

Backspegeln

Tema **RALLY**



4 HÖT
DÖRRARS **RÖD**

*Tjej med
fordonsintresse*

REDAKTION

Göte Högbom, redaktör, ansv. utgivare
070-604 53 01

gote.hogbom@gmail.com

Sture Hernerud, 070-660 49 99

sture@taxiglesbygd.se

Anna Carin Jansson, 070-666 08 46

janssonannacarin@yahoo.com

Rolf Nilsson, 070-336 66 44

kiemencoupe@hotmail.se

Magnus Roos, 073-180 30 33

roos.kaisillac@outlook.com

Agne Ottosson, 070-567 99 90

agneotto@gmail.com

FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design, Kännåsen

TRYCK

Trydells Tryckeri AB, Laholm, 2017

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.

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera och korta inskickade manus samt avgöra i vilket nummer inskickat material publiceras. Skicka material till redaktören Göte Högbom.

BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB
i mars, juni, oktober och december.

ADRESS

Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön.

UPPLAGA

1 160 exemplar, 4 nummer per år.

OMSLAG

Sture Herneruds Amazon -65, förbil på årets Offerdalingen.

FOTO Bengt-Åke Orrell

Redaktören har ordet

Vårnumret 2005 blev mitt första som redaktör och ansvarig utgivare för Backspegeln. Det kändes lite agasamt att ta vid efter Maria Bogren som hade erfarenhet från tidningsbranschen men på nåt sätt har det ändå fungerat. Det här numret blir nu mitt oåterkalleligen sista. Jag försökte sluta redan för drygt två år sedan men då var det ingen som var beredd att ta över, vilket det finns nu. Från nästa nummer tar Rolf Nilsson över som redaktör och det känns bra. Rolf har varit med i redaktionskommittén under senaste året.

Så vad är då erfarenheterna av 12 år och 49 producerade nummer av Backspegeln? Ja – en massa jobb förstås men främst tänker jag på alla trevliga medlemmar som jag träffat under den här tiden. Alla utan undantag har ställt upp när jag velat få veta lite mer om deras klenoder och fotografera från alla möjliga vinklar. Jag har sagt det förr och nu upprepar jag det igen. Medlemskapet i JVBK ger så mycket mer om man engagerar sig på något sätt. Alla har givetvis inte möjlighet till det av

olika skäl men de som provar på tror jag alla kan hålla med mej.

Nu kommer jag inte helt att släppa kontakten med Backspegeln. Jag kommer att frilansa framöver och exempelvis årets 50-åring och årets 100-åring vill jag gärna fortsätta med liksom exempelvis återbesök hos Wolf Paulus och Hasse Sundin för att se hur deras projekt fortskrider. Årets 100-åring är förresten redan inringad, nu ska jag undersöka om det går att hitta en 50-åring japan.

Tack till alla som hjälpt till med artiklar och tips, tack till alla redaktionsmedlemmar och tack till er alla läsare som kommit med positiva kommentarer om tidningen! Och till sist – ett stort tack till vår eminente layoutare Mikael Karlsson!



GÖTE HÖGBOM REDAKTÖR
gote.hogbom@gmail.com

Innehåll

Kåseri

4 Bilintressesets baksidor

Magnus flyttar saker fram och tillbaka

Tema RALLY

6 Motorsporten tidigt ute

Rallyfolket håller sina veteranbilar i bra skick

8 Jämtlands motorklubb genom tiderna

Klubbkassan tömdes vid en fest

11 Jämtrallyt 1965

Bildkavalkad från rallyt

12 Vauxhalls Viva GT

Kommer du ihåg den här bilen?

13 Jämtrallyt 1966

Bildkavalkad från rallyt

14 Hallviken banrace 1968

Bildkavalkad från racet

15 Samma bilar än idag

Gamla rallybilar

Mitt fordon

16 Händiga bröder i Kläppen

Många olika fordon på gården

19 Sundin på gång

Flera projekt på gång

20 4-dörrars hot rod

En Plymouth de Luxe byggs om

Evenemang

5 Luciafika med pokal och cruising

Det traditionella luciafirandet

Porträttet

32 Clara på två eller fyra hjul

En tjej med gediget fordonsintresse

Rally

25 Tjälasvängen vid sjö och i fjäll

Kyligt och 95 ekipage

Reseberättelse och historik

22 Östersunds äldsta bilverkstad

Ulf Olssons bilverkstad fyller snart 100 år

24 Minnesluckan

Rolf Nilsson berättar minnen

28 Auto e Moto Epoca

Veteranbilsmarknad med höga priser

30 Enzo & Dino Ferrari Race Way Imola

Säsongsavslutning för Classic racing

Klubbnytt

34 Årsmöte och klubbinformation



Bilintressets baksidor

TEXT & FOTO Magnus Myrenhammar

Ibland undrar man vad man håller på med. Ni vet det där eviga flyttandet av saker fram och tillbaka. En timme i garaget med effektivt skruvande är egentligen en lång rad av händelser innan man är framme vid det som är roligt. Saker skall hämtas, läggas i lådor, lämnas, flyttas, bäras än hit än dit och så vidare. Just nu är det renovering av en 99 turbo i mitt garage, första årsmodellen 1978 som satte SAAB på bilkartan för alltid. En sådan med turbomätare uppe på instrumentbrädan och incafälgar. Nu är det emellertid ett tag innan turbomätaren kommer att vandra genom det gula fältet upp på det röda. Väldigt lång tid faktiskt för just nu flyttar jag bildelar. Bilen är helt demonterad liksom reservdelsbilen. Allt är isärbombat och lagt i lådor tydligt uppmärkt och dokumenterat. Det är just dessa lådor som har flyttats senaste månaderna. Upp på vinden, till förrådet, större delar ut på gården, andra delar ut på "till återvinningen", med mera. Sistnämnda högen växer till grannarnas stora förtret. Jag är mest glad att det är delar jag bara behöver flytta två gånger till. Upp på släpet och sedan från släpet till containern. Glädjeämnen finns men är små som till exempel i somras när en märkesbroder frågade om jag visste om någon baklucka till en combicoupé. Reptilsnabbt svarade jag: "Jag har en hemma på min gräsmatta och du får den gratis om du hämtar den." En sak mindre att flytta!

Logistikövningarna inkluderar också flytt av hela bilar. Då inte alla bilar ryms hemma är det nödvändigt att hyra garage. Och dit skall bilar flyttas och hämtas. Ingen garageplats är ledig så logistiken är ett nödvändigt ont. Ja, som inte detta räcker vill jag att vissa jobb ska göras av någon som är mer skicklig än undertecknad. Då blir det flytt med biltrailer och hela den logistiken. Ja, så i slutändan kan man verkligen fundera på hur mycket flyttande som behövs för en timmas effektivt skruvande i garaget?

När jag funderar på det hela kan jag konstatera att detta med flyttande av saker inte är något nytt utan börjande redan när jag hjälpte min far i garaget med hans 30-tals amerikanare. Flytta och lyfta motorer, växellådor, bakaxlar, reservdelar, extra motorer, karosser, ramar, bra att ha delar, med mera. Den stora



ångesten var när en renoverad motor skulle upp en halvtrappa till garaget från verkstaden i källaren där renoveringen skedde. Tunga pjäser de där och i sann "jag kan själv anda" skedde all flytt utan moderna hjälpmedel som motorlyft. Domkraft på sin höjd samt med spett och lutande plan och ett gäng regler och brädor i lämplig storlek.

Tänk om det finns enklare sätt att renovera bilar än att flytta saker fram och tillbaka. Eller så kanske det är en del av charmen med det hela?

Tänk om det finns enklare sätt att renovera bilar än att flytta saker fram och tillbaka.

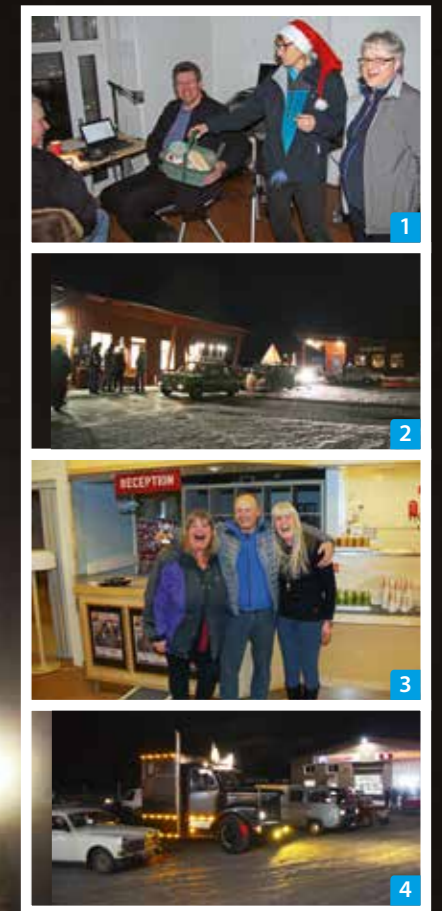
Luciafika med pokal och cruising

TEXT & FOTO Göte Högbom

10 december var det tid avsatt i JVBK:s kalender för firande av ljusdrottningen Lucia. Stor samling blev det på Teknikland – ett sjuttital kom och njöt av glögg, dricka, kaffe och pepparkaka. I år hägrade en pokal för stilfullaste ekipage och priset hämtades hem av Robert Edvardsson med en monumental pyramidal skapelse på taket till sin imponerande stora Mercedes.

Vid 18-tiden förbereddes för den sedvanliga cruisingen till tal och musik av högt uppskattade Radio Krokomb med Kjell-Erik Jonasson, Affe Fastesson och Hector Carlén. Tomtemor Monika Grönkvist och Elsy Söderström hade med sig en fikakorg till de radioaktiva.

Många hade smyckat sina fordon med till jul och lucia hörande attribut: julstjärnor, adventsljusstakar, tomtar ljusslingor med mera. Lämpligt vinterväder lockade många att cruisa runt i staden.



1. Tomtemor Monika Grönkvist assisterad av Elsy Söderström förärrar radiogänget med en fikakorg.
2. Samling inför cruisingavfärden.
3. Vinnaren av stilfullaste ekipage, Robert Edvardsson, omgiven av Annika och Anki.
4. I vanlig ordning blev det spontanparkering vid Ahlanders. Om det hade funnits ett pris för mest antal lampor så skulle Curt Nilsson vara ohotad vinnare med sin lastbil.
5. Redaktörens Renault tävlar i skönhet med Rådhusgranen. Vinnare? Båda förstås!



Motorsporten tidigt ute

TEXT Sture Hernerud FOTO Bengt-Åke Orrell

Bilismens utveckling och motorsport har varit starkt sammankopplade redan från början av nittonhundratalet. Så också i vårt län där det finns bilder på biltävlingar redan på 1920-talet. Sture Persson i Handög, Lit har genom ett antal fina artiklar visat hur utvecklingen sett ut och än idag har motorsporten ett starkt fäste i länet. Det framgår också av de bilder som Bengt-Åke Orrell från Åre tog i samband med rallytävlingen Offerdalingen som kördes i januari i år där den historiska klassen innehöll väldigt många och välvärdade bilar från hela landet. Man kan konstatera att rallyfolket i hög grad bidrar till att hålla sina veterarbilar i bra skick och de används dessutom regelbundet. Anmärkningarna hos bilprovningen på de här bilarna är näst intill obefintliga.

En av de mest kända och mest spektakulära rallytävlingarna som körts i Sverige har varit det legendariska Svenska rallyt till Midnattssolen, som i folkmun sedan blev kort och gott Midnattssolsrallyt. Delar av tävlingen genomfördes under många år på de jämtländska vägarna och vissa sträckor blev legendariska och utslagsgivande som till exempel sträckan Husås-Andviken.

Under åren 1950-1964 kördes rallyt varje år med start i Stockholm medan målplatsen varierade lite genom åren. Som längst avslutades tävlingen i Kiruna och med en backtävling inne i gruva!

Tävlingen fick ett stort genomslag och nådde också internationell status med många duktiga deltagare från många länder. 1964 upphörde tävlingarna mycket beroende på att myndigheterna såg stora problem med trafiksäkerhet, avstängda allmänna vägar och dessutom ett stort slitage på våta grusvägar. Tävlingen har sedan återuppstått men körs sedan ett tiotal år bara i de mellersta delarna av landet och enbart med historiska fordon och tyvärr är man inte ens i närheten av midnattssolen.



Den då unge amatörfotografen Bengt-Åke Orrell från Åre men med rötter från Rossön har lånat ut ett hittills aldrig publicerat fotomaterial som är helt unikt, där han bland annat dokumenterade en specialsträcka i rallyt från 1963 och det är bilder från Täsjöbacken som visas här.

För er som vill läsa mer om Midnattssolsrallyn och andra tävlingar från

en svunnen tid kan jag rekommendera hemsidan för "Taksökare och Takplåt", www.taksokare.se, som genom Bobby Wahren i Bålsta försett mig med intressanta faktauppgifter. ■



1. Karl-Erik Lagestam från Östersund och JMK, även kallad Kalle Hårding, fick det här året möjligheten att köra en fabriksbil från Ford. Modellen heter Falcon Futura Sprint men dessvärre lyckades inte Kalle ta den hela vägen till Kiruna men i Täsjö gick det undan.
2. I väntan på start i Täsjö. Tre röda fina Saabar väntar på att få "hissa trottelnarna". Möjligen finns Erik Karlsson i någon av dem. Förarna klagade lite på vägen och på bilden ser man att det regnar ganska mycket och gjorde grusvägen mjuk, men det var ju lika för alla ...
3. BMW som var anmäld av Förenade Bil AB i klass VII trimmade standardvagnar högst 700 cc, kördes av Stig Lester/Nils Pettersson, Bengtsfors MC. Skärmarna över ljusen var ju ganska vanliga under senare delen av 1950-talet och början av 60-talet men gjorde nog störst nytta i ymnigt snöfall på vintern.
4. "Man tager vad man haver" som i detta fall en SAAB 95 från Upplands Väsby MK.
5. Finländaren Timo Mäkinen i en Austin Healy som inte heller nådde målet i Kiruna. Fanns det störtbåge och bälten i bilen? Knappast ...
6. Ytterligare en udda fågel bland ekipagen. En Chevrolet Corvair Combi från Piteå som framfördes av Majvor Näsman och Hjördis Eriksson. De tvingades tyvärr bryta tävlingen någonstans norrut.
7. Berndt Jansson från Botkyrka i sin Porsche Carrera blev så småningom totalsegrare i rallyt. Inte ens i den här utpräglade tävlingsbilen verkar det finnas säkerhetsbälten ...
8. Troligen en elegant herre som föråkare i backen med en splitter ny BMW. Säkerhetsutrustningen var väl lite sisådär ... Idag måste alla så kallade nollbilar, alltså föråkare, vara besiktigade för tävling och säkerhetsutrustningen är lika som för övriga deltagare.
9. Pat Moss som segrade i damklassen och blev trea totalt med en Cortina Lotus. Hon gifte sig för övrigt detta år med Erik Karlsson "på taket". Hon var också syster till den legendariska formel 1-föraren Stirling Moss.

Jämtlands motorklubb genom tiderna

TEXT Sture Persson, Handog

Jämtlands Motorklubb, JMK, bildades 1924 och är alltså på god väg mot 100-årsjubileum. Under en så lång tidsperiod, har det helt naturligt varit många upp- och nedgångar i klubbens verksamhet. Men i stort kan man dock säga att JMK är och har varit en mycket driftig klubb. Det gäller både antalet aktiva och antalet arrangemang. Under storhetstiden i slutet av förra århundradet, var det inte många motorklubbar i Sverige som kunde mäta sig i verksamhet med JMK. När klubben var som störst i början på åttiotalet, hade 441 medlemmar någon form av licens för bilsport. Till detta kommer klubbens aktiva på MC-sidan. När Svenska Bilsportförbundet hade en licensvärvningskampanj strax före sekelskiftet, var JMK enda klubben med över 200 licensierade. När det gäller att arrangera många tävlingar var JMK alltid i topp i Sverige från början av sjuttioalet till år 2000. Minst ett tävlingstillfälle per månad hörde till vanligheterna då. För att bli klubbmästare i rally 1975, fanns det 14 deltävlingar att ställa upp i. Tre SM-deltävlingar på ett år och fyra nationella rallytävlingar på en månad inger också respekt. Numer är verksamheten nere på en mer normal nivå. Idag är Östersunds Motorstadion navet i klubbens

verksamhet. Området började bebyggas 1981 och har idag banor för folkrace, rallycross, go-cart, miniracing och rundbana för MC. Dessutom finns många olika servicebyggnader och samlingslokaler.

Långa tävlingar

Tyvärr så finns idag mycket lite dokumentation från klubbens första 37 år. I samband med en brand 1961 förstördes alla tävlingshandlingar. Det enda som återstår från den tiden är mötesprotokollet som förvarades hemma hos ordförande Gordon Brohlén. Följande resumé är hämtad från dessa protokoll.

JMK var inte ens halvåret gammal, när första tävlingen kördes. En tillförlitlighetstävling över 185 km som avslutades med baktävling från Vallsundet upp till Frösö kyrka. En intressant notering från första årens verksamhet, var tävlingarnas längd. Ofta var det 25–30 mil som skulle köras. Rekordet tar nog tävlingen den 3 mars 1929 som var hela 45 mil lång på förmodligen inte allt för fina vintervägar. Det var säkert ordentliga strapatser, då deltagarna inte var allt för rutinerade. Yrkeschaufförer räknades som proffs och fick inte delta i tävlingarna. I början av trettioalet, fick JMK känning av allt bistrare tider. Medlemsantalet sjönk och

årsavgiften sänktes från 10 kronor till 7 kronor.

Ebb i kassan till många tävlingar

1934 var det så dags för klubbens första jubileum. Tio år skulle firas. Då festades det till ordentligt. Så ordentligt att inte bara alla flaskor tömdes, utan även klubbkassan. Detta innebar att verksamhet låg nere under 1935, på grund av stora likviditetsproblem. Naturligtvis så låg verksamheten nere även under andra världskriget. 1947 är det så dags för uppstart igen. 33 bilar och motorcyklar startade i först OT-tävlingen. OT stod för orientering och tillförlitlighet. Året därpå var det premiär för biltävlingar på Östersunds Travbana och även inledningen på ett trivsamt samarbete mellan motor- och travfolk.

JMK arrangerade större och större tävlingar. Klubben växte snabbt, då det fanns ett stort och grundmurat motorintresse i länet. 1954 var det så dags att bilda underavdelningar ute i länet. I Strömsund bildades MK Norra, Sveg fick MK Södra och i Hammarstrand återfanns MK Östra. En kort period fanns verksamhet även i Funäsdalen och Sikås. Lokalavdelningarna var väl så verksamma som moderklubben.



Tävlingarna Kärleksstigen, Härjedalsbrickan, Luciajakten och Tjuvfiskarslingan var klassiska OT-tävlingar som sköttes av underavdelningarna. Storsjöpokalen och LT-trofén var renodlade bilorienteringar som moderklubben ansvarade för. Pokalen som kördes första gången 1952 var många gånger deltävling i SM. Tävlingen gick i graven 1991. Då som finaltävling i Nordiska Mästerskapen.

Midnattssolsrallyt utvecklas

Under femtiotalet bidrog JMK stort till att KAK:s Midnattssolsrally blev en mycket populär tävling. Ofta var start eller mål förlagt till Östersund. Sporrade av framgångarna med den tävlingen, började klubben planera ett eget stort rally. Efter några års förberedelser, kunde tävlingsledaren Gordon Brohlén bjuda in till premiärtävling för Jämt-Rallyt 1961. Olle Bromark från MK Orion segrade i premiärtävlingen före hemmaföraren Birger Hellgren.

Tävlingen kördes årligen fram till 1972. 1973 behövdes som planeringsår, för jubileumsåret 1974 ingick Jämt-Rallyt som deltävling i European Rally Championship. Med hela 45 mil specialsträckor i tävlingen och endast 80 startande, blev det ett ordentligt ekonomiskt

bakslag. En kommunal förlustgaranti på 50 000 kronor räddade klubben från konkurs. Tävlingen blev dock mycket omskriven. För första gången i Sverige, var det direktrapportering av tider från specialsträckorna och databaserad resultatredovisning.

Lite kuriosita från den tävlingen var en märklig stallorder för att utse totalsegrare. Stig Blomqvist och Per Eklund var då mycket överlägsna i sina Saab V4:or. Saabs tävlingschef Bosse Svanér kunde ha lite roligt och bestämde att den som låg tvåa vid halvtidsuppehållet, fick åka resten av tävlingen på samma omgång Dunlop-däck. Stig var några sekunder efter Per vid uppehållet i Österström och var därmed chanslös på totalsegern.

1975 kördes tävlingen med mer normal längd. 1977 var det premiär för Jämt-Rallyt som vintertävling. Jämtländska vintervägar har alltid varit populära. 20 mil SS och SM-poäng lockade 180 startande. Aldrig tidigare hade tävlingen lockat så många startande. Tyvärr så blev det strul med tidtagningen på SS 13. Sträckan ströks och Stig Blomqvist fick segern.

1979 och 1981 var sista gångerna rallyt kördes på dyra sommarvägar. Med förlustsiffror på mellan 50 000 och 100 000

kronor, ansåg klubbledningen att det inte längre var försvarbart att köra tävlingen. Ingvar Carlsson respektive Björn "Nalle" Johansson blev sista sommarsegrarna.

Jämt-Rallyt gjorde ett gästspel i tävlingskalendern 1990 och då som SM-deltävling i nationella klassen. Sten-Erik Eriksson, SMK Sundsvall var snabbast. Den tävlingen blev även elddopet för Ottar Mårtenssons resultatredovisningsprogram. Ett program som verkligen underlättar för rallyarrangörerna i Jämtland.

År 2003–2006 ingick Jämt-Rallyt som supportklass i Snow Rally Sweden. 2007–2010 var rallyt en av deltävlingarna i Super-Cupen. Därmed har rallyt funnits med i tävlingskalendern vid 25 tillfällen.

JMK som SM-arrangör

Under 1970- och 80-talet utnyttjades JMK flitigt av Svenska Bilsportförbundet som SM-arrangör. Vid 23 tillfällen var klubben ansvarig för mästerskapstävling i rally, backe, bilorientering eller isracing för bilar. Lägg därtill VM-kval och SM-deltävlingar i isracing för MC, så förstär man att vissa saker blev lidande i klubben till exempel medlemsvård. Det resulterade i en hel del avknoppningar från klubben. Klubbar bildades i Föllinge, Stugun, Krokomb och Offerdal. Under en

kort tid fanns det klubbar även i Gimdalen, Revsund och Järpen.

Funktionärerna lessnade

Som tidigare nämnts, så kördes i JMK:s regi många rallytävlingar under ett verksamhetsår. Många levde bara så länge namnsponsorerna var villiga att betala. Tävlingsarna som alltid var återkommande var Jämt-Natta, Nuttevalsen och Kanonrundan. Jämt-Natta kördes första gången 1966 och då i samarbete med MK Nordjämten. Åke ”Bryggarn” Andersson från Uppsala segrade. 1968 var tävlingen ett riktigt mastodontprov. Totalt 45 mil med halvtidsvila i Strömsund. Nu kördes inte de tre sista sträckorna då tävlingsfältet var rejält försenat. Funktionärerna blev less på att vänta och åkte helt sonika hem. Ganska förståeligt, då första bil kom till slutmålet i Östersund klockan tre på morgonen. 1986 ingick Jämt-Natta som deltävling i JSM. Tävlingen har ofta körts samma helg som Svenska Rallyt. Då är det naturligt att flesta segrarna kommer från distriktet. Hasse Hansson är bäst med sex vinster. Nuvarande vandringspris i Jämt-Natta skänktes Stefans Buss & Bilplåt år 1999. Peter Ågren, JMK, är poängbäst mycket beroende på att tävlingen inte körts sedan 2007.

Aspås och Nutte gav vandringspris

Även Nuttevalsen såg dagens ljus 1966. Premiärsegrare var Edvin Larsson i trimmade klassen och Kjell Hellgren i standardklassen. Båda två körde för JMK. Tävlingsnamnet är säkert lite märkligt för många. Så här ligger det till. På sextioalet fanns det mycket populära TV-programmet Hylands Hörna. John Elfström, mera känd som Åsa-Nisse, var en återkommande gäst i i programmet. John gjorde en roll som ”Nutte” i Hörnan. Fler av tävlingens sträckor kördes runt Aspås och då John Elfström hade sina rötter i Aspås, ja då förstår ni hur tävlingen fick sitt namn.

När John ”Nutte” Elfström blev medveten om att en rallytävling uppkallats efter honom, då skänktes John ett vandringspris till snabbaste förare på specialsträckan som gick i närheten av hans barndomshem. Första inteckningen togs av Gunnar Olsson, JMK. Sten-Erik Er-

”1934 var det så dags för klubbens första jubileum. Tio år skulle firas. Då festades det till ordentligt. Så ordentligt att inte bara alla flaskor tömdes, utan även klubbkassan.

iksson från Sundsvall blev först till tre inteckningar och tog priset för gott.

Längsta tävlingen kördes 1980. Roland Jonsson och Låbbas Berggren hade snickrat ihop en bana med 19 specialsträckor. Ingemar Strömberg från MK Nordjämten, segrade i mastodontprovet och hade en körtid på över 2,5 timmar över de 18 milen specialsträckor. Ingemar fick fyra tävlingsdäck i förstapris. En klen tröst för Ingemar som kört slut på åtta däck under tävlingen.

Sandström & Ljungqvist gjorde under en femårsperiod en ekonomisk satsning på tävlingen. Nuttevalsen blev snudd på en riksangelägenhet för Sveriges rallyförare. Ingen annan enskild rallytävling hade så generöst med prispengar som Nuttevalsen. Det resulterade i högkvalitativa startfält med många deltagare ur den yppersta eliten. Senaste och upplaga nr 36 av Nuttevalsen avgjordes 2008 i Rissna. Sten-Erik Eriksson och Jörgen Edholm, Stuguns MK, är bäst med sex totalsegrare var i tävlingen. Flitigaste deltagare är Stefan Jonsson, JMK, med trettio år i Nuttevalsens spår.

Kanontävling för ekonomin

Kanonrundan är den tävling som rent ekonomiskt betytt mest för JMK. En kort tävling med relativt små förberedelser och låga omkostnader på Grytans Skjutfält. Tävlingen hade alltid stora startfält och drog mycket publik. Lågt räknat gav tävlingen ett netto i snitt på minst 25 000 kronor per tävlingstillfälle. Kanonrundan kördes 31 gånger innan Försvarmakten satte stopp för rallytävlingar på skjutfäl-

tet 2003. Med andra ord, så har tävlingen dragit in mellan ¾ och 1 miljon kronor till klubbkassan. Göran Westman var upphovsman till Kanonrundan som kördes första gången 1973 och då med Roland Haglund som segrare. Sen handlade det mycket om Hasse Hansson. Mellan 1975 och 1995 segrade Hasse 13 gånger och det i en mängd olika bilmärken.

Året som satt spår

1994 är ett år som satt många spår i länets och även svensk rallyverksamhet. JMK fyllde jämna år och skulle fira det med någon form av jubileumstävling. Då var det 30 år sedan Svenska Rallyt till Midnattssolen senast kördes och det tillsammans med JMK:s 70 år, blev en perfekt anledning att jubilera. Det tyckte även vägverket och upplät för första gången sedan 1967, allmänna vägar för rallyändamål. Tävlingen döptes till Midnattssolsrallyt i Jämtland och var en deltävling i Klassiska Rallycupen. Tänk att återigen få köra Husås-Anviken.

Sylvia Österberg, PI Valfridsson och alla övriga deltagare var lyriska vid målgång. Vägverket tyckte tydligen att JMK skötte sig, för sedan har det varit relativt enkelt att få utnyttja allmänna vägar i samband med mästerskapstävlingar. ■



Jämtrallyt 1965

BILDTEXT Sture Hernerud FOTO Bengt-Åke Orrell

Specialsträckan Mattmar-Rissnegården, Semlan tillhör en av de verkligt klassiska rallyvägarna. Målgången vid Risgården blev alltid spektakulär eftersom det var ett dubbelhopp efter en raksträcka där.



1. Även en stor Opel med 6 cylindrar kan flyga liksom en Renault Gordini.
2. En Cortina GT landade snett vid målgången och kraschade. Hjälpsamma åskådare finns alltid till hands vid sådana tillfällen. Grabbarna klarade sig bra men bilen fick rejält med stryk!
3. En VW 1500 S gör ett praktfullt skutt in i mål.
4. SAAB började ju med flygplanstillverkning och det verkar sitta i ...
5. En ung Björn Waldegård med sin VW 1500 S som verkar väldigt nöjd efter målgång. Den här sträckan blev en av hans stora favoriter.



Jämtrallyt 1966

Jämtrallyt 1966 och den klassiska sträckan Glösa-Lungret i Alsen som fortfarande används vid nationella tävlingar.

BILDTEXT Sture Hernerud FOTO Bengt-Åke Orrell



1. En ny VW 1600 och en lika ny Amazon, med dåtidens röda skyltar, kör för fullt med "hissade trottlar".
2. En BMC Cooper S börjar bli farligt nära fotografen.
3. Nästa Hundkoja grejar inte kurvan och fotografen söker sig till en tryggare plats.
4. Det brukar vara SAAB av äldre modell som kallas Trubbnos men här är det ny Opel som gör skäl för namnet.
5. PV som inte klarade kurvan, hamnade upp och ner. Snabb plåtrikning, oljepåfyllning och sen iväg! Notera tävlingsklädseln på kartläsaren! Och oljepåfyllaren – han hade slips!
6. Rallyt var, och är, ett stort folknöje vilket parkeringsbilden från Alsenviken visar.

Kommer du ihåg Vauxhalls Viva GT?

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Det tävlades flitigt i skogen med bil under 60- och 70-talet, såväl sommar som vinter, med ett stort deltagarantal. Nuttevalsen och Kanonrundan kan nämnas som två populära vinterrallyn arrangerade av Jämtlands Motor Klubb och i Härjedalen kördes bland annat Härjedalsbrickan. Jämtrallyt var en stor och populär sommartävling med SM-status och fick därigenom deltagare från hela Sverige där många även var "fabriksförare" anställda av den svenska generalagenten för respektive märke. Bland annat Volvo, SAAB, VW och Opel hade egna stall med bilar och förare i både grupp 1 och den mer trimmade grupp 2 klassen.

Parallellt med den populära Rallykadetten försökte GM i Sverige under 1968 och 1969 även lansera Vauxhall Viva GT. Man annonserade i motortidningar efter rallyförare som erbjöds bil och support till bra priser. Per Tjerneld, i rallykretsar välkänd Opelåkare, fick erbjudandet att marknadsföra Viva GT:n i lite större sammanhang. Resultaten uteblev dock och Tjerneld återgick efter en tid till Opel. Bättre gick det då för till exempel Boo Brasta som vann SM-guld på is, vintern 1969-70 med en Blydenstein-trimmad högerstyrd Viva GT.

Ett exemplar av denna sällsynta modell kom till Jämtland tack vare Torleif Granlöf som tävlat flitigt i skogen under många år. Under ett samtal en kall januaridag i år, berättar Torleif, att han liftade med en långträdare ner till det som stockholmarna så slarvigt kallar "Mellansverige" för att köpa en Viva GT av Per Tjerneld. Det här hände alltså någon gång i början av 70-talet och Torleif körde sen bilen, som var fullt rallyutrustad i grupp 2 skick och lastad med 5 fulldubbade vinterhjul och några lådor reservdelar i bagaget, hela vägen hem. Trailersläp med färggranna aluminiumkåpor var något man inte ens visste att man kunde drömma om då. Z5226 blev bilens jämtländska identitet och Torleif ställde upp i en hel del tävlingar med Viva några säsonger och deltog bland annat i Jämtrallyt 1972 som det året var en deltävling både i rally-SM och rally-NM och därmed var extra långt. Torleif minns inga allvarligare problem än att bakstötdämparna inte alls höll måttet och några stabilare saker var inte framtagna till bilen. Han sålde Viva efter ett

tag till Bengt Nilsson som modifierade den för isbana, och den gick i is-SM en vinter. Efter ytterligare någon ägare, omhändertogs bilen i början av 90-talet av Hans Emerén som renoverade den till originalskick. Nu är Viva åter under renovering av ny ägare lite längre söderut i Sverige.

Viva var Vauxhalls svar på Opels Kadett och när Opel sänkte ner Rekordens 1900 motor i Kadetten gjorde Vauxhall likadant och Viva fick Viktors stabila 2 liters motor toppad med dubbla Zenith/Stromberg förgasare. Därmed fanns två potenta rallybilar: Opel Kadett Rally och Vauxhall Viva GT. Hästkraftmässigt vann Viva med 113 hk mot Kadettens 102 hk. Viva drogs tyvärr med en del barnsjukdomar och tillförlitligheten var därför inte så hög som man kunde förvänta sig, utan den försvann från både rallyskogar och banor efter bara något år. Synd på en både potent och tuff bil. ■



1. Som ny igen, efter Emeréns kunniga handpåläggning.
2. Torleif med co-driver Per Ove Lindberg i Z5226 under Jämtrallyt 1972. Foto från Torleifs arkiv.
3. Kalla fakta från GM:s interna servicebulletin nr 4 1968.
4. GM:s tävlingsavdelning satsade till en början stort på lanseringen av Viva men det hela rann mer eller mindre ut i sanden efter ett tag. Till en del beroende på att bilen inte var helt utprovad från fabrik, men förmodligen hade man också redan fullt upp med alla rallykadetter som snabbt blev en mycket populär tävlingsbil. Här i en annons i Illustrerad Motor Sport (IMS) nr 6 1969.

Hallviken banrace 1968

BILDTEXT Sture Hernerud FOTO Bengt-Åke Orrell



1. Fiat 600 Abarth.
2. "Vi kör så det ryker!"
3. En stor Mustang med bucklig skärm tävlar i samma race med en betydligt mindre Opel Kadett Rallye.
4. En lightversion av formel 1-bilar som kallades Formel V och hade folkvagnsmotor.
5. Närbild mellan en Alfa Romeo från Jämtland och en Rallye Kadett.
6. Fula bucklor på den fina Kadetten, även Alfian fick stygga skador.
7. Trångt i första kurvan och i täten ligger en splitter ny BMW 1600 ti som kommer från Skåne, vilket visar vad populärt det var att tävla i Hallviken.
8. Rejåla framdäck på en Camaro med 327-motor.

Samma bilar än idag

TEXT Sture Hernerud FOTO Bengt-Åke Orrell

På bilderna från Jämtrallyna 1963–1966 är bilarna ganska nya, några helt nya med rödskyftar. På de här bilderna kan ni se att en del av bilarna är från den tiden och nu skriver vi nutid. 44 Historiska ekipage från hela landet deltog i årets upplaga av Offerdalingen som ingår i Historiska cupen. Den kallas också Rallyklassikerna. Sture Persson, Handog, tävlar flitigt i den klassen med sin SAAB -72 som han ägt sedan den var ny.



1. Henrik Boivie, Almunge. Ford Escort GT, -68.
2. Jöns Jonsson, Offerdal. Opel Kadett Coupé, -75.
3. PH Hedberg, Söderhamn. Volvo Amazon, -65.
4. Mikael Lööv, Rasbo. Opel Ascona Rallye, -72.
5. Till vänster Bo Eriksson, Norberg och Leif B Andersson, Fagersta. Båda med Ford Cortina GT, -66.
6. Till vänster Patrik Dybeck, Gävle med Volkswagen Golf typ 1 och Martin Bylund, Gävle med Golf GLS, -78.
7. Lars Hällbo, Säter. SAAB Sport, -65.

Händiga bröder i Kläppen

TEXT & FOTO Göte Högbom

Bröderna Fritz och Lars Göran Johanson i Kläppen, Offerdal brukar dyka upp på träffar med intressanta motorcyklar. Fritz på tvåhjulingar och Lars Göran på eller rättare sagt i trehjulingar. Vid sommarens fikaträff i Offerdal gjorde redaktören en förfrågan om möjlighet till ett besök och det beviljades välvilligt och den 19 juli var det dags.

Fritz kom över sin första motorcykel redan 1962 då han var 12 år. Han fick då resterna av en Royal Enfield -47, 500 cc, av sin kusin och på en mjölkkräa fraktade han hem "skrotet". Sakletandet för att få motorcykeln komplett och körbar inleddes omgående men det visade sig skulle komma att ta tid, först en bit in på 90-talet var den komplett. En del avvikelse från originalet blev det exempelvis mer krom. Möjligen kommer Fritz att "originalisera" motorcykeln.

Bland det som är att betrakta som omöjliga projekt finns en Speed -51. Den finns också under beteckningen Monark 400. Ram, bakskärm och framgaffel bildade grunden den här gången. Ramnumret återfanns och med detta kunde identiteten fastställas. Motorcykeln hade ursprungligen ägts av en man vid namn Bylund i Ocke. Många delar gick att skaffa på marknader men batterilåda, kedjeskydd och baklykta har Fritz tillverkat. Beträffande baklyktan så visade det sig senare att såna fanns att köpa. En originalliknande pump hittade han på OK/Q8.

För 10 år sedan fick Fritz möjlighet att köpa en Husqvarna 118, -50. Förste äga-

ren var Sigvard Birgersson, Tångeråsen och namnskylden finns fortfarande kvar. Även här var skicket skrothögsbetonat. Bland det som Fritz själv fått tillverka är verktyglådan och fotstöden.

Ett projekt som var lite mer komplett men ändå i ganska nedgången skick är hans Royal Enfield G -51. Förste ägare var en elektriker Jönsson i Kaxås som använde den i jobbet. Även här blev det tillverkning av en del detaljer som inte kunnat finnas på marknader. Sadeln gick att få tag på men



1. Royal Enfield G -51 med egentillverkad bönpall.
2. HD -92, ombyggd från Super Glider till Long Rider.
3. Första projektet, Royal Enfield 500 cc, -47. Påbörjades redan 1962 och blev klart en bit in på 90-talet.
4. Speed -51. Baklyktan som så förnämligt tillverkats av Fritz visade sig finnas att köpa. Välputsad svänghjulskåpa med vriden fotograf.
5. Sigvard Birgerssons HVA 118 cc -50 som återuppstätt i sin forna glans.



bönpallen har Fritz själv tillverkat.

Bruksmotorcykeln, som brukar rulla 200 mil per år, är en Harley Davidsson -92. Som ny hette modellen Super Glider men Fritz ville egentligen ha en Long Rider men den var inte överkomlig då 1992. 1995 hade han samlat mod och pengar och då blev det ombyggnad av motorcykeln så på så vis fick han till sin önskade Long Rider.

Så till Lars-Göran och hans trehjuliga Messerschmittar. Den första, en modell 200 från 1958, skaffade han omkring 1995. Den var krockad vid köpet och en helrenovering var nödvändig. Ny "ostkupa" inköptes från Finland. Reservdelar finns det ganska gott om i Tyskland. Den blev klar 1997 och 1998 blev det en långresa till Åland och året därpå styrdes färden till Nordkapp. Efter renoveringen har den körts omkring 1 900 mil.

Nästa Messerschmitt, en 55:a, köptes av en granne 2004. Den var körbar men i dåligt skick, rost i golv och med behov av motorrenovering. Efter helrenovering har den nu gått 1 100 mil. Det här är en

exportmodell vilket betyder tvåfärgad, extra lister och klocka.

På gården i Kläppen uppstod ett behov av en gårdstraktor och vad gör man då om man är händig – jo då tillverkar man en! Fritz skred till verket och grunden består av motor från ett Honda-elverk, växellåda och axlar från Opel Kadett -65 och variator från en snöskoter. En kul grej är att sitsen kommer från en slättermaskin.

I en lada ruvar Lars-Görans Adler -38. Det är ett långt gånget men avstannat projekt som vi hoppas få se färdigställt när inspirationen återigen slår till med full styrka. Det är en vacker bil det här! Det är en imponerade yrkesskicklighet bröderna uppvisar. Till synes helt hopplösa projekt har resulterat i fordon i klass som nytt alltigenom. Verkligen trevligt att få beskåda dessa närmare! ■

6. Lars-Göran på knä vid sina utsökt renoverade Messerschmittar. Den röda är en modell 200 från 1958 och den tvåfärgade är från 1955. Reservhjulet får plats på motorhuvens undersida. Dokumenterade långturer.

7. Ett litet smakprov på Lars-Görans Adler -38, ett avstannat projekt.

8. Trädgårdstraktor med konstruktion och design: Fritz Johansson.

Sundin på gång

TEXT & FOTO Göte Högbom

4 september 2011 besökte jag Hans-Eric Sundin i Brunflo för att göra ett reportage om hans Hudson D 77 Custom från 1937. Bilen hade han då just köpt för andra gången, första gången var 1966. Vid återbesök hos honom 13 januari 2013 hade projektet med renovering påbörjats och en motor hade anskaffats. Vid den tidpunkten prioriterade Hans-Eric renovering av en unik Pontiac Super Chief Safari från 1957.

23 september 2016 var det dags för projektkontroll för tredje gången. Hans-Eric har nu mer tid för projektet och en alldeles utmärkt verkstad i Torvalla att hålla till i. Fortfarande är det Pontiacen som är prioriterad, mycket rostlagning har det blivit men det mesta är nu klart. Vid besökstillfället var det bromsarna som var föremål för omsorger. En Chevrolet 350-motor med 700-låda har ställts i ordning för inmontering. En särskild utmaning ligger i att bilen köptes nedmonterad och delar finns i åtta lådor och dessa delar skall efterhand finna sina rätta platser.

Projekt Hudson har inte kommit så mycket längre men bilen står i verkstaden som en tydlig påminnelse om sin existens.



1. Är det inte min tur snart tycks Hudson -37 säga.
2. Rostlagat golv.
3. Den här vackra aktern skall snart återuppstå i sin forna glans.
4. 350-motorn redo för montering.
5. Mängder med delar i lådorna som skall passas in i Pontiacen.



PÅ GÅNG 4 DÖRRARS HOT ROD

TEXT Göte Högbom
FOTO Göte Högbom, Tommy Jonasson

För ungefär tre år sedan köpte Tommy Jonasson en Plymouth De Luxe PJ -35 i Hörnefors efter en annons på Blocket. Bilen hade auktionerats ut i Örnsköldsvik och den som köpte den här bilen där sålde den så till Tommy. Det som såg ut att vara ett hyfsat objekt för Hot Rodbygget utan alltför mycket rost visade sig inte riktigt motsvara förväntningarna.

Efter att bilen fått vila första vintern så grep Tommy sig an projektet. Det skulle visa sig bli nödvändigt att bygga bilen från grunden med i stort sett ny ram, bottenplatta och två decimeter upp på karossen. Som om inte detta vore nog så var vänster bakskärm så angripen att den fick han göra helt ny. Högra bakskärmen

var i bättre skick och där behövdes bara begränsat med ny plåt.

Under arbetets gång har Tommy kunnat konstatera att det fanns många riktigt dåliga rostlagningar från tidigare renoveringar och likaså var många svetsfogar dåliga redan från bilens tillverkning. Nu är det här med svetsning något som passar Tommy, han har det som yrke och plåtarbete har han också goda kunskaper i så inget av uppbyggnadsarbetet har för honom varit särskilt svårt. Bra utrustning har han i garaget, krymp- och sträckmaskin, sick- och falsma-



1



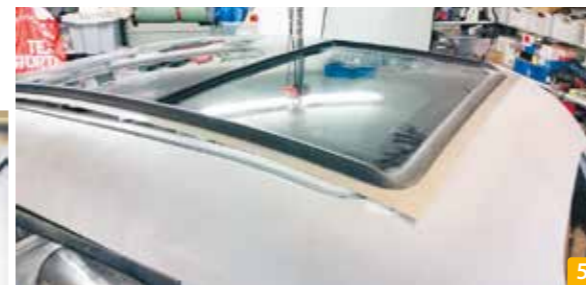
2



3



4



5



8



6



7



9



10

skin, lufthammare, TIG- och MAG-svets med mera har han i garaget. Inför bygget av bakskärmen blev det inköp av ett engelskt hjul.

Ja – vad blir det då för komponenter som skapar Tommys Rod som han vill ha den? Motorn blir en V8 från Chrysler, 318 med automatlåda. Framvagnen kommer från Volvo 142 som breddats 90 millimeter med en del från en 164-balk. Bakvagnen kommer från Volvo 740 passade direkt med enbart bygge av nya fästen. Framstolar kommer från Saab 9000 och baksätet från Opel Rekord -65. Som kronan på verket sitter nu ett glastak som kommer från en krockad tidigare norskregistrerad Citroën Xsara Picasso. Sommaren 2016 gjorde Tommy en resa till USA för att bland annat försöka hitta delar till projektet men resan gav klen resultat. Auktionssajten Ebay har däremot gett bättre resultat, bland annat nya framlyktor.

För att klara ett sådant här projekt krävs yrkesskicklighet av högsta rang och det besitter Tommy. Resultatet kommer vi förhoppningsvis att få se till sommaren när han kommer att glida omkring i sin klarröda 4-dörrars Hot Rod. Vi ser fram emot det färdiga resultatet. Intresserade kan följa projektet på Facebook och sidan Hotrod Östersund. ■

1. Så här såg Plyman ut vid inköpet.
2. Ja, lite småfix och så är bilen strax klar tycker Tommy tänka.
3. Baksätetsstommen kommer från en Opel Rekord -65.
4. Instrumentbrädan lackerad i den färg som bilen kommer att få. Rattstången kommer från Ididit, USA. Notera det nya golvet!
5. Taklucka i glas från Citroën Xsara Picasso.
6. Popuptanklock är monterat, och röret leder ner till en ny originaltank.
7. Sådana här fuskreparationer fanns det gott om.
8. Det krävs en skicklig hand för att tillverka en sådan här skärm.
9. Framvagnsbalken från Volvo 142 fick breddas 90 mm med hjälp av balken från en 164.
10. Chryslermotorn på plats för uppmätningar.



TEXT & FOTO Jan Andersson

”Tacka vet jag de äldre årsmodellerna. De spricker inte när man tar i.



1. Ulf Olssons två stora intressen, bilverkstaden som snart fyller 100 år och saxofonen. Ulf är med i tre olika band.
2. Dagen efter raset på Kyrkgatan 1960. Ingenting av familjen Olssons lägenhet finns kvar. Längst ner låg verkstaden. Det var ett under att ingen i familjen skadades. Foto: Bengt Weilert.
3. Lite varstans har Ulf samlat på sig ett antal veteranbilar. Här syns en Ford och en Amazon.



Ulf Olsson, 71 år, från Målsta utanför Östersund, har kommunens och kanske länets äldsta bilverkstad. Före honom har hans far och farfar drivit Östersunds bil- och motorverkstad. Om ett år fyller företaget 100 år och fram till dess ska Ulf hålla på och skruva, som han nu gjort i 57 år.

– Men det kan bli tio år till också, man vet aldrig, skrattar han.

Det var alltså 99 år sedan som Ulfs farfar, Per Olsson, startade företaget. Då höll man till på Köpmangatan 7 i centrala Östersund. Bilverkstaden flyttade ett par gånger och hamnade i slutet av 1930-talet på Kyrkgatan. Där höll famil-

jens Olssons liv på att ta slut. På grund av ett nybygge bredvid Olssons lägenhet och verkstad, började stora sprickor visa sig på tak och väggar.

Natten mot den andra december 1960 väckte pappa Pelle hela familjen och sa att ”vi måste upp och samlas i matrummet”. Han hade hört konstiga knäppningar som gjorde att han inte kunde sova. Bara en kort stund därefter hördes en förfärlig smäll och hela lägenheten rasade ner i en nygrävd grop på gården utanför. Det var mest bara det matrum en bit inne i huset, där familjen stod, som klarade sig.

– Hade inte pappa väckt oss hade hela familjen gått åt, säger Ulf. Det fanns ing-

enting kvar av sängkammaren där vi nyss hade legat och sovit.

– Nu var vi tvungna att flytta verkstaden igen och nu hamnade vi på på Rådhusgatan och efter det kom vi till Odenskog och blev den första bilverkstaden där, berättar Ulf.

– Det var på nåder av kommunen att vi fick bygga i Odenskog. De kände sig lite skyldiga eftersom vår fastighet hade rasat. Kommunens ingenjörer hade varit där samma dag och sagt att det inte fanns någon risk att bo kvar i fastigheten.

Men nu hade Ulf köpt en fastighet i Målsta på andra sidan Vallsundsbron och då passade han på att bygga en verk-

stad hemma på gården. Han flyttade företaget hem till Målsta och plötsligt hade Ulf bara 50 meter till jobbet. – Det var helt perfekt. Nu kunde jag hålla ett öga på dottern också och behövde inte anlita någon dagmamma som vi hade planerat, säger han.

Ulf tillhör den gamla sortens mekaniker som gärna skruvar isär den felaktiga prylen på bilen och lagar det som är fel.

– Nu finns det snart inga bilmekaniker kvar. Alla bara byter ut stora delar för den minsta felaktighet, tycker Ulf.

Förutom att skruva så har Ulf ytterligare ett intresse. Det är musiken.

– Jag spelar saxofon och jag är med i

tre olika band. Ska jag vara ärlig så tar musiken över mer och mer, men nu när jag har passerat 70 så kan jag disponera dagarna som det faller sig.

Vilka band är du med i?

– Det är ”Kvartetten Olsson”, ”Great Lake Stompers” och ”Garagebandet”. Vi övar en kväll varje vecka och skrattar lika mycket som vi spelar, säger Ulf.

Medan vi sitter och pratar så ringer Ulfs telefon oavbrutet. Han beställer tider med strandsatta bilägare och han ger råd över telefonen hur olika fel ska lagas.

– Många kommer in i verkstaden bara för att prata en stund. Det har blivit som en social inrättning här, säger han.

Ulf trivs bäst när det kommer en bil av äldre modell in i verkstaden.

– Nu är det mest plast i bilarna. Tacka vet jag de äldre årsmodellerna. De spricker inte när man tar i, skrattar han.

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

TEXT & FOTO Rolf Nilsson

Minnesluckan

Förr i tiden fanns på nästan varje arbetsplats personer som på grund av, eller tack vare sitt humör, någon speciell vana eller ritual, skilde sig en aning från sina arbetskamrater. Dessa kallades ofta bakom ryggen för original. Att påstå att det fanns original på Sandström & Ljungqvist är väl att ta i, men vissa personligheter fanns det definitivt.

Jag jobbade några år tillsammans med Bosse Engholm. Vi tog emot beställningar från montörerna i verkstaden och bar sedan ut delar till de bilar som skulle repareras. Bosse var för alla på firman (och även till viss del utanför företagets väggar) känd för sina ofta svavelosande ramsor. Ramsor som inte alltid stannade mellan lagerhyllorna utan ibland till och med kunde åhöras åt det andra hållet, en bit ut i butiken.

När man väl lärt känna Bosse insåg man snabbt att det inte var så farligt som det lät. Det var mest en jargong, men viss nytta gjorde den ändå. Man skärpte sig lite extra, ville ju inte göra något fel och riskera att få en utskällning. Om allt flöt på var det bara roligt och stor harmoni inföll sig i verkstadsluckan.

Roligt och harmoniskt var däremot nog inte de första ord som låg till hands för någon nyanställd reservdelskille som under inskolningen hamnade i "luckan". Det är väl känt sedan länge att ynglingar i övre tonåren har lätt att vara en "aning" morgontrötta, och ibland lite långsamma både i tanke och rörelse.

En som vissa dagar hade förmågan att vara morgontrött till långt fram på dagen var nyanställda N N. Vi kallar honom hädanefter enbart N N för allas bästa. Efter att ha gått hack i häl efter någon av oss som varit med ett tag, fick N N förtroendet att gå och hämta delar själv. Till saken hör att mellan Essomacken och Jämtlands Maskinaffär hade Sandström & Ljungqvist en lagerbyggnad där skrymmande plåtdelar såsom skärmar, motorhuvar och dörrar förvarades, även vindrutor i stora pappkartonger.

N N:s första ensamuppdrag blev att till plåtverkstaden hämta en framskärm. Bosse rabblade snabbt upp ett sju-siffrigt reservdelsnummer och beskrev var nämnda plåt detalj med rätt nummer kunde finnas. N N släntrade lydigt iväg genom verkstaden

och försvann ur sikte bort mot macken. Ett visst lugn inföll sig en stund innan Bosse med blicken ut över verkstadsgolvet och med en ljudlig suck förvarnade om att allt inte stod rätt till. N N kommer i lugn takt promenerande tillbaka till oss. Han hade inte fått någon nyckel och visste inte att det behövdes en. Bosse kände på sig att han kanske hade glömt att informera om den lilla detaljen, så tonen var, med Bosses mått mätt, förhållandevis len. N N vände på klacken och stegade med nytt mod genom hela verkstaden med den viktiga nyckeln dinglande i en stor träpinne. Träpinne för att vi inte skulle glömma nyckeln i fickan på lagerrocken. Den chansen ville vi inte ge Bosse!

Nu föll det sig inte bättre än att N N efter en stund åter sågs komma gående genom hela verkstaden, som nu förmodligen kändes aningen lång. Kanske han under promenaden anade vad som komma skulle, tomhänt som han var även denna gång. Bosse följde honom med blicken under tystnad. N N var den som fick öppna dialogen med frågan: Vad var det jag skulle hämta?

Då blev Bosse nästan arg på riktigt. ■

Ingen Engholm i bild men väl plåtförrådet i bakgrunden bakom macken.



Sponsortack Lastbilsträffen Ramsele

Vill härmed bara säga att träffen i Ramsele den 17 september förra året var jättetrevlig med alla de inslag de hade att erbjuda med nya lastbilar, veteranlastbilar, reservdelar däck, oljor, kläder med mera. Trevlig underhållning, prisutdelningar och en massa trevliga människor från när och fjärran.

Vi som åkte från Östersund med veteranlast-

bilar, Christer Moren, JG Jonsson, Fredrik Lexelius och jag, vill tacka de som hjälpte oss med sponsring för att genomföra resan till Ramsele. Våra sponsorer var Alltank, ÖLAB, Vianor, Kalle Halvarsson Tunga Fordon och Jemtlands Veteranbilkлубb. Vi hoppas på ett fortsatt gott samarbete!

Text S-G "Chappe" Nordin

KÖPES

Saab Sport ratt, trä eller Saab Sport och rallyratt, läder.

Evert Larsson
070-344 89 87

TJÄLASVÄNGEN

vid sjö och i fjäll

TEXT Magnus Roos FOTO & BILDTEXTER Lars-Göran Andersson

11 februari var det dags för årets Tjälaväng. Morgonen var väldigt fin med cirka 10 minusgrader och sol. 95 ekipage samlades vid Månsåsens bygdegård. Klockan 11 startade rallyt och de fordon som hade udda startnummer åkte rallyrundan i moturs riktning medan jämna startnummer åkte medurs.

Efter att ha åkt från Månsåsen bar det av upp till Gräftåvallen där det var ett stopp med en uppgift att lösa, efter detta gick färden längs foten av Oviksfjället ner till Hallen där nästa kontroll var inne på Hallens Grill och Café, ett mycket trevligt ställe att fika på. Nästa etapp blev förbi Kläppe och Härkomstlägden med tillhörande kontroller och tillbaka till Månsåsen. En vacker färd nära Storsjöns stränder och i härlig fjällterräng i det strålande vädret.

Efter fika och prisutdelning blev det hemfärd i det fina eftermiddagsvädret. Stort tack till alla som medverkat till detta mycket trevliga arrangemang!

På väg upp mot Gräftåvallen i ett vackert vinterlandskap med fjällen i bakgrunden. Morris Minor -59, Yngve Boson, Ås.



Pristagare

Allmän klass

Mats Piuva, Pontiac Catalina, -64.

Damklass

Marita Vahlberg, SAAB V4, -69.

Största glädjespridare

Maud Wängman, Renault Major R10, -67.

Åkt längst

Christer Abrahamsson, Cadillac Sedan de Ville, -59, Hudiksvall.

Djåklat mest

Roland Mårtensson, kom nästan fram till start när bilen dog, sen startade den inte mer. Volvo 240, -84.

MC

Anders Kristoffersson, Monark armémotorcykel typ 962, MC 356A, -63.

Lottat pris

Lennart Ivansson, Mercedes 170, -56.



1. Liten men kaxigt bredbent. Opel Kadett C -79, Andréa Magnusson, Tandby.
2. Mercedes på hemmaplan, en 220S -62. Bernt Lundström, Myrviken. I bakgrunden en Ford Cortina, följd av en Opel Manta.
3. Kraftfulla fronter. Buick Century -58, Ulf Andersson, Brunflo. I bakgrunden en El Camino -70, Ingo Forseth, Svedjefors.
4. En front som inger respekt. Oldsmobile Ninety-Eight -55, Sofia Björk, Frösön.
5. Mercedes 170 -56 på hemmavägar. Lennart Ivansson, Oviken.
6. Plymouth Cambridge -53. Lars Eriksson, Frösön.
7. En bil man inte ser varje dag, DKW F 102 -65, Göran Tängdén, Resele.
8. Nummerskyltarna på plats, väntan på start. Från vänster: Volvo 264 GLE -78, Lennart Beckman, Östersund, Volvo 142 -69, Lars-Anders Jönsson, Marieby, Saab V4 -75, Stig Berg, Östersund.
9. Fullt på parkeringen när det var 20 min kvar till start.

10. På väg in på en parkeringsficka för ett kort depåstopp, en liten justering av förgasaren. Bilens ägarinna testar komforten i baksätet. Opel Manta A -72, Melinda Signal, Östersund.
11. Den tar inte upp så stor plats på vägen, Opel Kadett Coupé -64. Göran Isaksson, Hackås.
12. Paus för bil- och traktortitning.
13. Dom tuffa killarna som inte är rädda för lite kyla och halka. Först ut från kontrollen i Myrviken var vinnaren i MC-klassen, Anders Kristofferson, Lit. Monark armémotorcykel typ 962 -63.
14. När det blev fullt på parkeringen så fick man ställa sig efter 321:an.
15. Varmkörning innan start. Kylan gjorde att det rök ordentligt.
16. På väg fram för att hämta priset för Störst glädjespridare, Maud Wängman med passagerare, Renault Major R10 -67. Micke Morris Eriksson och Pereric Linde är prisutdelare.
17. Klurig uppgift i Gräftåvallen. Lista ut fem vardagsföremål genom att känna på dem.
18. Spänning inför prisutdelningen.

Frågor

KONTROLL 1

Gissa vad de bilrelaterade sakerna är!

1. tändhatt
2. fjärrdosa baggavel
3. vinkelmätare
4. hylsnyckel hissning av lastbilshytt
5. nivåregleringsventil lastbil

KONTROLL 2

Vad finns i påsen?

1. USB-minne
2. Saltströare
3. Matskedsmått
4. Apelsinskalare
5. Batteridrivet värmeljus

KONTROLL 3

Vilken tillhör grillen?

1. Plymouth 1958
2. Nash 1951
3. Ford 1963
4. Volvo 911 M43 1944-46
5. Massey Harris 1946-48

KONTROLL 4

Gissa bildelarna! Märke/modell/år

1. Chevrolet 1953
2. Ford Mustang 1968
3. Opel Rekord 1956
4. Morris Minor 1952-56
5. Volvo PV444 1948-57
6. Maico Scrambler 250 1957
7. Wolseley 16/60 1961-1971
8. Saab 96 1960-64

9. Volvo 164 1968-71

10. BM 55 1953-59

KONTROLL 5

Gissa bilarna! Märke/modell/år

Volvo Amazon Kombi 1965
Chevrolet 210 1955
Ferguson TEA 20 1951
Chevrolet El Camino 1971
Ford Tudor 1928

KONTROLL 6

Hur långt är repet i glasburken?

Svar: 2 165 mm

I Italien på veteranevent

För tredje året i rad har jag nu haft förmånen att delta i en resa i nostalgins tecken. Tidigare resor har gått till Frankrike och Tyskland och 2016 var det dags för Italien. Inom ett relativt begränsat geografiskt område i norra Italien finns otroligt mycket att besöka. Här redovisas besöken på veteranmarknaden Auto e Moto Epoca i Padova samt historisk racing på Imola. I kommande nummer berättar vi om Museo Nicolis, Ferrarimuseet, Lamborghini-museet och Museo Nazionale dell'Automobile i Turin. Vi hann också med lite vanligt turistande. De i gänget som inte varit i Italien tidigare fick nu en uppfattning om Poslättnens landskap, deras autostrador och städer. Vi spankulerade i Peschiera, Villarancha, Verona, Venedig inklusive båttur och Turin.

Deltagarantalet brukar vara ett tiotal och några har varit med alla gånger, jag tror det sammanlagt varit fyra resor. Arne Nilsson och JG Jonsson är de som främst organiserat resorna, ivrigt påhejade av oss övriga. Erfarenheten av att resa så här är enbart goda och resorna har blivit mycket prisvärda.

Om det är fler som funderar på att resa ut i omvärlden så har JG och Arne lovat bistå med tips om hur man hittar prisvärda flygresor, billigt boende med mera. En viktig aspekt att tänka på är att gruppen inte blir för stor, då blir den svårhanterlig. Ett maxantal på tio kan nog vara lämpligt.

Text & foto Göte Högbom



Resegruppen 2016 vid Museo Nicolis. Fr. vä. Göte Högbom, Bo Henriksson, Ove Isacson, Kent Blomkvist, Mats Matsson, JG Jonsson, Bengt Stenqvist och Arne Nilsson.

Padova, Sabato 22 ottobre 2016

Auto e Moto Epoca

TEXT JG Jonsson, Mats Matsson
FOTO Göte Högbom

Ja, varken vi som skriver detta och troligen även ni som läsare är inte så beivrade i Italienska språket, men vi tog tjuren vid hornen och besökte ovanstående veteranbilsmarknad i Italien.

Vi är ju ett gäng i JVBK som under några år har åkt på olika veteranhappenings i Europa, främst innan vår tid och våra pengar tar slut!

Först och främst skall sägas att det inte går att köpa nånting på såna här marknader, allt är för dyrt för oss som är van priserna på marknader i Rättvik, Falun eller Frösön. Maten och drickat är däremot både prisvärt och gott och det är inte det sämsta!

Vi anlände vid niotiden på morgonen bara för att upptäcka att det var kö vid inläppet till kassorna på flera hundra personer, men vädret var helt ok i morgonsolen så vi köade lugnt. Inträdet var 22 Euro och väl inne i första hallen av tio måste vi samsas om en mötesplats om några timmar, för bara efter några minuter i folkvimlet så var det som ramsan om tio små negerpojkar, fast vi var bara åtta, en efter en försvinner. Med en tilldelad broschyr där alla hallar, utomhusytor och alla firmor/utställare var med, så var det "int' så agasamt som mä had trodd".

Marknad med säljare av typen garagerensare var det inte, men däremot övervägande firmor som lever på att fara runt på kontinenten med ett lager av "bra att ha grejor" och begära hutlösa priser enligt våra mått.

Fjärrljus för upp till 2 000 kronor styck och 1 000 kronor för en liten modellbil, en 1952 års VW bubbla i bra renoverat skick, dock inte 100 % original, men fin, för 50 000 euro vilket motsvarar omkring 500 000 i svenska pengar. Detta faktum fick oss att ta en öl och begrunda våra egna priser hemma i Svedala. Priser på exempelvis Maserati, Lamborghini, Alfa Romeo och liknande bilar noterades inte, för det var i en annan division bortom vår verklighet!

Men har du en italiensk bil, en vespa, moped eller annat med italiensk anknytning så är chansen stor att du hittar det du behöver. Gäller även andra märken men det fanns väldigt lite grejor till amerikanare. Annars var det sig likt med jukeboxar, campingbord, tidningar och broschyrer, gamla verktyg, reservdelar och allt annat som finns på våra marknader här hemma men till andra priser.

Ovanstående är ett försök till konsumentupplysning, men låt er inte avskräckas, besöket var en höjdare och kan varmt rekommenderas. ■



1



2



3



4



5



6



7



8



9

1. För Volvointresserade fanns den här fina montern.
2. Till vänster Fiat 500 Topolino Belvedere, -52 till salu för 90 000 kronor och Fiat 500B Topolino, -48 för 89 000 kronor.
3. Ovanlig bil, Bianchi S9, 1,4, -35. Till salu för 290 000 kronor.
4. Bengt Stenkvist i blå jacka, Kent Blomkvist, Arne Nilsson och Mats Matsson påbörjar dagens uppdrag – att genomgående studera Auto e Moto Epoca.
5. Macknostalgi!
6. Förutom tio inomhushallar så fanns mycket att beskåda även utomhus.
7. Vacker akter på denna Auburn 12-161 Convertible Coupé, -32.
8. En VW, -52 till salu för 500 000 kronor.
9. Gilerahojar i mängder. Längst fram till vänster VLE 500 CC, -48 till salu för 85 000 kronor och 8 Bulloni Sydec, -39 till salu för 420 000 kronor.

TEXT Ove Isacson FOTO Ove Isacson, Göte Högbom

Enzo & Dino Ferrarri Race Way Imola

Mina funderingar runt bilar och information från "gubbresan" 2016 till diverse automobilevenemang i Italien och bland annat Imola samt en uppmaning om en för somliga, ny nisch inom bilintresset.

Det är ett känt faktum att killar och gubbar, men också att en hel del tjejer och fruntimmer delar människens intresse för bilar. Beror detta faktum på att bilar förutom att de är förträffliga individ- och personförflyttare, mellan punkt A och punkt B och att man då med bilen kan göra dessa förflyttningar individuellt, utan att "besväras" av andras önsknings och viljor? Ja – kanske. Men bilar kan också utgöra en värdefull sammanbindande länk av intresse mellan personer och grupper, som gör att man kan träffas och umgås och odla den gemensamma böjelsen för bilar. Bilen står också som jag ser det som en "symbol" för personers önskan och vilja, på hur man hoppas att andra skall bedöma och se på en/mig som person men också som jag själv vill känna mig genom det yttre attributet/bilen.

Man kan vilja framstå som rekorderlig och samhällstillvänd, maskulin, feminin, sportig, förmögen, karaktärsstark, eller också att inte vara synlig och sticka ut

hakan alls och väljer entusiastfordonet och bruksbilen därefter. Dock tvingas somliga av ekonomiska orsaker att köra omkring i något som de avskyr, bara den fungerar, eller att man kanske inte alls bryr sig om bilar. Det har också sedan gångna tider alltid setts som att vara en "kara kärs" bedrift att komma först fram till exempelvis julottan med häst och släde, dessa personer som lyckades blev i byn årets "kara kärs kar", och erhöll status därefter. I bilens tidevarv så blev det i stället hög status att köra fort och snabbt. Detta avspeglades efter ett tag i bilens värld, genom arrangerade hastighetstävlingar med bilar. Dessa personer, "kara kärarna", och bilarna, ikonerna, som i min ungdom var mest framstående och framgångsrikaste i biltävlingar, finns i dag till min och många andras glädje, fortfarande att se och höra, på de allt mer populära Classic Racing-tillställningarna runt om i världen. Förra årets "gubbresa" inkluderade efter en del tjat från min sida, även ett besök på Enzo & Dino Ferraris Race Way i Imola. Där avhölls lyckligtvis vid tiden för vår Italienresa, 2016 års säsongsavslutning av Europacupen i Classic racing.

Under söndagen gick ett tiotal olika

tävlingsklasser av stapeln, med mängder av klassiska iconbilar såsom i prototypklassen från 50-, 60- och 70-tal med Ferraris Porschar, Lolor, Lotusar, Alfor, BMWar och så vidare. Bland sportvagnar från 50- och 60-tal märktes: Cobror, Corvetter, Ferrarisar, Merchor Jaguarer, Aston, Porschar med flera. Men här fanns också också familjebilar från 60-talet, så kallade Touringbilar, såsom Cortinor, Hundkojor, Alfor, Fiatar, Lancior, BMWar med flera.

Min dag blev helt fantastisk och resan var i allt helt enligt mina önsknings och med denna visit på Imola.

Jag kan varmt rekommendera andra att besöka någon av dessa evenemang i Sverige eller annorstädes, de är mycket familjära, där besökare, i kontrast till moderna biltävlingar, kan röra sig fritt i depåerna och runt banan. I England och USA företrädesvis, så finns ofta också för medföljande familjemedlemmar alternativa göromål, såsom klädställning, vin- och ölprovning, mannekänguppvisning eller lekevenemang och sport men även konserter. Jag rekommenderar starkt Classic Racing, de ger en extra dimension på bilintresset. ■



1. Tre Cortinor på depåstopp.
2. En av världens dyraste bilar, Ferrari 250 GT Breadvan från 1962. 3000 kubik fördelat på 12 cylindrar. Väckte stor uppmärksamhet.
3. Avklätt i depån för sista service innan loppet.
4. Notera de enorma luftslangarna för kylning av bromsskivan.
5. Ett svenskt ekipage fanns på plats.
6. Uppställning före start.
7. Arne Nilsson, Bengt Stenqvist, Göte Högbom och Kent Blomkvist studerar Cobra.
8. Hundkoja.
9. Sportvagnar från 60-talet klara för start.
10. Touringklassen med 70-talsbilar igång.

TEXT Anna Carin Jansson FOTO Clara Nygaard

Det spelar ingen roll om det är två eller fyra hjul

Söta Clara Nygaard har växt upp som yngsta barnet i en riktig motorfamilj. Hon har sedan hon var riktigt liten fått vara med i garaget, på dragracing, åkt veteranbil, kört cross och åka veteransnökoter. Man kan ju tro att det är det som har gett henne ett stort motorintresse, men som alla föräldrar vet så är det ju inte alltid så enkelt att barnen vill hålla på med ens egen hobby.

För mig som aldrig hade nån Epa (jag é inte bitter ...), så blir jag så glad när jag ser tjejer som kör Epa och som verkar ha det riktiga intresset och kan fixa det mesta själva. Clara är en av dem, men hon håller på med så mycket mer ...

Clara är 16 år, hon fyller 17 år i maj, går första året på gymnasiet med Fordonsinriktning. Nästa år funderar hon på att gå inriktning Transport så hon blir lastbilschaufför, och hon vill gärna praktisera hos en bärgningsfirma. Eller så går hon Lastbilmek, men det lutar åt Transport i alla fall. Hon har såklart börjat övningsköra, och mamma Sofie tycker att Clara haft stor nytta av all Epa-körning.

Den röda Amazon-Epan som Clara har, är byggd på en Land Rover -61 och Amazonkarossen är -64 eller -65. Hennes två äldre systrar, Nelly och Anna, har också kört den. Eftersom jag vet att Clara och pappa Tommy höll på i garaget med Epan, så har de nog gjort om en del sen systrarna hade den. När det var dags för Springmeet i somras ordnade Clara en karavan med 10-15 Epor som körde in på området.

Såklart kör Clara cross också, mestadels i Högarna, och i somras var hon på ett crossläger i närheten av Sundsvall. Hon funderar på att åka dit i sommar också, för det var kul. Vad jag har hört, så ska hon vara grym på cross också.

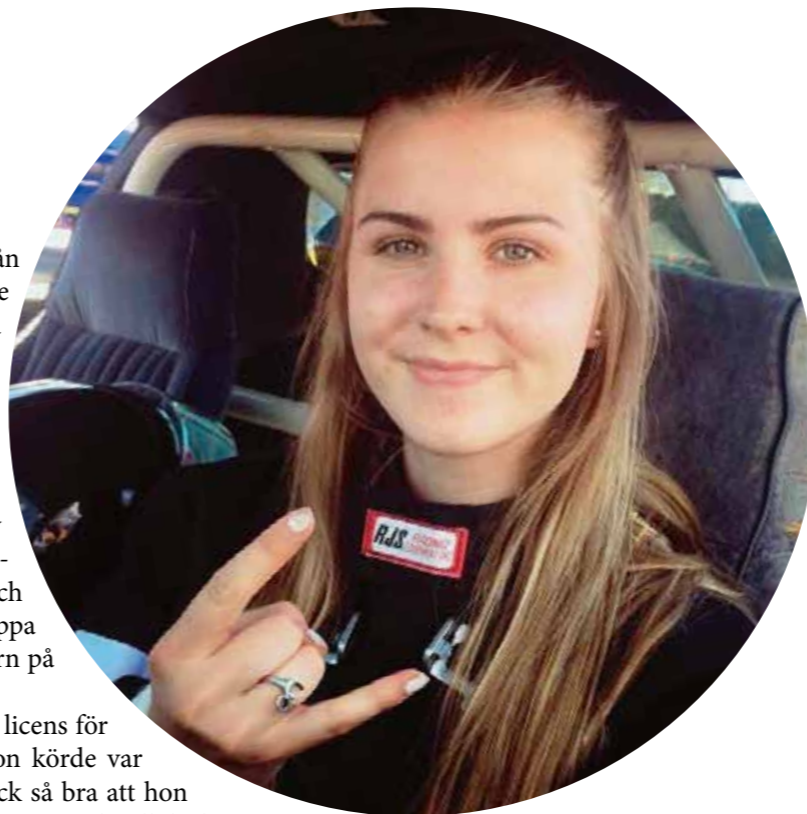
Vintertid kör Clara veteransnökoter och har tävlat i Guldhjälpscupen sen 2013. Fram till nu har hon kört i ungdoms-

klass med både killar och tjejer, men från i år tävlar hon mot seniorer. Hon vill inte köra damklassen för där är det inte så många som är med. Hon vill hellre köra där man får buffla lite. Första tävlingen för säsongen, som skulle vara i Hammarstrand, blev inställd så nu återstår att se hur det blir med resten av tävlingarna. I cupen ingår tävlingar i form av dragracing, cross och ovalbana. Snöskotern hon kör har hon såklart varit med och byggt ihop hemma i garaget i Trång. Pappa Tommy har trimmat Sachs 290 SS-motorn på Sno-Tric:en från -68.

På sin 16-årsdag i maj 2016 tog Clara licens för att köra dragracing. Första tävlingen hon körde var med Camaro Z28 -82 i Orsa, och det gick så bra att hon ville köra igen. Inför nästa tävling som var i Sundsvall, lyckades hon dessutom samla ihop sponsorer, och så vann hon! Bra gjort med tanke på att hon tävlar mot vuxna. Den tredje tävlingen som gick i Tierp gick mindre bra, men hon siktar på att tävla till sommaren igen.

Claras äldre systrar, Nelly och Anna, tänker också tävla i dragracing till sommaren, och alla ska använda Camaron, så det blir till att jämkla mellan flickorna, jobb och allt annat som händer i livet. Det kanske behövs lite sponsorer också, för det är en dyr sport!

Personligen så kör jag dragracing vid varje rödljus (med vilken bil jag än kör), och nu börjar jag bli lite orolig för en vacker dag står Clara bredvid och då har jag ju inte en chans! ■



Redaktörsmedlemmen Rolf Nilsson sände vinternumret av Backspegeln till bilvänner i Trelleborg och fick omgående svar.

Traktorrespons från Skåne



Stort tack för er klubbtidning som jag verkligen uppskattar att du skickade mig.

Reportagen om traktorrenoveringarna är jättekul att läsa. Inte så ofta att någon skriver om sådana renoveringar. Jag måste erkänna att jag är lite partisk i min bedömning, men vi är nog inte så många i dag som kan referera till barndomsminne där man sitter nere vid de båda fotbromspedalerna och åker med när ens far kör och plöjer på fälten i just en Fordson Höglundare. Detta kan jag vittna om. Vi hade en sådan traktor i början av 50-talet hemma på gården.

Man gläder sig åt grabben som köpt och renoverat en Volvo T-24. Vid 12 års ålder – vad månede bliva? Vi hade på gården en Volvo T-22 som gick på bensen/fotogen. Det var vår andra traktor. Hösten 1961 var det så regnigt och när betorna skulle skördas så satt

vi fast i betstycket med våra traktorer Volvo 350 Boxer, Volvo T-22 och Deering från 1938 på rad framför en halvfyllad släpvagn. Då fick far gå till grannen och låna hans traktor och koppla på den framför de egna tre traktorerna för att på så sätt komma upp på torra land med lasset.

Här ser du min Oliver Row Crop 1946 års modell. Den införskaffades 1946 till en morotsodling i norra Skåne. Dess finess är att både fram och bakaxel har justerbar spårvidd. Detta är en förutsättning för att kunna ställa in spårvidden när man kör i radsådd. Det är en amerikansk traktor som har egenarten att motorn är inkapslad. Jag har som redskap en 13-radig såmaskin på järnhjul, den låter förskräckligt när man kör den på asfalt.

Text & foto Anders Pålsson



Anders har även en fin samling Mercedesbilar. Foto Rolf Nilsson



Årsmötesdags på Kronan

I god anda och trivsam atmosfär genomfördes JVBK:s årsmöte 2017, 26 februari på Café Kronan, Teknikland.

Drygt 40 personer, inklusive två medlemmar från Trondheim, hälsades välkomna av ordförande Björn Staverfelt och lyssnade intresserat när dagordningens punkter avverkades i sedvanlig turordning. Kassör Arne Nilsson beskrev klubbens ekonomi i stort och smått på ett konstruktivt och lättamt sätt. Lite längre ned på dagordningen fanns punkten ”val av ordförande”. Där framförde valberedningen som förslag Sture Hernerud till ny ordförande vilket mötet också beslutade. Ytterligare tre nya namn föreslogs och röstades in i styrelsen: Andréa Magnusson, Emma Brodin och Gunnar Arvidsson. De nya styrelsemedlemmarna kommer att presentera sig själva i nästa nummer av Bakspegeln.

En motion angående de bussar som klubben äger och huruvida de i framtiden ska, eller inte ska ägas av JVBK resulterade i dagens längsta resonemang som till slut landade på styrelsens bord för nya tag.



Nye ordförande Sture Hernerud, oturligt nog med ryggen mot kameran, hälsas välkommen av Björn.

Mikael Morris Eriksson, Walther Innervik och Björn Staverfelt avtackades med presentkort för gott styrelsearbete under många år. Efter 12 år som redaktör för klubbens tidning Bakspegeln, har Göte Högbom nu efter några år av förvarningar förverkligat sitt hot att sluta som tidningstillverkare och ska i stället ägna sig helhjärtat åt resande i världsdelar man knappt visste fanns. När årsmötet hölls befann sig Göte i Stockholm med packade resväskor för vidare färd

mot Cuba, så styrelsen får försöka fånga in honom senare i vår för att överlämna en lite gåva som tack för allt arbete med tidningen under dessa år.

Micke Morris hade fyllt kaffetermosarna och Anki (JVBK:s ständige sekreterare) trollade fram en smarrig smörgåstårta vilket blev en god avslutning på ett i sin helhet lyckat årsmöte.

Text Rolf Nilsson, foto Arne Nilsson

Budget per resultatenheter 2017

Resultatenheter	Intäkter	Kostnader
GEMENSAMT		
100 Gemensamt JVBK		
Medlemsavgifter	340 000	
Föreningsavgifter		-25 000
Företagsförsäkring		-2 000
Bankkostnader		-3 000
Revision		-3 000
Programvaror (hemsida, medlemsregister, ekonomi)		-10 000
Annonser, mässor o övrig PR		-5 000
101 Styrelsen		
Telefoni, Data och Post		-15 000
Representation		-3 000
Förbrukningsinv o arbetskläder		-18 000
Rese- och omkostnadsersättn.		-14 000
Kontorsmaterial, klubbprylar och trycksaker		-8 000
102 Klubblokalen		
Hyra klubblokal		-41 000
Tidskrifter		-3 000
Förbrukningsinventarier		-2 000
103 Medlemsförmåner		
Ersättning från försäkringsbolag	20 000	
Medlemsförmån		
- besiktning för försäkring		-5 000
EVENEMANG		
200 Evenemang gemensamt		
Biljettintäkter, evenemang	110 000	
Försäljning av varor o tjänster	40 000	
Licens- och tillsynsavgifter		-10 000
Underhållning, uppträdanden		-50 000
Representation		-15 000
Färdiglagad mat och livsmedel		-20 000
Annonser, mässor o övrig PR		-25 000
Kontorsmaterial, klubbprylar och trycksaker		-12 000
Avskrivningar		-3 000
RALLY		
300 Rally gemensamt		
Deltagaravgifter, rallyn	40 000	
Sponsorbidrag	25 000	
Priser o tävlingsvinster		-8 000
Licens- och tillsynsavgifter		-2 000
Representation		-2 000
Färdiglagad mat och livsmedel		-20 000
Rese- och omkostnadsersättningar		-6 000
FORDON		
400 Fordon gemensamt		
Hyra fordonsgarage		-40 000
Fordonskostnader, skatt, försäkring, besiktning m.m.		-20 000
REDAKTION		
500 Redaktion gemensamt		
Tryck o layout, Bakspegeln		-185 000
Summa	575 000	-575 000

Protokoll fört vid Jemtlands Veteranbilklubbs årsmöte 2017-02-26, kl. 13-15

Plats: Kronan, Teknikland

1. Val av mötesordförande och mötessekreterare: Mötet väljer Björn Staverfelt till ordförande och Anki Granlöf till mötessekreterare.

2. Fråga om mötet är behörig ordning utlyst: Mötet är utlyst enligt stadgarna.

3. Val av två personer att jämte ordförande justera protokollet: Kenneth Danielsson och J-G Jonsson valdes som justerare.

4. Fastställande av föredragningslista: Föredragningslistan fastställdes.

5. Justering av röstlängd, enligt medlemsmatrikeln: Mötet godkänner justering av röstlängd enligt medlemsmatrikeln.

6. Verksamhetsberättelse: Verksamhetsberättelsen ges några minuter att läsas igenom och mötet godkänner verksamhetsberättelsen.

7. Kassareport och revisionsberättelse: Rapporten och berättelsen ges några minuter att läsas igenom. Kassör Arne

Nilsson förklarar en del siffror och läser igenom vad revisorn Lars Wikstrand har skrivit i sin berättelse. Mötet godkänner kassareport och revisionsberättelsen i sin helhet.

8. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen: Mötet beslutar att ge styrelsen ansvarsfrihet.

9. Fastställande av budget: Styrelsens förslag på budget antas av mötet.

10. Fastställande av årsavgift för ordinarie medlem samt familjemedlem: Mötet beslutar att fastställa medlemsavgiften till 300 kronor för ordinarie medlem och 100 kronor för familjemedlem.

11. Fastställande av antal styrelsemedlemmar: Antal styrelsemedlemmar fastställs till 10 stycken ordinarie samt ordförande.

12. Val av ordförande: Nyval Sture Hernerud.

13. Val av styrelseledamöter: Omval Annika Danielsson, Rolf Nilsson och Peter Jansson på 2 år. Anki Granlöf, Eric Flemström, Arne Nilsson och Olle Norin har 1 år kvar. Nyval

Gunnar Arwidsson, Andrea Magnusson samt Emma Brodin.

14. Val av representant och ersättare till Tekniklands styrelse: Sture Hernerud som ordinarie representant och ersättare Agne Ottosson väljs av styrelsen.

15. Val av försäkringskommitté bestående av minst tre personer: J-G Jonsson som sammankallande och Gösta Lindström och Göran Lindberg väljs av mötet.

16. Val av valberedning, varav en person utses till sammankallande: J-G Jonsson väljs som sammankallande och Jan Flemström och Håkan Hector Karlén väljs av mötet.

17. Motioner: Bilaga medföljer protokoll. På motion från Per Erik Lindé så går stämman på styrelsens förslag. På motion från Agne Ottosson och Arne Nilsson så beslutar stämman att styrelsen sammansätter en arbetsgrupp som redovisar förslag till lösning för buss och lokalfrågan på ett extra årsmöte senast junis utgång.

18. Övriga frågor: Owe Isacson tycker det låter bra om klubben kan få tillbaka lokalerna i Garaget som det var tänkt en gång i tiden när de byggdes på Optands flygfält. Björn hälsar nya ordföranden Sture Hernerud välkommen

och överränner klubban samt önskar den nya styrelsen lycka till. Björn avslutar stämman och inbjuder deltagarna till förplägnad.

Björn Staverfelt
Ordförande

Anki Granlöf
Sekreterare

Kenneth Danielsson
Justerare

J-G Jonsson
Justerare

DAMRALLY

Det blir ett damrally i juni.
Håll utkik på hemsidan och Facebook
samt annonsblad där mer info kommer
längre fram angående tid och plats.

Verksamhetsberättelse 2016

Styrelsen

Björn Staverfelt	ordförande
Rolf Nilsson	vice ordförande
Anki Granlöf	sekreterare
Arne Nilsson	kassör
Annika Danielsson	ledamot
Walther Innervik	ledamot
Peter Jansson	ledamot
Sven-Olof Norin	ledamot
Erik Flemström	ledamot
Mikael Eriksson	ledamot

Medlemsregistrator	Arne Nilsson
Arkivarie	Arne Nilsson
Materialförvaltare	Mikael Eriksson
Försäkringsansvarig	JG Jonsson
Valberedning	JG Jonsson sammankallade Jan Flemström, Håkan Hector Karlén

Kommittéernas sammankallande

Evenemang/marknadskommitté	Annika Danielsson
Fordonskommitté	Walther Innervik
Rally och MC-kommitté	Mikael Eriksson
Redaktionskommitté	Göte Högbom
Webansvarig	Hans Sundkvist

Under verksamhetsåret 2016, 1 januari 2016–31 december 2016, har styrelsen för JVBK haft 8 styrelsesammanträden.

Årsmötet för föregående verksamhetsår avhölls på Kronan den 28 februari 2016.

Vid årets slut hade JVBK 1 135 ordinarie medlemmar, 72 familjemedlemmar och 5 hedersmedlemmar. Årsavgiften utgjorde 300 kronor, familjemedlemskap 100 kronor.

Den löpande verksamheten har bestått i genomförande av rallyn, evenemang, fikaträffar, fordonsunderhåll, måndagsträffar i klubblokalen samt tidningsproduktion.

Bland årets aktiviteter kan särskilt nämnas det stora deltagarantalet på sommarens fikaträffar som har varit mycket välbesökta, ofta har det varit över ett hundra deltagande fordon. Vi har haft över 150 personer som arbetat som funktionärer på våra olika evenemang.

Föreningens ekonomi är god.

Evenemangs- och marknadskommitté

Luciafika med cruising	10 december
Veteranbesiktningsdag	7 maj
Springmeet	21 maj
Onsdagsfika/cruising	4 maj – 28 september 2016, 22 träffar
Inomhusmarknad	1 oktober

Kommittén har under året bestått av Annika Danielsson och Anki Granlöf.

Rally- och MC-kommittén

13 februari Tjälavängen, start och mål på Optand Teknikland rallyt gick mot Brunflo, Pilgrimstad, Fanbyn där det var lunchuppehåll. 88 fordon till start.

5 juni Mopedrally, start Östersundstravet turen gick via Torvalla, Brunflo, målgång i Marieby. 47 deltagare.

12 juni Storsjörally, start och mål Handog, rallyt gick via Lit, Håggenås, Storhögen, Nyby. 43 fordon till start.

10 september Damrally, start på Stortorget rallyt gick via Sandviken, Sanne bystuga, Näskyrka, mål på Quality Hotel Frösön. 31 fordon till start, 115 deltagare

24 september Höstrally start och mål Kungsgården, Frösön, turen gick mot Rödön, Dvårsätt, Krokom, Aspås, Lugnvik, Östersund. 60 fordon till start.

Rallykommittén har bestått av Mikael Eriksson sammankallande, Peter Jansson, Eric Flemström, Olle Norin, Pereric Linde, Walther Innervik samt Lisa Lejdstrand.

Rallykommittén tackar alla deltagare och framför allt alla funktionärer.

Fordonskommittén

Förenta nationernas organisation för utbildning, vetenskap och kultur (UNESCO) genomförde sitt årsmöte i nätverket Creative Cities Network i Östersund. Närmare 300 internationella delegater från över 50 länder deltog och diskuterade kultur och kreativa näringar som grund för regional utveckling. Klubben ställde två bussar, Skvadern och Bokbussen, till deras förfogande, för delegaternas transport från Stadsdel Norr till Clarion Hotel. Ett flertal medlemmar deltog också med sina bilar.

Fordonskommittén har bestått av Walther Innervik, sammankallande samt Dick Granström, Micke Eriksson och Fredrik Lexelius.

Redaktionskommittén

Fyra nummer av Bakspegeln har getts ut under 2016, ett nummer med 40 sidor och tre nummer med 44 sidor. Det är första gången som antalet sidor har gått upp till 44. Det normala tidigare har varit 36 sidor. För första gången har vi också haft ett temanummer, något som kommer att återkomma i framtiden.

Mycket glädjande har det varit att materialtillgången har varit god och det kan i stor utsträckning hänföras till den aktiva skara som tillsammans med redaktören har utgjort redaktionskommittén.

Redaktionskommittén har utgjorts av Göte Högbom, redaktör samt Sture Hernerud, Anna Carin Jansson, Magnus Myrenhammar, Rolf Nilsson, Agne Ottosson och Magnus Roos.

Webansvarig

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

Webansvarig Hans Sundkvist

Styrelsens slutord

Styrelsen vill tacka alla medlemmar för ett visat stort engagemang och deltagande i de aktiviteter som vi under året genomfört och det förtroende som vi fått.

Vi vill önska den nya styrelsen lycka till med det fortsatta klubarbetet.

Östersund 2017-01-24

Björn Staverfelt Ordförande	Rolf Nilsson Vice ordförande
Anki Granlöf Sekreterare	Arne Nilsson Kassör

Verksamhetsplan 2017

Styrelsen

Styrelsen skall hålla minst 8 protokollförda möten samt ansvara för att årsmötets beslut genomförs. Styrelsen skall också ansvara för att hålla klubblokalen öppen måndagar kl 19–21 under oktober till och med april.

En medlemsmatrikel i pappersform skall tas fram.

En funktionärsfest skall hållas med beräknad kostnad om 15 000 kronor.

Redaktionskommittén

Klubbens kontakter med medlemmarna sker på ett antal olika sätt. Medlemstidningen Bakspegeln är en del av detta och är den kontakt som kommer alla medlemmar till del fyra gånger per år.

Ambitionen med Bakspegeln är:

- Att spegla de aktiviteter som genomförs i JVBK:s regi. Exempel på detta är rallyn, fikaträffar och årsmöte.
- Att göra reportage om enskilda medlemmars fordon och renoveringar av dessa.
- Att ta med resereportage från medlemmars resor med inriktning på intressanta fordon och aktiviteter kring dessa.
- Att ta med reportage från evenemang som arrangeras av andra föreningar inom hobbyn och som har deltagare från JVBK och är intressant för klubbens medlemmar.
- Informera om styrelsens arbete.
- Informera om aktualiteter inom hobbyn, exempelvis genom den information som klubben får genom medlemskap i Motorhistoriska Sällskapet.
- Att ha reportage som omfattar alla typer av veteranfordon.
- Att ha reportage som omfattar hela Jämtlands län.

Evenemangskommittén

(Innefattar Marknad-, Rally- Moppe & MC-kommittén)

- Tjälavängen, 11 februari
- Budget: Utgifter: 3 000 kronor
Inkomster: 4 000 kronor

- Veteranbesiktningsdag, 6 maj
- Budget: Inga utgifter beräknas
Inga inkomster beräknas

- Studiebesök/Garagetitt Ytterocke
- Budget: Utgifter: 2 000 kronor

- Springmeet, 20 maj
- Budget: Utgifter: 65 000 kronor
Inkomster: 80 000 kronor

- Onsdagsfika/cruising 3 maj–27 september, 22 träffar
- Budget: Utgifter beräknas till 700 kronor
Inga inkomster beräknas

- Mopedrally, inget datum klart
- Tanken är att genomföra ett Mopedrally under året.

- Damrally, 9 september
- Budget: Utgifter: 7 000 kronor
Inkomster: 8 000 kronor

- Inomhusmarknad, 7 oktober
- Budget: Utgifter: 15 000 kronor, hyra lokal, inköp förplägnad, annonser samt affischer.
Inkomster: 20 000 kronor, marknadsplatser, grill samt fik.

- Luciafika med cruising, 9 december
- Budget: Utgifter för fika 1 000 kronor

Fordonskommittén

Vad som händer beror på vad årsmötet beslutar.

NY ORDFÖRANDE

Sture Hernerud presenterar sig

Bosatt sedan tjugo år i den östligaste byn i Alsen, Värmon, som ligger cirka tre kilometer väster om Nälden. Den gamla anrika gården som då köptes byggdes av Patron Carl Forsell som då var ägare och chef för Waplans Mekaniska AB. Mitt drifts- och konsultföretag bildades i samma veva och fick namnet efter gården, Patrongården i Värmon AB, som dessutom lät lite lagom kaxigt.

Gården var då i förfallet skick men med mycket möda reoverade jag och min hustru Pia gården och skapade en miljö som passade oss. Efter hand så har de gamla ekonomibyggnaderna också förändrat utseende och innehåll och idag finns garage och verkstad för den stora hobbyn som är gamla bilar och motorcyklar.

Motorintresset väcktes tidigt och ett av de första fotografierna på den lilla rundkindade gossen är på en Rex 200 kubik tillsammans med pappa. Studier och sedan arbete gjorde att det var svårt att ägna sig åt motorintresset under många år även om ett antal intressanta bilar och motorcyklar passerade genom familjen. Förutsättningarna ändrades när gården köptes och arbetet tog inte heller samma plats som tidigare och det var då framförallt snöskoterintresset som tog överhand under

ett antal år och då även på den mer administrativa sidan. Jag var med och bildade Krokoms Snöskoterallians och är sedan många år också kassör i föreningen.

I samband med att jag slutade på Krokoms kommun blev jag uppvaktad av ett par av länets rallyprofiler då man ville dra igång en större satsning i syfte att flytta Svenska Rallyt från Värmland till det mer snösäkra Jämtland. Tyvärr så räckte inte ambitionerna till och värmlänningarna brottas fortfarande med snöbristen. Däremot blev det många intressanta biltävlingar som kördes igång i länet och jag är fortfarande aktiv inom sporten, både som ledare och tävlande i en Amazon 122 sport från 1965. De gamla klassiska bilarna väcker ett stort intresse bland många äldre rallyintresserade men även de yngre lockas av de gamla fina bilarna som piskas hårt på rallysträckorna.

Amerikanska muskelbilar har också varit ett stort intresse och några har passerat genom verkstaden hemma på gården.

Motorcykelintresset finns fortfarande kvar även om det inte blir så många mil längre och i garaget står några fina klenoder av äldre modell.

Sedan mitten av nittioalet så har jag varit verksam på olika positioner inom åkeribranschen och arbetar fortfarande deltid som ansvarig för Taxi Glesbygd i Krokoms AB.

*Text Sture Hernerud,
foto Silje Hernerud*



Besiktningssdag

Plats: Östersund, Opus Bilprovning, Chaufförvägen 26, Östersund
Tid: Lördag 6 maj, kl 8.00-14.00
Äldre personbilar och MC välkomna, ingen tidsbeställning!
Endast kortbetalning. Servering på parkeringen.
Info: Annika Danielsson, 070-288 11 48



ORDFÖRANDE
Sture Hernerud

Värmon 314, 835 95 Nälden
070-660 49 99
sture@taxiglesbygd.se



VICE ORDF.
LEDAMOT
Annika Danielsson

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



KASSÖR
Arne Nilsson

Täppvägen 36, 835 32 Krokoms
070-674 76 97
arne.nilsson@bahnhof.se



LEDAMOT
Rolf Nilsson

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



LEDAMOT
Eric Flemström

Hattmakarvägen 12, 834 31 Brunflo,
073-805 49 68
eric.flemstrom@gmail.com



SEKRETERARE
Anki Granlöf

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



LEDAMOT
Peter Jansson

Välådalgr 15, 831 72 Östersund
070-313 14 06
p.jansson64@hotmail.com



LEDAMOT
Emma Brodin

Krokv 19, 836 21 Lit
073-842 54 36
emlisogus@hotmail.com



LEDAMOT
Gunnar Arvidsson



LEDAMOT
Olle Norin

Axel Perssons v 18 A, 835 31 Krokoms,
070-690 69 79
norin.olle@telia.com



LEDAMOT
Andréa Magnusson

Korgstigen 6, 830 21 Tandsbyn
073-060 66 05
andreaagea@hotmail.com

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.

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

FORDONSKOMMITTÉ
Gunnar Arvidsson

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

REDAKTIONSKOMMITTÉ
Rolf Nilsson, sammank.
070-336 66 44
kiemencoupe@hotmail.se

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

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)

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

JV BK Mopedrally

Välkommen önskar Rallykommittén till 2017 års veteranmopedträff!

Samling söndag 28 maj klockan 10.00 vid entrén till Bil & MC-show, Frösö Park, Frösön. Gemensam start klockan 11.00. Vi kör tillsammans en tur på slingrande asfaltvägar kring Frösön och Östersund. Gemensam lunchfika. Målgång sker några timmar senare på samma ställe som vi startade.

Startavgift: 60 kronor. I startavgiften ingår fika och möjlighet att delta i lättsam tävling. Dessutom finns ett specialpris för stilfullaste ekipage. Ingen föransmälan. Betalning sker med Swish eller jämna kontanter vid start. **Frågor:** Anders Jonson 070-382 67 02 eller Pererik Linde 073-802 21 68.



Välkommen önskar JV BK!

B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

Vid obeställbar adressat returneras tidningen till:
Jemtlands Veteranbilkлубb
Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön

Sommarens fikaträffar 2017

Maj

3 Hissmofors folkets hus
10 Bredbyns föreningshus
17 Brunflo hembygdsgrd
24 Aspåsgården
31 Hallens grill och café

Juni

7 Skucku Bygdegård
14 Husås föreningshus, Lit-Ringsta
21 Sveapark, Kaxås
28 Tanternas café,
Häggenås föreningshus

Juli

5 Hackås småbåtshamn,
Tändkulemotorer
12 Slätte gårdsprodukter Slätte,
Brunflo
19 Handogs föreningshus
26 Jordgubbscaféet Rödön

Samling Stortorget alternativt Yran-
campingen från klockan 18 och av-
färd klockan 19.

Kalendarium

6 maj Bilprovningsdag, se annons

20 maj Springmeet, se annons

27-28 maj Bil & MC Show, Frösö Park,
Nilsåke Nilsson 070-290 30 30

27 maj Sundsvallsmarknaden
Bergsåker, smv.dinstudio.se

3 juni Svea Park Nostalgia Night, Kaxås
facebook.com/nostalgianight

16-18 juni Teveltunet Fjellstue Meråker,
Fjellvukku Sommerfestival, Vintage
Cars & Rockabilly, facebook.com/fjellvukku

15-18 juni Träff för vänner av fordon
från Mässing/Nickelepoken fram
tom ca 1930, friluftskonstmuséet
Mannaminne Nordingrå, Lars Stattin
070-554 19 29, lars@stattin.nu

23-24 juni Midsummer-Meet Junsele,
wildwestcruisers

6-8 juli Västerås Summer Meet,
vasterassummermeet.se

6-8 juli Power Big Meet Lidköping,
bigmeet.com

15 juli Classic och Veteranfordonsdagen
i Ramsele

v 31 Classic Car Week Rättvik,
classicarweek.se

22-30 juli Motorveckan Lycksele,
motorveckan.se

5 augusti Strömsund Cruising,
cruisingstromsund.se

19 augusti Boda i Lit, Gammcykelträff
hos Anders Kristofferson 070-605 51 51,
annons i sommarnumret

25-26 augusti Karlsro Flyers End of
Summer Meet Ljungaverk,
karlsroflyers.se

26 augusti Hoting Old Car Meeting,
mosquitos.se

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 veteranfordons hobbyn skapa förståelse och goodwill för klubbens verksamhet.

I klubblokalen på Trädgårdsvägen är det öppet hus varje måndag kl. 19.00-21.00, oktober till och med april. 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 Backspiegeln i form av radannonser.

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



Jemtlands Veteranbilkлубb

Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön • 070-660 49 99
Plusgiro: 88 52 11-3 • Hemsida: www.jvbk.se

