ 16 september

Ulf Boström har ägt sin Chevrolet Impala SS -64 sedan 2012. Manuell styrning och bromsar är utbytta mot servoassisterade. Låter komplicerat att bygga om men Ulf säger att utrustningen finns att köpa i kit. En del ingrepp i motorn har gjorts och den manuella lådan är renoverad. Obalans i motorn skall fixas i vinter. Sonen Kenny skall få överta bilen när han klarat körkortet vilket beräknas inträffa om två år. Kenny är inte nöjd med motorns nuvarande 400 hk, han vill ha minst 800.

Två roddar dök upp på Yrancamping- en dit kvällens samling var förlagd. Ola Jansson kör sedan tre år Dodge -37 med chevroletmotor på 307 kubiktum och

350 låda. Det här blev sommarens första fikaträff för hans del. Bilen har han inte kört så mycket i sommar, det har i stället blivit körning med HD-choppern.

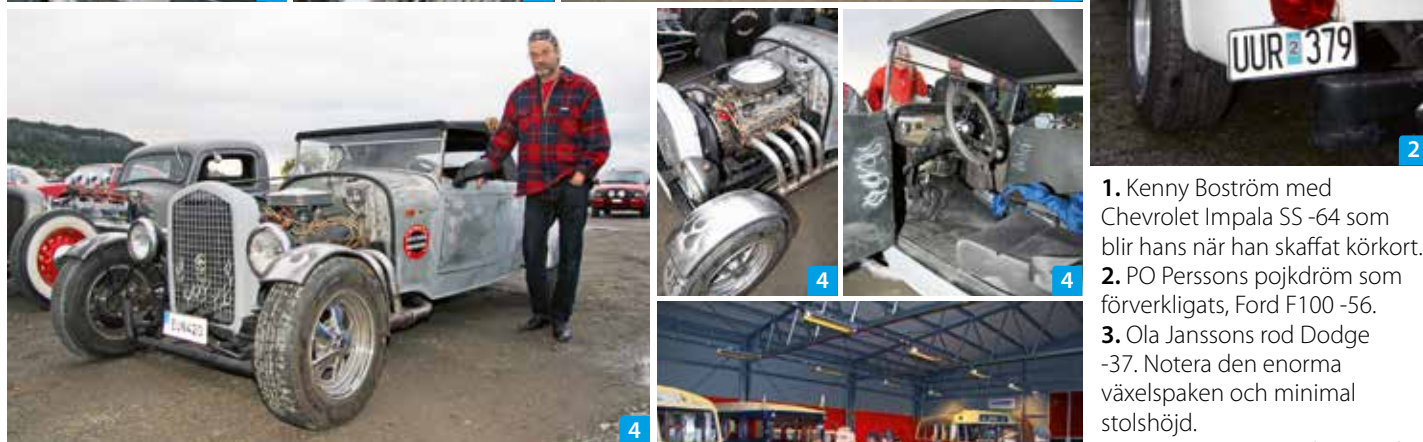
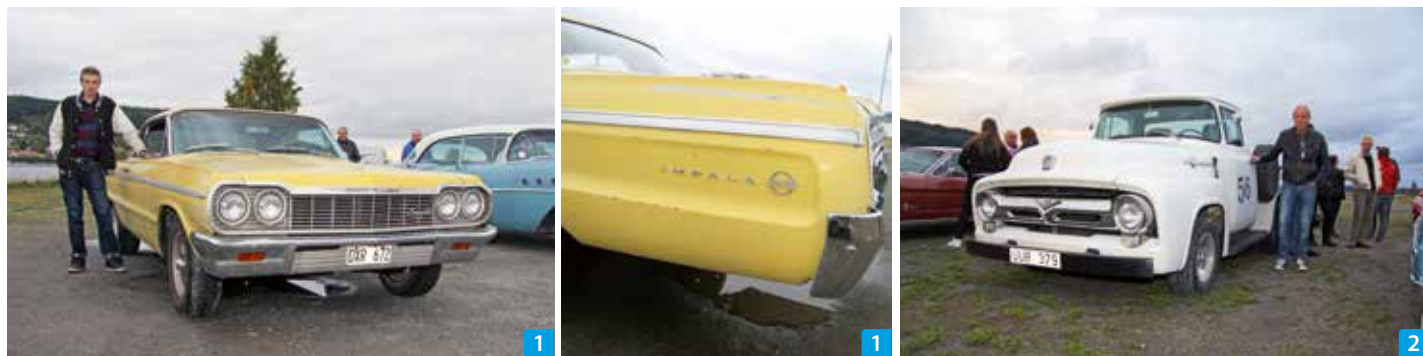
Göran Boman visade upp sin Rat Rod som han själv byggt från grunden inklusive kaross. Roden har varit klar ett år. Motorn kommer från Rover och är på 3,5 l och försedd med automatlåda. Bakaxeln kommer från Volvo 240, framaxeln har Göran byggt själv, skivbromsar från Volvo. Göran har varit med en gång tidigare i sommar.

PO Persson visade upp sin pojkdröm som förverkligats en vecka innan denna träff. En Ford F100 -56 har han således

gått och längtat efter i många år. Bilen fanns i närliggande Dalhemsviken. Några större åtgärder planeras inte, bara lite småpyssel. Pickupen skall användas som bruksbil.

På Teknikland kunde besökarna köpa inträdesbiljett till alla utställningarna till ett mycket lågt pris och många passade på detta tillfälle.

*Text & foto Göte Högbom*



1. Kenny Boström med Chevrolet Impala SS -64 som blir hans när han skaffat körkort.
2. PO Perssons pojkdröm som förverkligats, Ford F100 -56.
3. Ola Janssons rod Dodge -37. Notera den enorma växelspaken och minimal stolshöjd.
4. Göran Boman med Rat Rod som han helt byggt själv.
5. Besökare i Garaget på Teknikland, Mats Matsson i blått kan möjligen någon gång ha åkt med Litsbussen.

## Kungsgården ☕ 23 september

Onsdagsträffarna var, liksom 2015 års barmarkssång, på väg mot sitt slut. Den här onsdagen var det Kungsgården på Frösön som var målet för fikasugna veteranbilsentusiaster. Vädret är alltid bra på våra träffar, men dagarna före kan vi inte göra mycket åt.

Den här dagen var vår vanliga uppställningsplats Stortorget ockuperat av andra evenemang, så vi samlades på Yrancampingen i Göviken klockan 18. Flera dagars regn hade gjort uppställningsplatsen mer lämpad för traktorer än för våra omhuldade skönheter. Vi som är medlemmar i veteranbilklubben är ett härdat släkte och de allra flesta körde ut sina bilar i lervällingen. Några hittade torrare gräsplättar lite på sidan av vägen, utan att det upplevdes som fusk av dom som parkerat i gytjtjan.

Det var inte nog med att det var blött – det blåste svinkallt också. Några klagade lite, men vädret är inte mycket att göra åt. Märten och Anette från Krokoms frös dom också, men humöret var det inget fel på – ”det går ju att åka uppcabbat i nödfall”.

Klockan 19 slirade vi oss iväg från uppställningsplatsen och satte kurs mot Frösön och Kungsgården. Parkeringen var här mycket torrare, vilket nog gladdade alla. Skymningsljuset visade upp anrika Kungsgården i all sin glans. Några blev nog först besvikna när det visade sig att vi inte skulle fika i huvudbyggnaden, utan i stallet. Besvikelsen gick snabbt över när vi såg hur fint stallet fixats till för att kunna ta emot människor snarare än hästar. Leendet blev ännu större när vi såg fikautbudet med fina smörgåsar och härligt stora kanelbullar.

Efter en stunds kaffedrickande och bilprat fick vi höra om Kungsgårdens spännande historia alltifrån tiden med Frösö läger i början av 1800-talet och flytten av det stora trevåningshuset, som byggts på sank mark, till sin nuvarande plats. En nätt uppgift som tog tre år att genomföra på 1820-talet.

Efter föreläsningen började vi så sakta packa ihop och leta igen våra bilar i höstmörkret. Vi kommer gärna tillbaka nästa år.

*Text & foto Arne Nilsson, Krokoms*





## Rödön ☕ 30 september

Vid avslutningen i Rödöns Bygdegård var det över 130 bilar och 15 motorcyklar från ÖMCK-gänget som samlades för en gemytlig fikastund med mycket motorsnack.

Arne Nilsson avtackade i vanlig ordning Annika Danielsson och Anki Granlöf för deras fantastiska jobb med att organisera upp träffarna med bra geografisk spridning och de platser vi besökt har i sin tur också varit välorganiserade med bra parkeringar och gott fika. Vädret har ju som bekant inte varit det mest gynnsamma för turer i veteranbilar och cab-barnas tak har i regel varit uppfällda. Trots det så har det aldrig varit så många fordon med som vi har haft i sommar.

Nu är det dags att börja ställa undan de flesta av bilarna men en hel del kommer förhoppningsvis att finnas med både på Luciaträffen och sedan på Tjälåsvängen i februari.

*Text & foto Sture Hernerud*



1



4



7



10



2



3



5



6



8



9



11

1. En riktigt ovanlig gäst i form av en Tatra 603 av 1973 års modell fick förstås stor uppmärksamhet. Registrerad ägare är Hans Göran Widfeldt i Sollentuna. Modellen tillverkades mellan 1955 och 1975 i drygt 20 000 exemplar enligt officiella uppgifter från dåvarande Tjeckoslovakien där den tillverkades. Troligen så gjordes inte så många så siffrorna kan vara friserade bara för att visa att man höll de uppmätta produktionsmålen från fabriken. Motorn är en V8 som är svansmonterad och luftkyld på 2,5 liter och med blygsamma 105 hk. Lådan har fyra växlar och är helsynkad. Tomvikten är faktiskt inte mer 1470 kg på denna kompakta bil.

2. Två skönheter vid infarten till torget. En ovanlig Merca 300 A från 1952 i fint skick ägd av Robert Edvardsson och hemmahörande på Frösön och Electran från 1959 som Annika och Kenneth Danielsson äger, också de bosatta på Frösön.

3. En av de finaste bilar som Opel gjort, åtminstone i mina ögon. Det här var drömmen då jag tog körkort 1969 på Fastessons Bilskola i Östersund i just en sådan här bil. Den här Commodoren från 1970 är i kanonskick och finns högt på min egen önskelista så om Lars-Håkan Nyberg i Ås ska sälja den så hör av dig.

4. En av de första jag träffar är en stolt Curt Sillström, ni vet han som bjöd på fettisdagsbullar i sitt garage för nåt år sedan! Curt åkte idag i en nyinköpt Scania av 1980 års modell. En bil som helrenoverats i Umeå och enligt min bedömning är i absolut toppskick.

5. En som är ganska ny i gänget är Håkan Gilljam från Alsen med sin nylackade Rolls Royce -56 som han ägt sedan 1977. Bilen har bara haft fem ägare och är i mycket fint skick. Håkan tar gärna på sig uniformsmössan och kan erbjuda skjuts till olika evenemang.

6. Det var som vanligt ganska trångt på torget i Östersund och närmast kameran stod en fin Amazon Combi 1966 som ägs av Jesper Eskilsson i Lit och den har fått sällskap av en ny skapelse med modellbeteckning BMWI-2. Det här är en eldriven visningsbil och ägs än så länge av BMW Sverige AB. Priset ligger nog på ca 1,7 miljoner ... I bakgrunden står den alltid närvarande Hector Carlén som borde få pris som den flitigaste deltagaren alla kategorier.

7. En annan ovanlig bil är denna Renault Gordini eftersom väldigt många slutade sina dagar som utslitna tävlingsbilar. Bilen är från 1965 och har all den utrustning som behövdes för tävlingsbruk men den är registrerad som vanlig gatbil. Ett fint och intressant bygge, särskilt för oss som är intresserade av tävlingsverksamhet med veteraner. Ägare är Curt Nilsson.

8. Annika och Anki mitt i bild – lite lätt rörda av det vackra talet ...

9. Arne avtackar Annika och Anki inför en fullsatt bygdegård.

10. I skymningen anländer bilarna till Rödön där solen håller på att gå ned. Vi fick en fantastisk avslutning på onsdagsträffarna till sist. Som ni ser kom en del entusiaster i lite nyare bilar men vad gör väl det. Vi delar ändå samma intresse för våra veteraner.

11. Som vanligt blev det kö till fikaborden men det finns alltid någonting att prata om så den väntetiden är inget bekymmer. Utanför Bygdegården hade Thomas Reinerholt från Ås parkerat sin El Camino från 1969.



Emellanåt händer det att redaktören får tips om intressanta fordon och personer att skriva om. Vanligtvis är det tips på andra än tipsgivaren själv. Men så icke denna gång.

# Sven VW tillsammans i 50 år

TEXT & FOTO Göte Högbom

Vid fikaträffen i Alsen kom Sven Jernberg fram och föreslog att vi skulle göra ett reportage om honom och hans VW som han ägt 50 år i år. En härligt solig novemberdag svingade sig redaktören upp på cykeln och begav sig till Ösa i Ås.

Bilen inhandlades i april 1965 en månad innan Sven fick sitt körkort. Sven har varit medlem i JVBK sedan hösten 1970, det innebär att han är en av de allra första medlemmarna. Folkvagnen är av standard typ 1 från 1954, det fanns förresten inte så många modeller att välja på den här tiden, cabriolet fanns och sedan fanns olika färger att välja på. Förste ägaren var en lokförare som inför att bilbesiktning infördes 1965 valde bort folkan, han vågade inte åka in med den. Bilen hade då gått 7 000 mil vilket var ganska mycket för fordon av de här årgångarna, vid 10 000 mil var det inte ovanligt att de skrotades. Sven den oförvägne grep sig dock an verket med besiktning. Först blev det en framvagnsjustering och lyktbyte och sen gick bilen rakt igenom kontrollen. Ett bra köp visade det sig och priset klart överkomligt, 325 kr. Ett första motorbyte blev det 1966 och nu sitter det en industrimotor i bilen. Extralyden från Bilista anskaffades 1965 och 1966 anskaffades de idag eftertraktade Albertspeglarna. 4-pipigt avgassystem som ger 3 hk extra har det också blivit liksom porschereplikafälgar och amerikabågar.

Folkvagnen användes som bruksbil fram till slutet av 70-talet då den ställdes undan till förmån för en VW 411. Under vintern 1966, en erkänt kall sådan, körde han under en tid till Hammarstrand och



1. Även små VW finns i det Jernbergska hemmet. Här en liten modell vid entredörrens ringknapp.
2. Vilket vackert höstmotiv i den blankpolerade taksökaren.



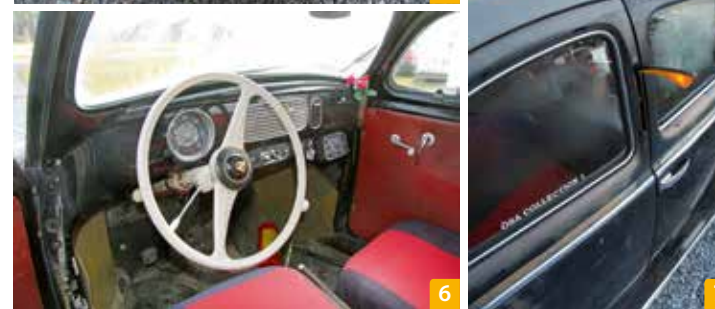
när det var som kallast hände det att gaspedalen frös fast i bottenläge och då var det att böja sig ner och rycka loss den. Originalvärmen lämnar en del i övrigt att önska.

Efter ett antal års vila var det i mitten av 90-talet dags att väcka upp klenoden. Efter moget övervägande så monterades taksökaren, något som Sven tänkt på länge men saknat mod till ingreppet. 1997 deltog Sven i Jyväskylä-rallyt i Finland, ett vinterrally med vanligtvis extremt kallt väder. Sven hade då glömt bort hur undermålig värmen var och vid hemfärden var det minus 34 på ett ställe. Vid ett matuppehåll undrade medpassagerarna om han inte skulle låsa bilen men det konstaterades att Sven hade iskrapan med in och utan den gick det inte att köra eftersom framrutan isade igen snabbt.

Idag har Svens trogne kamrat tillryggalagt 20 300 mil och fler lär det bli. Vid besökstillfället var vinterhjulen framtagna för på Tjälavägen i februari skall den ut och tjänstgöra.

Sven har ett tiotal gamla VW varav några med delad bakruta. Förutom detta finns Morris, Volvo, Opel, med flera. Några finns hemma på gården och ett antal finns i ett före detta militärförråd benämnt Bubbelpoolen. Trots detta rika innehav så säger han sig inte vara så där riktigt inbiten VW-freak. Och bruksbilen idag då? Jo, det är en Passat från 1998 som rullat 53 000 bekymmersfria mil.

Redaktören önskar Sven och VW:n många lyckliga år framöver! ■



3. Sven och hans trotjänare VW typ 1 -54. Extraljus från Bilista, amerikabågar och så de sällsynta Albertbackspeglarna.
4. 4-pipigt avgassystem som ger 3 extrahästar. Bakljus med bromslyset pekande upp i skyn. Läs på motorluckan kostade extra.
5. Gaspedal av rulltyp som kunde frysa fast när det var riktigt kallt.
6. Stram och sparsmakad instrumentering som kompletterats med rallyinstrument. Bilen har dock aldrig varit ute i rallysvängen.
7. Visst är det snyggt med pil? Kanske inte så trafiksäkert så när den kördes som bruksbil så var den kompletterad med blinkers. Ösa Collection 1 visar att det här är Svens första samlarbil.
8. Tredje motorn, den här är en så kallad industrimotor.

## Detta är pegamoid

Min i somras inköpta Ford Eifel från 1938 är försedd med pegamoidtak eller åtminstone var den det vid tillverkningen, det som sitter där nu är nog någon nyare variant. Vid en av fikaträffarna uppstod en diskussion om vad pegamoid egentligen är för typ av material och jag fick då i uppdrag att ta reda på fakta. Nu var det inte så helt lätt att få fram detta. Sökning på Wikipedia gav en del men inte allt. I Nationalencyklopedin fanns ordet pegamoid inte ens med. Mer grundläggande information fanns dock i Nordisk Familjebok från 1915:

Pegamoid är ett pergament- eller läderliknande material som framställes af samma hufvudbeståndsdelar som celluloid, nämligen nitrocellulosa, kamfer och alkohol. Därjämte finnas tillsatser, som göra materialet vattentätt och eldfast. Dess framställning och sammansättning hemlighållas. Genom att öfverdraga papper eller väfnader med pegamoidmassa erhållas lädersurrogat, som finna användning till portmonnäer, bokband, möbelöfverdrag och därjämte tvättbara tapeter. Af pegamoid framställas äfven plattor och på olika sätt formade föremål. Massan kan antingen göras genomskinlig och färglös eller också färgas i olika färger. Den är fullt ogenomtränglig för vatten och kan rengöras med tvål- och sodalösningar och behandlas med vanliga desinfektionsmedel. På grund af dessa egenskaper ha pegamoidvaror omfattande användning för militära ändamål och i sjukhus. Pegamoidmassan uppfanns först i England och tillverkas numera äfven i andra länder, bl. a. i Frankrike och Tyskland.

Kompletterande information från Wikipedia:

Pegamoid var en typ av konstläder som togs fram i slutet av 1800-talet. Det tålde väta och kunde därför användas även för utomhusbruk, till exempel till takbeklädnad på motorfordon. Pegamoid, som lär ha uppfunnits i London, förekommer även under namnen Rexine, Dermatoid, Glorid, Granitol, och Pluviusin. På norska används granitol om ett vattentätt tyg för bokband, som används i bibliotek, alltså det som på svenska kallas biblioteksband eller pansarinbindning.

Beståndsdelen nitrocellulosa, även kallat bomullskrut, framställs genom att bomull eller liknande cellulosa, såsom lutad träull, doppas i en blandning av salpetersyra och svavelsyra. När bomullen behandlats under föreskriven tid, tvättas den noga med vatten till dess inga syrarester finns kvar. Till utseendet liknar nitrocellulosan nästan fullständigt den cellulosa, av vilken det blivit framställt, men känns något strävare. Eftersom framställningsprocessen är något oexakt ser den kemiska reaktionen olika ut och resultatet varierar därefter – också beroende på cellulosaens sammansättning.

Några tips på hur man vårdar pegamoidtaket är att använda bonvax eller British Museum leather dressing.

Det finns olika teorier om varför man använde sig av pegamoidtak. En teori säger att det skulle vara svårt att pressa stora plåtdelar, en annan att det var för att spara på plåt, en tredje för att dämpa ljudet inne i kupén och ytterligare en teori var att det var på modet med konstlädertak.

Research Göte Högbom



## Gubbresan del 2

I april i år gjorde Bengt-Olof Wallén, Torbjörn Andersson, Ove Isacson, Mats Matsson, Åke Jämmtsäter, Kent Blomkvist, Börje Estmo, JG Jonsson, Arne Nilsson och eders redaktör en resa till Tyskland för att beskåda intressanta gamla fordon. Första delen rapporterades i Bakspegelns sommarnummer, här kommer del två och sista delen kommer i vårnumret 2016.



# Prototyper I HAMBURG

TEXT & FOTO Göte Högbon

Prototypmuseet har mottot Personen, Kraft, Wagen med förkortningen PKW som också kan kännas igen i uttrycket Personenkraftwagen. Museet vill spegla inte bara bilarna utan även personerna bakom som konstruktörer, designers, tekniker och förare samt förmedla fascinationen av bilarnas tekniska uppbyggnad. På den 2 500 kvm stora utställningsytan finns förutom ett femtiotal fordon i originalutförande även en biograf som visar historiska filmer inom motorsporten, montrar med

bilmodeller, beskrivningar av intressanta personer, en ljudbox med 22 olika motorljud samt en verkstad.

Betoningen för museet ligger på sport- och tävlingsbilar från efterkrigstiden. Bilarna spänner från Ur-Porschen till Sebastian Vettels och Michael Schumachers första Formel 1-bilar. Benämningen prototyp ges en vid tolkning, här finns också några standardbilar och bilar som medvetet byggts bara i ett fåtal exemplar.

1. Polensky Monopoletta 1950. Den yngsta av fyra Formel 3 bilar som Helmut Polensky tillverkade. BMW-motor på 497 cc, 48 hk, 265 kilo och 188 km/h.
2. Borgward Hansa 1500 Sportcoupé 1950. Tillverkades i enbart tre exemplar och var avsedda för privatförare. 1498 cc, 85 hk, 922 kg och 180 km/h.
3. Ur-Porschen Typ 64/VW K10 från 1939, även kallad Berlin - Rom - Wagen. Tre exemplar byggdes för propagandatävlingen Berlin - Rom, kriget kom dock emellan så det blev inget tävlande i det racet. Det här är andra exemplaret. 985 cc, 32 hk, 585 kg och 140 km/h.
4. Allvarsamma herrar i intensivt studium. Bilen i helfigur är en Delfosse DVD 1947. 30 hk, 600 cc, 350 kg och 165 km/h. Racern som skymms av pelaren är en Mathé Fetzenflieger 1952 byggd på Porsche och VW-delar. 1498 cc, 130 hk, 395 kg och 210 km/h.

5. Porsche 356 Gläser Cabriolet. Under några år i början på 50-talet tillverkade Gläser cabrioletter baserade på 356-delar från karosstillverkaren Reuter. Cirka ett 20-tal cabrioletter skall finnas kvar idag.
6. VW Typ 82 "Kübelwagen" från 1945. 1131 cc, 24,5 hk och vikt 668 kg. Mer än 50 000 exemplar tillverkades mellan 1940 och 1945. Tidigt konstaterades att den gick för fort i terrängen, soldaterna kunde inte hålla jämna steg med den. Det avhjälpes med nedväxlingshus på bakaxeln, något som senare kom att användas på folkabussen.
7. Rometsch Porsche Spyder 1953. Finns bara i ett exemplar. 1086 cc, 68 hk, 550 kg och 200 km/h. Bengt-Olof och Torbjörn har fastnat för Porsche 718/2-02 Formel 1 1960. Kördes i F1 1960-1964. 1498 cc, 165 hk, 550 kg och 280 km/h.
8. Daus Prototyp 1951. Heinkelmotor, 452 cc, 20 hk och 596 kg. Daus konstruerade den relativt kända Tempo Matador med tre hjul.

9. Herbie, en veritabel kändis i filmvärlden. Den introducerades av Walt Disney 1968 i filmen The Love Bug. Herbie har sedan dess förekommit i fler filmer och även i andra sammanhang. Bilen eller rättare bilarna eftersom det gjordes i ordning ett antal, är byggda på Volkswagen Export 1963. Originalen hade vit inredning men Herbie har fått grå sådan för att det var lämpligare rent filmiskt.
10. Monter med racerbilar.



# Falu marknad med doktorsbesök

TEXT & FOTO Göte Högbom



„...en viktig träffpunkt för veteranintresserade och ett bra ställe att skapa kontakter.

Under många år har klubben arrangerat en bussresa till Falu marknad som hålls i början av september. Wiiman som används för ändamålet har ett stort lastutrymme så deltagarna har möjlighet att ta med prylar till försäljning och givetvis finns plats för att ta med hem det som inhandlats. Eder redaktör fann att det i år var lämpligt att åka med för att uppleva hela händelseförloppet med bussåkning, grillning och förstås den enorma marknaden.

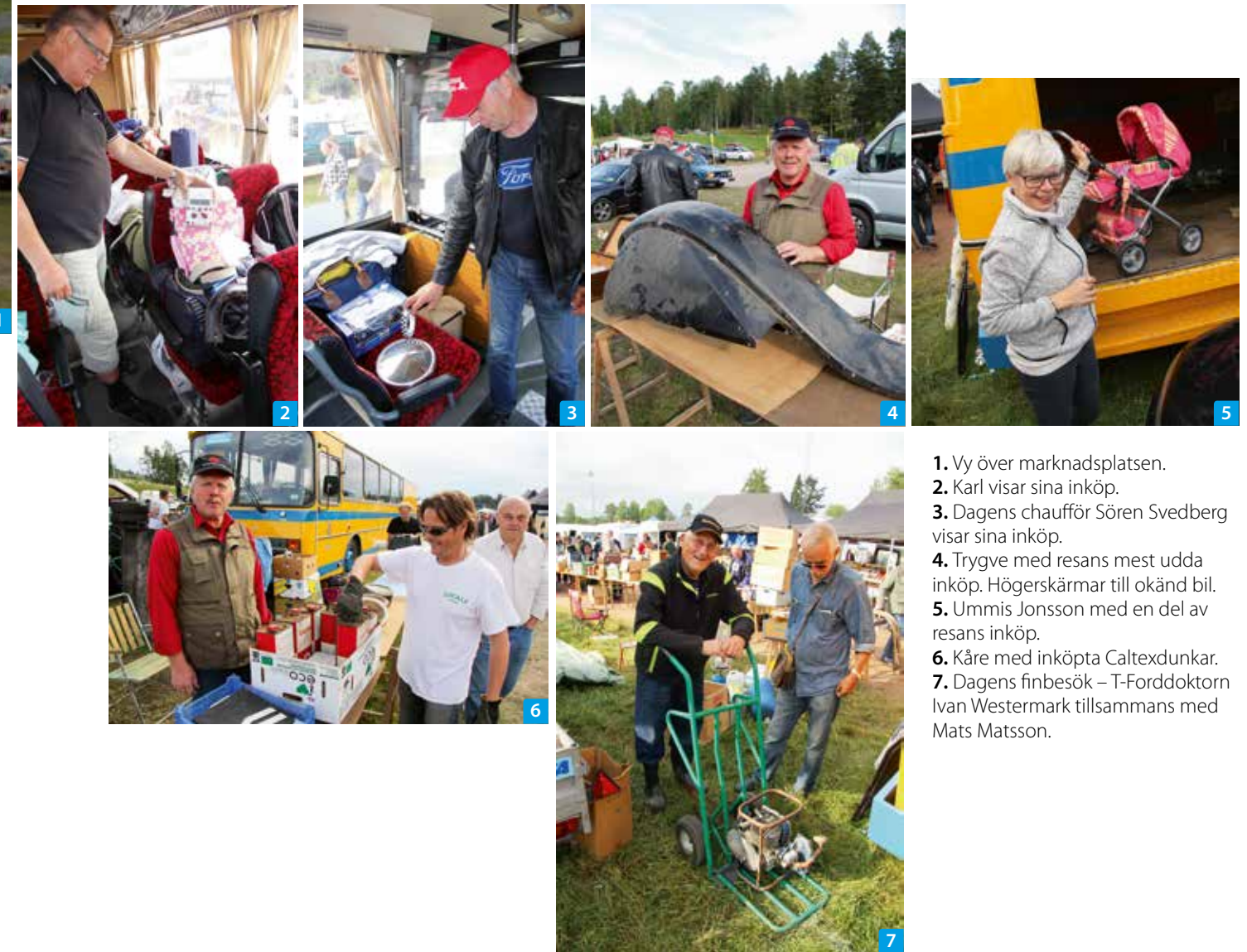
Dalarnes Automobilklubb, DAK, i Falun har anor ända från 1912 och har cirka 1 400 medlemmar. De arrangerar både en vårmarknad och en höstmaknad. Vårmarknaden i början på april håller till

i Lugnets Sporthall och det brukar vara ungefär 200 säljare och cirka 4 000 besökare. Höstmaknaden är betydligt större med 700 säljrutor och ungefär 20 000 besökare. När marknaden var som störst fanns 1 040 säljrutor men de senaste fem till sex åren har det legat stabilt på 700 platser. För att driva detta behövs en stab på 200 funktionärer som arbetar i 2-timmarpass. Klubben har funnit att SMS är ett bra sätt att hålla kontakt med funktionärerna och en SMS-kedja har byggts upp. Det brukar bli snabba svar den vägen. Planeringen för marknaderna pågår hela året. DAK engagerar också andra föreningar för parkeringen och fikaförsäljning.

Freitag 4 september klockan 7 avgick Wiiman från travparkeringen. Deltagare

var Björn Eriksson, Karl Björling, Calle Kingstad, Kåre Torfjäll, Trygve Sandberg, Mats Matsson, Anders Kristoffersson, JG Jonsson, Ummis Jonsson, Magnus Roos, Anders Nyh, Christer Repfennig, redaktören och så förstås årets chaufför Sören Svedberg. Deltagarnas förväntningar inför resan och marknaden noterades av redaktören och likaså blev det en uppföljning på hemvägen.

Bussen anlände till Falun i god tid på fredageftermiddagen och där blev det någon timmes väntan innan inläppet påbörjades. En av funktionärerna berättade att den som stod först i kön för inläpp hade kommit redan på tisdag – vilket tålamod för att få en bra marknadsplats! De som hade prylar att sälja packade upp dem direkt när platserna



1. Vy över marknadsplatsen.
2. Karl visar sina inköp.
3. Dagens chaufför Sören Svedberg visar sina inköp.
4. Trygve med resans mest udda inköp. Högerskärmar till okänd bil.
5. Ummis Jonsson med en del av resans inköp.
6. Kåre med inköpta Caltexdunkar.
7. Dagens finbesök – T-Forddoktorn Ivan Westermark tillsammans med Mats Matsson.

## Deltagarnas förväntningar

### Sören Svedberg

Sören körde under många år postbuss men nu är det 33 år sedan sista turen. Efter chaufförstiden blev det en del annat inom Posten bland

annat brevbäveri. Det kändes ändå naturligt med busskörningen tyckte Sören. Förväntningar från denne förstagsbesökare var att möjligen hitta något till Cortinan. Och – jo det blev det, en navkapsel. Förutom det blev det en Volvo PV i skala 1:18 som present till en bekant samt en rulle racertejp.

### JG Jonsson

JG har deltagit i alla höstmaknader i Falun förutom en. Förväntningar i år var att få sälja vita däcksidor och möjligen hitta en styrservo till Oldsmobil. Och hur gick det här då? Jo, några däcksidor blev sålda men inget blev köpt. JG är också den som håller i arrangemanget med bussresan och som ser till att den blir av.

### Ummis Jonsson

Ummis har varit med på ett antal resor till Falun och hoppades att det skulle bli lika trevligt som vanligt och utvärderingen bejakade denna förväntan. Hon hoppades också få sälja vaxdukar på metervara. Säljandet blev det kanske inte så mycket av men inköp blev det i form av docksäng, dockvagn och dockkläder som presenter till jul och födelsedagar.

### Anders Kristoffersson

Anders är en trogen besökare som hoppades på bra väder och tid att gå runt på hela området. Han hoppades hitta MC-delar men så blev det inte. Däremot blev det inköp av bra att ha-prylar. Lampa till huset, handskar, kontakter och stödhjul. Sammantaget blev marknaden som han förväntade sig vid starten.

### Mats Matsson

Mats är en rutinerad marknadsbesökare och -säljare, åker alltid till Falun. Han ser marknadslivet som ett roligt inslag. Det viktiga är inte att sälja eller köpa. Det blev dock en del sålt och Mats var nöjd. Han köpte också en del, bland annat ett gjutjärnslock till en spis och några cykelmärken. Mats gillar att hitta intressanta prylar som man egentligen inte vet vad de används till.

### Karl Björling

Karl har varit till Falun ett tiotal gånger och resan ser han som en social trip och där det finns många intressanta profiler. Förväntan var annars att kanske köpa lite smågrejer och inköp av en mätare för elektronrör blev det liksom lite SAAB-delar. Karl har funderat på att sälja av det han har hemma på lager men det har inte blivit av ännu.

### Kåre Torfjäll

Ser fram emot att det skall bli lika trevligt som det brukar vara. Kanske göra fynd på bland annat Caltexprylar. En del hade han att sälja, bland annat en cykel och den lyckades han avyttra. Inköp blev det av framvagnsdelar till Morrisen och så förstås Caltexrelaterat. En karta som han letat länge och en plåtburk samt ett antal 5 liters dunkar.





8



9



10



11



12



13



14



15



16

intogs och kommersen började omgående även om marknaden formellt är på lördag. Framåt kvällen var det dags för den sedvanliga och trevliga grillningen. Efter en sista koll på marknadsplatsen var det sängdags framåt 22-tiden.

En stor marknad är det och med ett varierat utbud, det mesta veteranfordonsrelaterat. Intressant att notera är att det görs en hel del affärer. En del efter ivrigt prutande. Det tycks också vara så att marknaden är en viktig träffpunkt för veteranintresserade och ett bra ställe att skapa kontakter. Många kom också med sina finbilar som parerades i anslutning till marknadsområdet och om marknadskrafterna tog slut så kunde besökarna stillsamt njuta av många vackra fordon.

Håkan Reinklou från Östersund kom med en minibuss fullpackad med

prylar, bland annat gamla skyltar. Han sålde ett antal så fort han lagt upp dem på bordet på fredagkvällen. Håkan sov över i bussen och var uppe tidigt på lördagmorgon och redan strax efter 6 på hade han gjort sin första affär!

Det här med doktorsbesöket då? Jo – det bestod av själveste T-Forddoktor Ivan Westermarck, känd av alla som håller på med T-Ford. Han har renoverat många motorer och enligt uppgift från vanligtvis välunderrättat håll, det vill säga Mats Matsson, så blir motorerna efter hans ingrepp bättre än original. Anledningen till besöket var att Ivan ville skicka med en gammal motorsåg som skall till Folke Boogs museum. Vilken ynnest att få träffa denna legendar! Ivan tillhör den trogna funktionärsskaran på marknaden och hade innan besöket avverkat sitt pass.

När redaktören hade sett sig mätt på

marknad och finbilar blev det en promenad upp genom backhoppbacken och väl uppe på höjden visade det sig vara möjligt att med hiss ta sig högst upp i tornet där en milsvid utsikt uppbarade sig. Väl värt ett besök!

Vid 15-tiden började alla packa ihop efter en fin och givande marknadsdag och hemfärden inleddes. Med van och säker hand hanterade Sören bussen och vi anlade till Östersund framåt 23-tiden. Prova gärna på att besöka DAK-marknaden, det är en upplevelse även om man inte har några köp- eller säljplaner. Smidigt, enkelt och billigt! ■



17



18



19



20



21



22



23



24

17. Järuds bil AB i Säter hade fordon till salu.  
 18. Djupa diskussioner på gång!  
 19. Flitige marknadssäljaren Christer Elgental var nöjd med säljresultatet.  
 20. JG Jonsson och Mats Matsson har stående fika och beredda att ta han om presumtiva kunder.  
 21. Hungriga grillentusiaster.  
 22. Några av dagens 20 000 besökare.  
 23. Uppackning efter ankomst till marknadsplatsen.  
 24. Christer Repfennig hämtades upp i Ytterhogdal och här ses han packa in sånt han hoppades få sälja.

## Deltagarnas förväntningar

### Trygve Sandberg

Trygve kommer från Levanger i Norge och åker på många marknader bland annat Beaulieu i England. Den här resan kom han med på genom sin kompis Kåre Torfjäll. Trygve hoppades hitta

minigrammofon till 78-varvare och så kallade stenkakor. Ingen grammofon blev det men väl några skivor. Trygve står helt ohotat för resans mest udda inköp – högerstänkskärmar av tidig modell till okänd bil. Vad kan det bli av detta?

### Björn Eriksson

Bussresan är ett trevligt sätt att ta sig till Falun och slippa köra själv. Björn har varit med på resan några år. Hoppas på att hitta delar till sin Mazda RX 4 -76 med Wankelmotor. Det är inte så stort utbud av sånt.

### Magnus Roos

Förutom att hitta några prylar så är förväntan att skapa kontakter och få tips. En askkopp till Kaisern

är vad han främst hoppas hitta. Tyvärr så fanns ingen inhandlat liksom en ny vattenpump till Amazonen och en del verktyg.

### Anders Nyh

Anders har åkt själv två gånger till Falun. Hoppades hitta något till sin Buick -50 bland annat sealed beamstrålkastare. Någon sådan hittade han inte men takbelysning blev inhandlat samt

instrumentstoppning till Amazon och verktyg. Hade en del att sälja men det blev inga sådana affärer.

### Calle Kingstad

Calle har stor rutin på marknader. Han hoppades på bra väder och det slog in riktigt bra. Hoppades att få sälja bland annat lampor och att det gick skapligt framgick av utvärderingen. Inköp av backspeglar, emblem och en motorhuv i skinn.

### Christer Repfennig

Samma förväntningar som Calle. Christer som bor i Ytterhogdal, har varit med ett 20-tal gånger i Falun, tidigare åkte han själv men de senaste gångerna har han åkt med bussen. Han fick sälja en del vilket han var nöjd med och så blev det inköp av 50 meter jordkabel till ett mycket bra pris.

### Redaktören

Ja – vad hade då redaktören för förväntningar inför resan. Som flera har vittnat om i tidigare reportage så var det kanske främst den trevliga samvaron med likasinnade som lockade. Och beträffande detta så överträffade det förväntningarna. Ummis godnattsaga i stugan saknades dock denna gång, De tre bockarna Bruse brukade hon

berätta. Kanske det ändå inte gjorde så mycket – redaktören var så fylld av intryck så sömnen inträffade så gott som omgående efter att huvudet nått kudden.





## Nött och stött på Inomhusmarknaden

Den 3:e oktober var det åter igen dags för inomhusmarknaden på Frösö Park, och ett trettiotal säljare, många köpare och andra besökare hade letat sig till den renoverade gamla JAS-hangaren.

En trogen säljare var Magnus Roos. Vad är tjusningen med sådana här marknader undrade jag. ”Jag har medverkat på många marknader och har sett att man kan göra fynd. Vissa säger att de har en sådan ovanlig bil att det är nästan omöjligt att hitta delar. Men rätt som det är så dyker det upp en grej”, säger Magnus och tindrar med ögonen. ”Halva tjusningen är när man plockar ihop grejerna. Det jag tycker är skrot kan vara guld värt för en annan”.

Peter Salomonsson från Omsjö prylmarknad hade bokat flera säljplatser, och borden var uppdukade med retro- och nostalgiprylar. Peter har känsla för vad som går att sälja och han hade allt från handväskor, plastartiklar till en outhärlig elektrisk isskrapa. ”Jag har haft veteranmarknad i Kälarne i sex år, men 2012 gick flytten till Västernorrland. Nu är jag pensionär och fördriver tiden med att sälja på diverse marknader och i min butik”.

En långväga säljare var Jan-Erik Byrås från Eidsvoll, Norge. Hur kommer det sig att du säljer här på Frösön, frågade jag. ”Jag såg i en motorkalender att det var marknad här, och jag bestämde mig för att jag packa ihop lite saker och åka hit. Jag bor cirka 7 mil från Oslo, enkel resa 60 mil. Jag har sålt ganska bra. Ni svenskar ska tydligen ha mer pengar än vi norrmän” skrattar Jan-Erik.

I vimlet får jag syn på en kille, Pontus Hallin, som bär omkring på en ”mässingburk”. Vad är det du har köpt för något undrade jag nyfiket. ”Det är en oljeburk för tvåtaktsolja. Man blandar bensin och tvåtaktsolja i denna för rätt dosering. Jag skulle tippa att den är från 30-talet. Den kostade 1000 kr och var ett impulsköp”.

Och vi var flera som var nöjda med dagen oavsett om vi handlade något eller inte. Trevliga möten, gott fika och goda hamburgare gjorde marknaden till en fullträff. Annika Danielsson och Anki Granlöf var som vanligt arrangörer och de var också nöjda med dagen och vill passa på att tacka alla funktionärer. Särskilt vill de framhålla fikafunktionärerna som lyckades kränga alla T-shirtar från Springmeet, även sådana som var ett år gamla.



1. Jan-Erik Byrås från Norge hade med sig en Honda 50 cc från 1962.
2. En som gillar veteranbilsmarknader är Magnus Roos, Brunflo.
3. Pontus Hallin hittade en tankbar från 30-talet.
4. Peter Salomonsson från Omsjö Prylmarknad sålde bland annat en elektrisk isskrapa.

*I samband med resan till Tyskland i våras berättade Mats Matsson om sin unika kortade VW vilket fångade redaktörens intresse. En solig sommardag blev det en cykeltur till Lit för besök hos Mats och det visade sig att det fanns oändligt mycket mer att se hemma hos honom.*

TEXT & FOTO Göte Högbom

# Storsamlaren i Lit



En stolt Gasellcykel tillverkades i Häggsjövik av Ericsson & Carlsson.



## Mitt fordon



**M**ats började med att samla bildelar och kuriosa redan under 1980-talet och han fortsätter än. Ambitionen är väl kanske att minska lagret genom flitigt deltagande som säljare på marknader där blott en ringa del av innehavet kan visas. Sen blir det också så emellanåt att intressanta saker dyker upp och då är det svårt att motstå frestelsen. En stor del av bildelarna är anskaffade genom köp av lager från nedlagda verkstäder. Mats har

stora lagerutrymmen och alla är sprängfyllda med intressanta föremål.

Ja, vi börjar med den avkortade folkvagnen. I slutet på 1980-talet så skaffade Mats en VW 1300 -70 och den kortades en meter och fick taket avskalat. Ingen dörr fick plats. Omkring 1990 blev det så dags att åka till Bilprovningen för att få den besiktigad och det gick utan bekymmer förutom att han måste komplettera med en skylt "Ombyggt fordon" och det var förstas enkelt. Den centrala byråkratin i Borlänge var inte så där helt förtjusta i att stationen i Östersund godkände bilen men dom kunde inte göra nåt åt det. Däremot så ändrades de tidigare

bestämmelserna så att det inte längre var tillåtet med kortare fordon än 1,4 gånger spårvidden vilket innebar för VW:s del 51 cm i avkortning. En bekant till Mats fick bittert erfarva detta när han försökte få igenom en bil byggd exakt som hans, vilket inte lyckades. Mats korta VW går mycket fint på vägen och kan närmast likna med att köra en gocart. Originalmotorn är utbytt till en fabriksny motor avsedd för militära ändamål.

Folkvagnen är en av sju bilar som Mats byggt. En annan är en lastbil av årsmodell 1931 han med god hjälp av Stig Norén byggt utgående från en 4-dörrars Chevrolet med 6-cylindrig motor. Som bärande tanke med utformningen av lastbilen hade Mats den paketbil som hans pappa byggde 1946 av en Chevrolet 1929. Som skydd vid bärplockningsturer byggde pappan en camper till lastbilen och järnen till den fanns kvar och nu har Mats tillverkat en likadan till sin lastbil. Pappans lastbil fick Mats för övrigt börja köra släppräsa med redan när han var sju år. Säkert en mycket god övningskörning.

Bland tvåhjuliga fordon finns flera intressanta objekt. Ett är en komplett Cyclemaster, en tidig moped med motorn inbyggd i bakhjulet. Bakhjulet fanns att köpa för montering på en vanlig cykel och det kostade 450 kronor. En komplett cykel som Mats har kostade 690 kronor. Ett annat sällsynt tvåhjuligt fordon är en Monark -48 med 125 kubiks BSA-motor. Den ägdes ursprungligen av ett kraftbolag i västjämmland och användes för ledningsinspektion i oländig terräng. Den som körde motorcykeln fick köpa den 1952 och 1954 var det färdigkört. Då hängdes den upp i ett uthus. 1995 fick Mats möjlighet att köpa klenoden – med dåliga däck. Monarkens udda dimension gjorde att det inte var så lätt att hitta nya däck men av en slump lyckades Mats hitta ringar i rätt dimension och till ett mycket facilt pris dessutom.

En stor samling bilnycklar har Mats på lager. Häromåret kunde han hjälpa en ägare av en Opel Kadett -36 som tappat både tändnings- och dörrnyckel. Ägaren fick låna nyckelsamlingen och återkom glädjestrålande och berättade att han hittat båda nycklarna. Nyckelringar finns i stor omfattning liksom emaljskyltar med diverse budskap. En samlarvurm som Mats aktivt utvecklar är cykelmärken. Han har nära 700. Totalt kan det finnas uppåt 3 000 svenska märken varav minst tolv härstammar från Jämtland. Ett av dem är Gasell tillverkat av Ericsson & Carlsson i Häggsjövik.

Tänk vilken kulturgärning samlare som Mats gör – många objekt som måste bevaras för eftervärlden finns i hans samlingar. Som redaktör är det en ynnest att få göra såna här besök och förhoppningsvis kan även andra få möjlighet att beskåda hans fantastiska föremål – kanske han kan övertalas att ha en visning nästa sommar. ■

Tänk vilken kulturgärning samlare som Mats gör – många objekt som måste bevaras för eftervärlden finns i hans samlingar.



1. Bland kuriosaföremålen finns två flygplanspropellrar i trä.
2. En del av skyltsamlingen.
3. Blås i form av -lampor och -instrument, och mycket annat.
4. Cykeln i mitten är en komplett Cyclemaster.
5. Olja i tetrapac, blev tydligen ingen framgång eftersom den inte finns i några större upplagor.
6. Gedigen verktygshållare.
7. En del av samlingen av nyckelringar, till vänster Stirling Moss och CG Hammarlund.
8. Monark -48 med BSA-motor på 125 cc ursprungligen ägd av ett kraftbolag i västjämmland och använd för ledningsinspektion i oländig terräng.
9. Samlingen av svenska cykelmärken.
10. Lastbilen som Mats byggt och försett med camper. Den bredbakade Buick Roadmastern -57 används för finkörningar.
11. Den kortade dörrlösa VW:n från 1970.
12. BP:s Pyssling i plåtform, mycket ovanlig skylt.
13. En oerhört vacker cykellykta.





# MANNEN MED 1000 BILAR

TEXT & FOTO Göte Högbohm

*Vid årets Springmeet träffade redaktören marknadssäljande Sören Larsson från Hammerdal. Han berättade då att han har ett hundratal gamla bilar, främst Volvo. Det lät intressant och ett besök avtalades.*

Sören Larsson drev under 30 år Shellmacken i Hammerdal, fram till 1999. Där lade han grunden till sitt stora bilinnehav genom de kontakter som där skapades. Gott om plats blev det när han köpte gamla mejeriet 1985 men platsen rymmer ändå inte alla fordonen utan ett antal är utportionerade på olika ställen. Många bilar har plockats ned och användbara

delar har sparats. Sonen Håkan jobbar heltid med att organisera lagret med begagnade delar.

De flesta bilarna är bruksbilar av vanliga modeller som levt ett hårt liv och är i ett bedagat skick men merparten är ändå fullt renoveringsbara med rimliga insatser. En mycket ovanlig bil är den Volvo 444 AS från 1950 som kommer från Umeåtrakten. Det här var en lyxmodell av den vanliga 444:an som alla åsattes årsmodell 1947 och var svarta. AS tillver-

kades enbart i cirka 500 exemplar och de var lackerade i duvgrått och med grå/röd inredning. Vidare var de försedda med huvkråka, vita däcksidor, snobbringar, kromdekor på huvsidorna, rostfria lister på skärmarna och så hade de störfångarhorn. Motorn var av modell B4B på 44 hk. Den här får vi hoppas att far och son Larsson snarast sätter i körbart originalskick att beundras och förundras av Volvointresserade.

Bland övriga ovanliga modeller finns fyra exemplar av långa modellen av Volvo 240 som tillverkades i 380 exemplar mellan 1977 och 1981. Jämtlands första

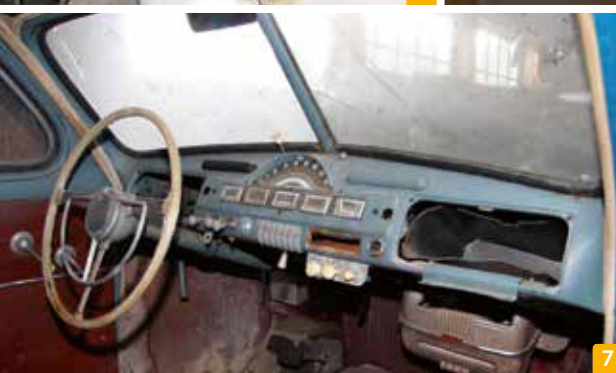
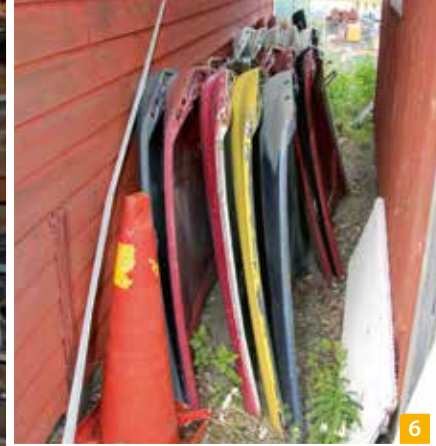
1. En del av den hundrataliga bilsamlingen.  
2. En PV 444A -47 som väntar på nya gyllene tider. Inget krombjäfs på skärmarna här inte som det är på AS!  
3. En Hammerdalsbördig SAAB V4 Kombi -67.  
4. Här finns första och sista årsmodellen av Amazon Herrgårdsvagn. Den blå är en 69:a och den röda en 62:a.

Volvo 142 Sport -67 köptes av urmakare Engh i Hammerdal och den bilen finns i samlingen. Håkan har en ovanlig Volvo, en 940 Limousine -98 försedd med sex dörrar. Den brukar han vara ute med och skjutsa vänner och bekanta i festliga sammanhang.

För den som söker delar till gamla Volvobilar är det här en veritabel guldgruva.







5. Huvugångjärn, signalhorn, reläer mm i massor.
6. Ett antal fräscha Amazonhuvar väntar på att få göra ny tjänst.
7. Här syns stötfångarhorn, kromlister på skärmar mm som skiljer AS från A-modellen. Grillen är bytt och troligen är bilen omlackerad eftersom de som original var duvgrå.
8. Här skymtar urmakare Enghs Volvo 142 Sport -67, den första i Jämtland. I bakgrunden en Volvo P1800.
9. Duett -52 med den ovanliga Volvo 444 AS -50 i bakgrunden.
10. Håkan gör en helrenovering av den här Amazonen som han skall ha för egen del.
11. Sören och Håkan Larsson med Håkans Volvo 940 Limo med sex dörrar.

Rallykommittén för Jemtlands Veteranbilkлубb har glädjen att bjuda in till rally

# Tjälavsvängen



13 februari 2016

Vi samlas vid Teknikland/Optands flygfält, strax söder om Östersund, klockan 10 för registrering. Efter lite fika startar vi runt 11-tiden och åker en slinga om några mil på slingrande vackra vintervägar. Målgång för rallyt sker några timmar senare på samma ställe som vi startade.

**Anmälan** sker via [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se) där ett anmälningsformulär finns tillgängligt från måndag 25 januari. Sista anmälningsdag är onsdag den 10 februari. Deltagaravgiften 150 kronor per ekipage betalas kontant vid start i Optand. I anmälningsavgiften ingår fika för föraren vid start och mål samt en trevlig tävling med möjlighet till fina priser. För medföljande finns möjlighet att köpa gott fika till bra pris vid start/mål. Det går också att efteranmäla sig vid starten i Optand men då till en kostnad om 250 kronor per ekipage. Var smart och anmäl dig i god tid alltså!

## Tävlingsklasser

- Allmän klass
- Motorcykel
- Damekipage (ekipage med enbart damer i fordonet) (vid minst tre fordon per klass)

Dessutom delar vi traditionsenligt ut pris till:

- Djävlat's mest
- Största glädjespridare
- Åkt längst

## För mer information se

Jemtlands Veteranbilkлубb's hemsida [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se) eller ring rallykommittén Anders Jonsson 070-382 67 02 alternativt Pererik Linde 073-802 21 68.



Bild: Göte Högbom/JVBK



Julkortet är hämtat från Motohistoriska Riksförbundets nyhetsblad nr 4.

Årets julkort är taget på senaste Tjälavsvängen. Arrangör är Jemtlands Veteranbilkлубb. Göran Isaksson kör en Opel Kadett Caravan från 1965. Dneprn, från 1980, körs av Hector Carlén. Nästa rally går av stapeln den 13 februari. Mer information på [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se).

En sammanfattning från MHRF-året som gått finns att läsa på [www.mhrf.se/arskronika/2015](http://www.mhrf.se/arskronika/2015)

## Teknikland

JVBK är nu aktieägare i Teknikland. Ny vd för Teknikland är Richard Wahlström.

## Köpes

**Kickstart**  
till Rex Villiers Mk 10D  
125 cc.  
Gösta Mårtensson  
070-239 16 59





# Resan till Utrikes Hammerdal

Den 15 augusti var det så dags för Joelmässan med tillhörande fordonsträff. Veckan innan hade vi fått veta att det skulle vara en liten Amazonträff där också. Eftersom Anders Nyh, Anna Carin Jansson och jag har varsin Amazon, så tänkte vi åka i tre bilar dit. "Då vinner vi ju första, andra och tredje pris. Eller hur?" sa Anna Carin.

Men på den fina lördagsförmiddagen så visade det sig att det var endast Anna Carins Amazon som funkade. Min -64 startade inte på grund av tändningsproblem. Anders fina 57:a hade fått något oljud i motorn. Det slutade med att vi

åkte allihopa i Anna Carins -69:a. "Förstapriset måste ju bli mitt i alla fall!" sa Anna Carin med sitt humoristiska självförtroende. Med den röda rävsvansen virvlande i vinden når vi Hammerdal efter en timme.

Framme vid insläppet till träffområdet står några unga funktionärer. De tittar på oss och säger: "Vart ska ni?". "In dit", säger Anna Carin bestämt. "Ska ni ställa ut?" säger ynglingarna med frågande min. Men vilka oförsämda spolingar. Vi ska ju ställa ut såklart och ta första pris, tänker jag utan att säga något.

En stund senare har vi kommit in och

parkerat. Området är nästan fullproppat med fordon och vädret är väldigt fint. Många fordon, även flera Amazoner var där. Sören och Håkan Larsson sålde delar där också, hoppas att fler säljare kommer nästa år. Håkan Larsson åkte en väldigt fascinerande svart Volvo Limousine.

Vi fick dock inget pris, det fanns ju ingen klass för Amazoner med rävsvans. Som avslutning på den mycket trevliga dagen hann vi även med ett besök på Sören och Håkan Larssons lager/verkstad. Där fanns många Amazoner och andra trevliga farkoster.

Text & foto Magnus Roos



## Amazonköpet som överraskade



1. Annelie Grindfors vid Amazonen hon tipsade mig om
2. Inredningen med överdragsklädsel
3. Lite service inför besiktningen

På eftermiddagen på Springmeet träffar jag Annelie Grindfors, som säger: "Hej, min granne ska flytta och frågade om jag visste någon som var intresserad av en Amazon från -64. Den har varit avställd ett antal år."

Jag bad Annelie hälsa att jag var intresserad och ägaren skulle maila bilder på bilen. Det hade varit hans farfars gamla bil, och hade endast gått 17 000 mil. Jag tittade på bilderna och det var en grå Amazon med avflagnad färg och patinerad till utseendet. Min första misstänksamhet får mig att tänka på alla gamla Amazoner jag haft på 80- och 90-talet. Jag såg framför mig rostiga skärminfästningar, håliga golv och reservhjulbaljor som nästan släpper ut reservhjulet på marken, jättegloppa dörrgångjärn, heltrasiga säten, växellådor med urhopande växlar, oljerykande B18-motorer med mera.

Ett par dagar senare kontakter jag ägaren och vi bestämmer en tid på söndagen därpå. På söndagen en vecka senare drar vi iväg, jag och Anders Nyh, vi tar Kai-

sern dit och tar vägen över Norderön för att hinna fika på Hallens Grill & Café hos Susanne. Vi tar färjan till Norderön och färdas över ön till nästa färjeläge. Men, vad nu? Ingen färja där. Färjan är inställd sedan en tid på grund av ombyggnation, men vi såg ingen skylt eller information om detta på andra sidan ön. Vi vänder snabbt, nu måste vi hinna med färjan vi kom med innan den går tillbaka. Men naturligtvis har den redan vänt tillbaka och vi får vänta på nästa.

Efter retur med färjan drar vi vidare till Orrviken och Hara, Sannsundsbron passeras och i Myrviken tar vi höger. Under tiden tänker jag på vad säljaren sagt. Hans farfar köpte bilen ny 1964, då var han i 65-årsåldern. På 90-talet tog säljaren, sonsonen, över bilen och körde 15 år till och nu har den stått cirka fem år. Jag tyckte det lät som en bra bil, men nästan för bra för att vara sann och i min lite skeptiska, misstänksamma, jämtländska värld tänkte jag: "Om nåt verkar vara för bra för att vara sant så är det så också."

När vi svänger in på gårdsplanen träffar

vi ägaren, en trevlig man som är jämnårig med mig. Vid första titten på bilen slås vi av fakta: Vi ser eller hittar praktiskt taget ingen rost alls, bara några väldigt små roststämplingar på ena framskärmen. Klädseln på baksätet är helt intakt, på framsätena sitter överdrag som jag lossar på och klädseln under är hel!

Provköra? Vi har med oss batteri, bensin, startgas och verktyg men det visar sig helt i onödan för ägaren sätter sig i bilen, vrider om nyckeln och bilen startar direkt. Jag provkör på den lilla grusvägen. Bilen går finfint, bromsen tar långt ner men funkar för en provkörning.

En liten stund senare är jag ägare till en fin Amazon som vida överträffade mina förväntningar. Säljarens beskrivning av bilen var helt rätt. Jag får även höra bilens historia från det den var ny, och det var mycket intressant.

Efter montering av nya bromsbackar och hjulcyllindrar fram, gick bilen igenom besiktningen. Ibland kan en bil vara bättre än man trott när man köper den.

Text & foto Magnus Roos





1. Vilka bilar! Chromet var nästan bländade denna fina och varma julidag.
2. Maths Pålsson och Uffe Sjöblom diskuterar. Vi säger grattis till Maths som tog hem ett välförtjänt pris för sin Buick Le Sabre!
3. Vilken historisk och underbar miljö att ha en Hot Rod & Custom-träff på.

## Högklassiga customs på bruket

Under samma helg som Power Big Meet i Västerås pågår anordnas det flera andra event, till exempel Custom Kemps of Sweden, Lead parkin'.

CKOS är en bilträff för entusiaster inom customepoken, och hålls på historisk mark, Skultuna Messingbruk. Det är skickliga hantverkare som vill bevara de gamla traditionerna inom custombygget. Här visas även upp en hel del Hot Rods.

Skicket på bilarna ska vara i hög klass, och "skruttbilar" gör sig icke besvär.

När träffen startades 1989 deltog 15 bilar vilket kan jämföras med dagens drygt 100. Klubben har cirka 150 medlemmar och en av dessa är Maths Pålsson Östersund. Maths fick ett välförtjänt pris för sin Buick Le Sabre 1962. **Grattis!**

*Text & foto Gus Granli*



## Vård och omsorg på Skvadertur

I samband med Europeiska trafikantveckan i september kontaktade kommunens Vård- och omsorgsförvaltning klubben och framförde önskemål om att få erbjuda en tur i en gammal buss till boende på Solberg och andra intresserade. Annika Danielsson som tog hand om önskemålet kontaktade Harry Nilsson och han ställde välvilligt upp som chaufför och Diligens K116, Skvadern, valdes för ändamålet.

Europeiska trafikantveckan har fokus bland annat på miljö och kollektiva trafiklösningar och Postens diligenstrafik, som startade redan 1923, är ett gott exempel på detta. Det viktigaste uppdraget för diligenstrafiken var att frakta post men redan första fordonet var en buss för personbefordran för att på så vis få en bättre ekonomi på turerna. Ganska snart togs även gods med och Skvadern fraktade bland annat mjölk till mejerierna och på återvägen togs mejeriprodukter med till ortens affärer.

Dagens chaufför, Harry Nilsson, har en gedigen erfarenhet av diligenstrafiken och han körde postbussar under nära 40 år. Harry körde denna dag två turer i staden med sammanlagt ett femtontal intresserade damer. Innan starten berättade Harry om utvecklingen av Postens diligenstrafik.

*Text & foto Göte Högbom*



1. Harry Nilsson berättar om Postens diligenstrafik för intresserade passagerare.
2. Påstigning till dagens andra tur.
3. Inger Sjöö åkte postbuss i slutet på 40-talet och början på 50-talet mellan Jormvattnet och Gäddede.

## Historik

Rolf Nilsson har lovat delge Backspegelns läsare några av sina bilminnen. Här kommer det första. Du har säkert också många bilminnen som kan vara intressant för tidningens läsare så hör gärna av dej till redaktören.

### Om att våga prata med storbilsgrabbarna

I slutet av 1960- och början på 1970-talet jobbade jag på Sandström & Ljungqvist, vilket gjorde att jag blev, i alla fall liite, bekant med flera av er som körde amerikanare.

En kväll när jag som vanligt snurrade på stan hade jag sällskap av två yngre damer i bilen, och att stå en stund på parkeringen vid Tempomuren var förstås självklart om man ville vara "bilburen ungdom". Jag smög in min röda Kadettcoupe mellan två stora bilar och vevade ner rutan och försökte intala mig själv om att jag minsann var bekant med dom som hade riktiga bilar, då hördes en ängslig, orolig röst från baksätet:

- Va, tänker du *prata* med dom ?!

*Text & foto Rolf Nilsson*



## ÖFK på Skvadertur

Den 4 november var det dags för ÖFK-fansen och andra att fira det nyblivna allsvenska laget från och med 2016. För att spelare och ledare skulle få en ståndsmässig transport från Clarion till Stortorget inkallades JVBK och för ändamålet valdes den flakförsedda Diligens K116, Skvadern. Resvägen var cirka 50 meter, chaufför var Dick Granström och konduktör Walther Innervik. Framme vid Stortorget kunde resenärerna konstatera att en flertusenhövdad publik väntade på dem för att framföra sina hyllningar för lagets prestationer på fotbollsplanerna.

*Text & foto Göte Högbom*



1. Glada fotbollsgrabbbar på gång mot Stortorget.
2. ÖFK-flaggan på plats.
3. En efter en blev uppropade till scenen nere på plattan. Till sist blev det bara succétränaren Graham Potter kvar men han blev förstås och nerkallad.





**ORDFÖRANDE**  
**Björn Staverfelt**

Vällbacken 140, 834 98 Brunflo  
070-397 00 15  
bjorn@staverfelt.se



**LEDAMOT**  
**Rolf Nilsson**

Ne Gräftevägen 7, 835 94 Aspås  
070-336 66 44  
kiemencoupe@hotmail.se



**KASSÖR**  
**Annika Danielsson**

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



**LEDAMOT**  
**Peter Jansson**

Välådalsgr 15, 831 72 Östersund  
070-313 14 06  
p.jansson64@hotmail.se



**SEKRETERARE**  
**Anki Granlöf**

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



**SUPPLEANT**  
**Anders Jonsson**

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



**SUPPLEANT**  
**Walther Innervik**

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



**VICE ORDF. SUPPLEANT**  
**Fredrik Lexelius**

Torvollsv. 100, 831 92 Östersund  
070-328 52 42  
freddelex@hotmail.com

### FORDONSKOMMITTÉ

Walther Innervik, sammank.  
073-039 06 33  
walther.innervik@home.se

### EVENEMANGS- OCH MARKNADSKOMMITTÉ

Annika Danielsson, sammank.  
070-288 11 48  
danielssonannika1@gmail.com

### RALLY- OCH MC-KOMMITTÉ

Anders Jonsson, sammank.  
070-299 75 96  
anglia1959@gmail.com

### REDAKTIONSKOMMITTÉ

Göte Högbom, sammank.  
070-604 53 01  
gote.hogbom@comhem.se

### WEBBBANSVARIG

Hans Sundkvist  
070-601 37 05  
hanssundkvist@dof.se

### ARKIVARIE

Arne Nilsson  
063-18 11 30 (b)  
063181130@telia.com

### MATERIELFÖRVALTARE

Mikael Eriksson  
070-525 72 06  
micke.morris@telia.com

### FÖRSÄKRINGSKOMMITTÉ

JG Jonsson, försäkringsansvarig  
Tulleråsen 146, 830 51 Offerdal  
070-335 80 80, jg@jzf.se

### 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.se  
Ändringar av telefon, e-post, fordonsinnehav gör du enklast på www.jvbk.se. Du kan också kontakta medlemsregistratorn.

### VALBEREDNING

JG Jonsson, 070-335 80 80  
jg@jzf.se

## FAKTA från MHRF

### Riksdagsmotioner tar upp det rörliga kulturarvet

Transporthistoriskt Nätverks samarbete fortsätter att utvecklas. Nätverket fanns på plats under politikerveckan i Almedalen. Genom ett gemensamt agerande lämnades under riksdagens allmänna motionstid tre motioner.

Under riksdagens allmänna motionstid 2015 lämnades tre motioner in som behandlar det rörliga kulturarvet som helhet. Motionerna är ett resultat av flera års politikeruppvakning som Transporthistoriskt Nätverk ägnat sig åt. I nätverket ingår MHRF tillsammans med representanter för historiska tåg, båtar och flyg samt Arbetslivsmuseernas Samarbetsråd.

Riksdagsledamöter från både regeringen och oppositionen har motionerat om behovet av stärkt bevaranderätt för det rörliga kulturarvet samt enklare regler och avgifter i kontakt med myndigheter.

Läs motionerna på:

[www.mhrf.se/motioner/2015](http://www.mhrf.se/motioner/2015)

Läs mer om Transporthistoriskt Nätverk

på: [www.mhrf.se/transporthistoriskt\\_natverk](http://www.mhrf.se/transporthistoriskt_natverk)

*Jan Tägt, generalsekreterare MHRF*



### Sammanfattning från FIVAs årsstämma 2015

MHRF är en aktiv medlem av FIVA, Fédération Internationale des Véhicules Anciens, den internationella rörelsen för historiska fordon. FIVA organiserar över 1,5 miljoner entusiaster med historiska fordon i 62 länder över hela världen.

FIVAs 49:e årsstämma hölls den 22 till 24 november 2015 i Krakow, Polen. Totalt 130 delegater från 46 medlemsländer deltog på FIVAs årstämma. Som nya medlemmar röstades Egypten och Iran in i FIVA-gemenskapen.

På årsstämman röstades också nya stadgarna igenom som öppnar för en mer flexibel organisation. De nya stadgarna öppnar också för externa intressenter som medlemmar, till exempel tillverkare, underleverantörer och auktionshus.

I rapporterna från FIVAs kultur- respektive lagtekniska kommission tydliggjordes ännu en gång hur viktigt FIVAs arbete inom EU är för att säkerställa att vi fortsatt kan renovera och framföra våra historiska fordon. Ett tydligt exempel på det är utfallet av FIVAs och MHRF med flera förbunds arbete i det så kallade Besiktningsdirektivet.

En annan rapport visade framgången med FIVAs allra första Heritage Forum där personer som ansvarar för kulturarvet hos biltillverkarna samlas för att diskutera gemensamma utmaningar och möjligheter. Planen är att varje år genomföra två forum.

Dialogen med UNESCO har åter tagits upp av FIVA. FIVA-initiativet att uppmärksamma den växande betydelsen av kulturarvet på fordonsområdet presenterades genom att tillkännage år 2016 som World Motoring Heritage Year.

2016 är inte bara året då World Motoring Heritage Year firas, utan även FIVA som fyller 50 år!

## Efterlysning

### Delar till Priamus årsmodell ca 1921

Jag söker delar till en Priamus från ungefär 1921. Bilen ägdes sist av Nils Qvarnå, boende i Bräcketrakten. För cirka 30 år sedan fick jag ett baksäte till denna bil av en urmakare Gunnar Bengtsson i Bräcke. Enligt Gunnar skulle det även finnas en motor och en sufflett till den här bilen någonstans i Bräckeområdet.

Om du känner till något om den här bilen och eventuella kvarvarande delar så hör av dej till mej, Stig Fransson 0227-315 20 eller 070-523 15 20 alternativt till min emailadress [stigfransson@telia.com](mailto:stigfransson@telia.com).



## Årsmöte Jemtlands Veteranbilkлубb

**Söndag 28 februari 2016, kl. 13.00**

**Lokal Kronan, Teknikland, Optand**

Ärenden enligt stadgarna.

Efter mötet bjuder klubben på kaffe/te med smörgåstårter.

Motioner skall ha inkommit till styrelsen senast 14 februari. Motioner skickas till Jemtlands Veteranbilkлубb, Teknikland, Optands flygfält 107, 831 92 Östersund eller via mail till [bjorn@staverfelt.se](mailto:bjorn@staverfelt.se)

Varmt välkommen önskar JVBK:s styrelse!





# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

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

## I nästa nummer

TV-kändisen  
från serien Hedebyborna



Bilbyggaren i Lit

Reserapport  
Wolfsburg



Ulfs Appendix K

Kåseri av Age Berg  
Reportage från årsmötet  
Reportage från Tjålasvången  
Reportage från Luciafika och cruising  
... och mycket annat

## Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och har cirka 1 100 medlemmar. Klubben ska:

- främja intresset för tekniskt och historiskt intressanta fordon
- vara ett forum för utbyte av information mellan medlemmarna
- tillvarata och bevara kunskap inom veteranfordonshobbyn skapa förståelse och goodwill för klubbens verksamhet.

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 MHRF, Motorhistoriska Riksförbundet. JVBK:s medlemmar får kostnadsfritt annonsera i Backspegeln i form av radannonser.

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

Ny adress till  
hemsidan  
[www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)

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

# Jemtlands Veteranbilkлубb

Teknikland, Optands Flygfält 107, 831 92 Östersund • 070-397 00 15  
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: [www.jvbk.se](http://www.jvbk.se)

