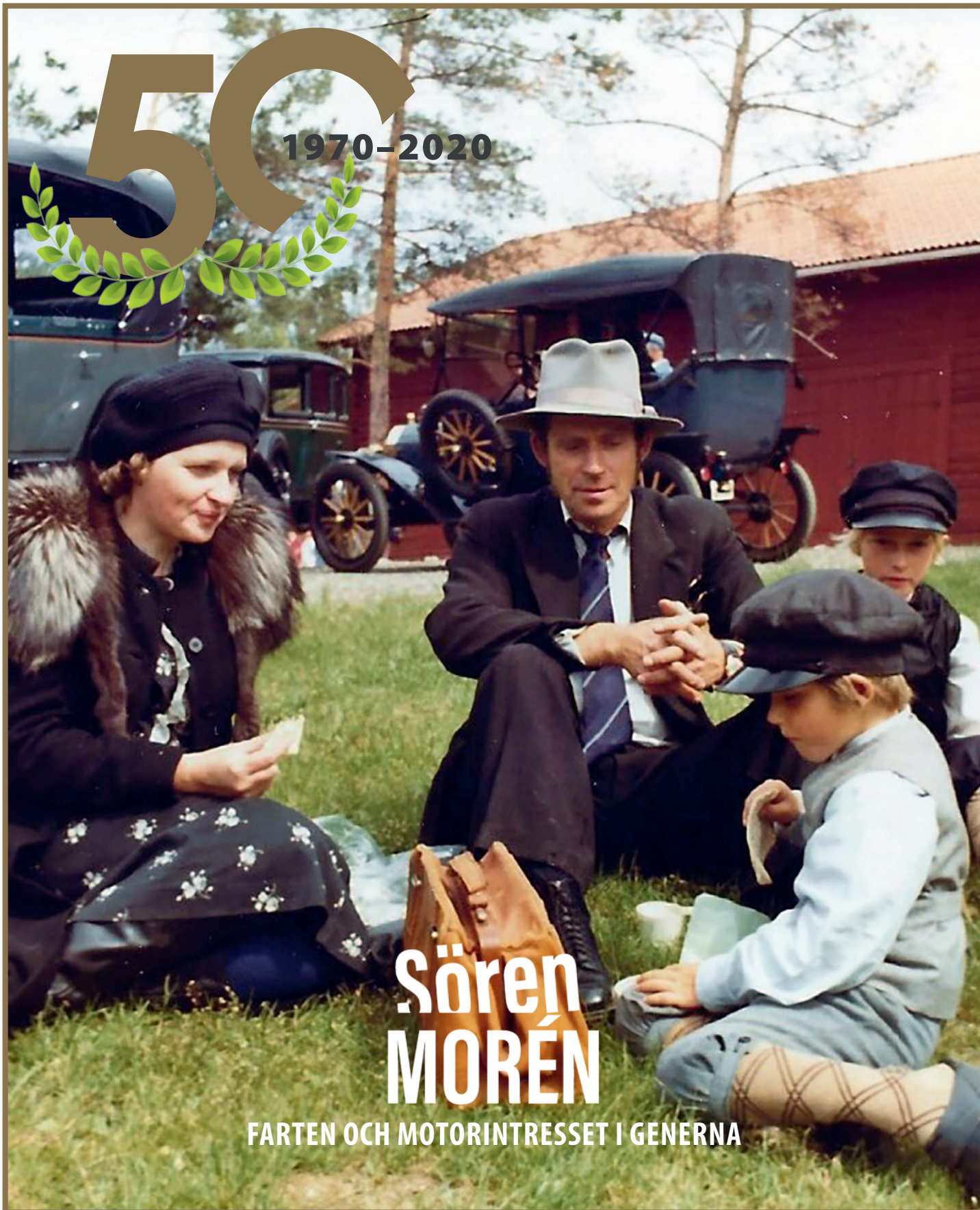


BACKSPEGELN

50

1970-2020



Sören
MORÉN

FARTEN OCH MOTORINTRESSET I GENERNA

REDAKTION

Rolf Nilsson, redaktör, ansvarig utgivare
070-336 66 44

kiemencoupe@hotmail.se

Sture Hernerud, 070-660 49 99

sture.hernerud@gmail.com

Lars-Göran Andersson, 070-530 97 73

larsg.andson@outlook.com

FORM

Mikael Karlsson Grafisk Design,
Kännåsen.

TRYCK

Trydells Tryckeri AB, Laholm, 2020.

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 redaktör Rolf Nilsson.

BACKSPEGELN GES UT AV JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

I mars, juni, september och december.

ADRESS

Trädgårdsvägen 5, 832 43 Frösön.

UPPLAGA

1 300 exemplar, fyra nummer per år.

OMSLAG

Familjen Boog på Jamtli tidigt 1980-tal.
Foto Rolf Nilsson.

Ansluten till



MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

Redaktör'n

"I ett fotoalbum, där står tiden stilla, mellan pärmarna är allting som förut.

Varenda gång du bläddrar bland minnen, kan du le och säga: tänk så man såg ut"

Det sjöng bland annat Thorleifs 1977. Bara att gräva fram LP:n ur skivbacken! eller står skivorna fortfarande kvar i bokhyllan?

I alla fall mycket som stämmer in i den texten.

Bläddrat i gamla album har vi gjort en hel del, detta jubileumsår. Roligt, men också vemodigt och sentimentalt. Tänk så ni såg ut! och vilka kläder och vilka bilar ni hade. Och frisyrier och stora glasögon och killar med långa polisonger.

Klubbens första 50 år får väl sägas vara en milstolpe. Summerar man det egna livet finns säkert också epoker och tidpunkter som i efterhand kan benämnas milstolpar. Nu var det nog inte så det var tänkt för väldigt länge sedan, att det var livets milstolpar man skulle ha koll på. Kanske inte ens



räknades en resväg i antalet mil, utan snarare utgjorde dessa milstolpar och de ännu äldre milstenarna grunden till hur mycket en skjuts kostade, beroende på hur många milstenar/stolpar man passerade.

Carl den XIV Johan styrde och ställde med en hel del i stora delar av Europa under många år, vilket gjorde att Sverige även under hans tid som landets regent mellan åren 1818 till 1844, hade något rörliga gränser. Bland annat blev vi ännu en gång kompisar på riktigt med Norge, fast det tyckte inte norska om så där helhjärtat. Om det och mycket annat kan man läsa om på den här sidan: riksarkivet.se/Artikel/12359.

Säga vad man vill om den mannen, men snygga milstolpar/tavlor spred han i alla fall omkring sig. Bara så ingen skulle tvivla på att han överhuvudtaget fanns, med tanke på hans långvariga utomlandsvistelser.

I och med det här numret har jag suttit bakom skrivmaskinen i tre år. Ingen milstolpe direkt, snarare som en motsträvig liten maskros, men eftersom hon som bestämmer i huset motvilligt i ett okoncentrerat ögonblick erkänt att jag fortfarande är förhållandevis o-dement, har Doris och jag tänkt fortsätta några år till. Om vi får?



ROLF NILSSON REDAKTÖR
kiemencoupe@hotmail.se

Innehåll

4 JVBK på 1980-talet

14 Stympad lyxbil gjorde comeback

16 Sommaren 1958

17 Vår mest kända doldis?

18 Sören Morén

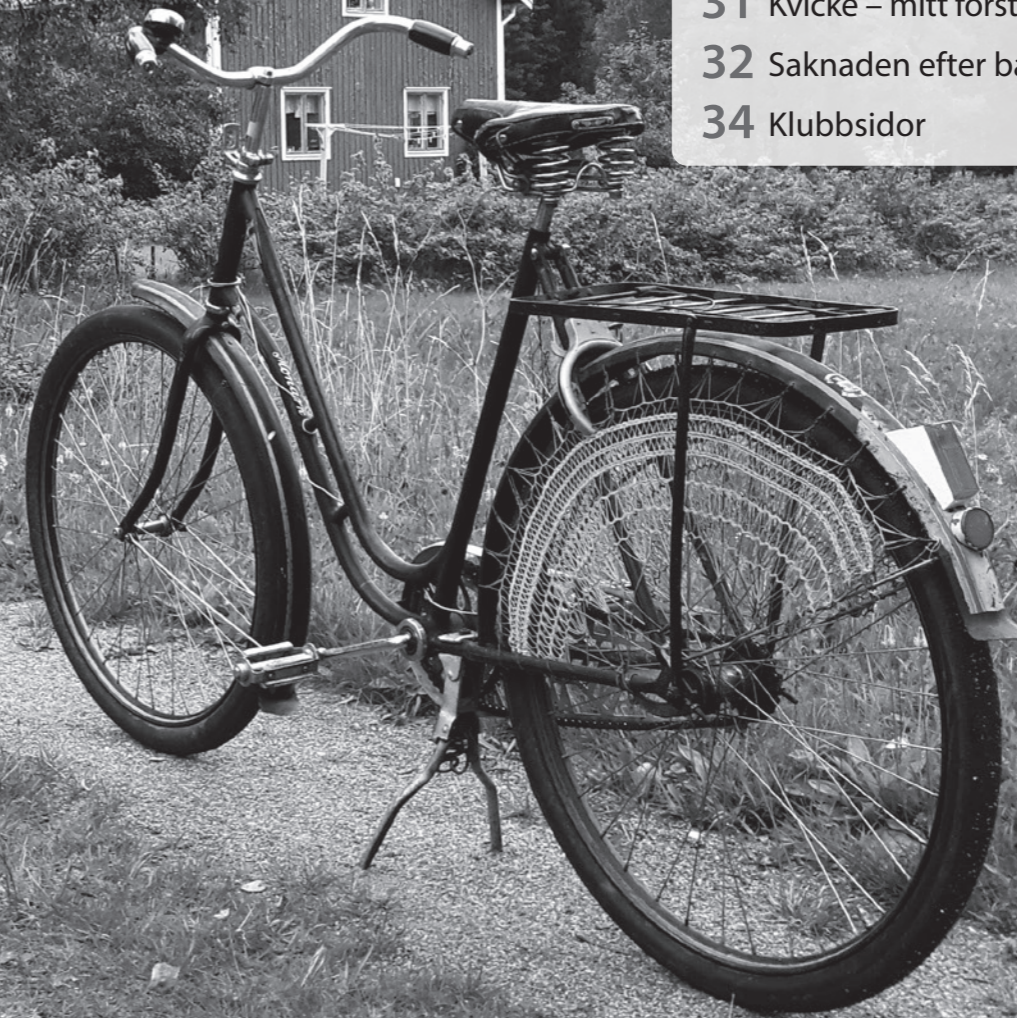
25 Jämtrallyt

26 En sommarmorgon

31 Kvicke – mitt första traktoräventyr

32 Saknaden efter bakmonterad motor

34 Klubbsidor



50

1970-2020

JVBK på 1980-talet

Text och research GÖTE HÖGBOM

I VÅRNUMRET REDOVISADE JAG EN DEL AV DET SOM HÄNT INOM JVBK PÅ 1970-TALET. NU ÄR DET DAGS ATT REDOVISA 1980-TALET MED NÅGRA INTRESSANTA NEDSLAG I HISTORIKEN. UNDERLAGET FÖR DET HÄR ÅRTIONDET ÄR FRÄMST HÄMTAT FRÅN KARBURATORN, NYHÖRT OCH FRÅN 1987 BACKSPEGELN.



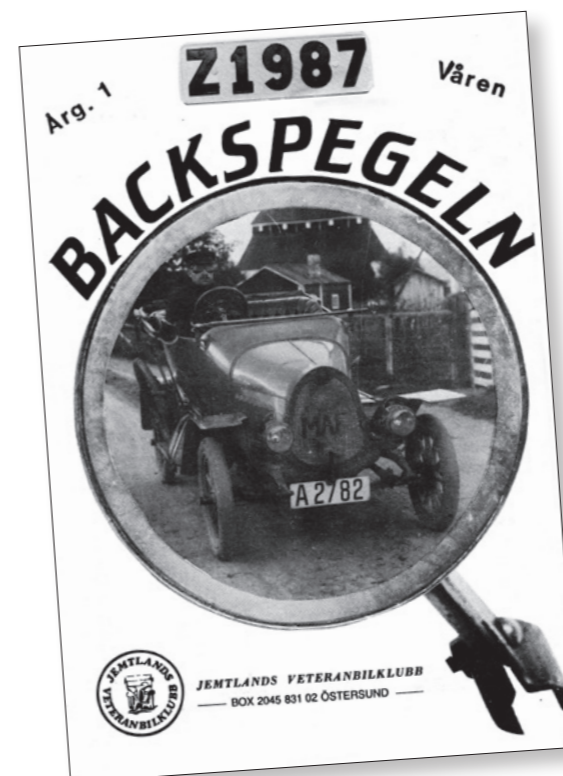
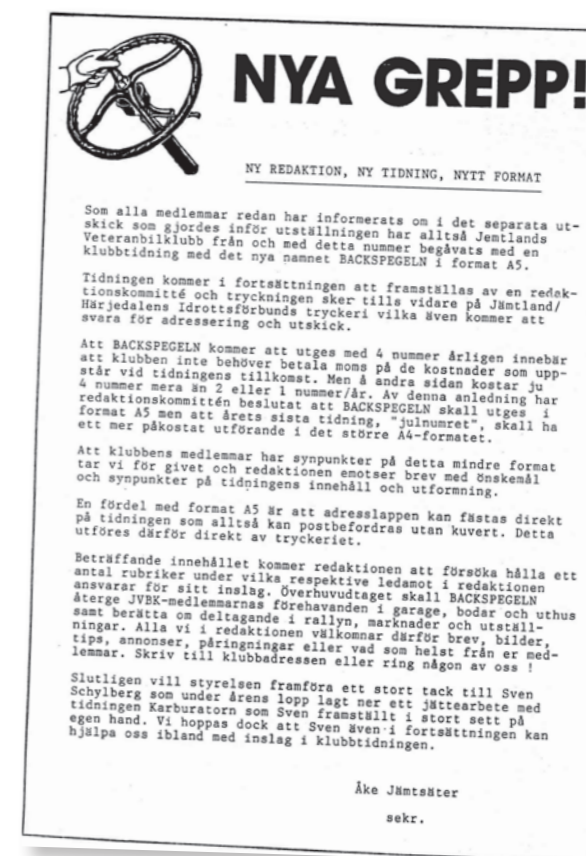
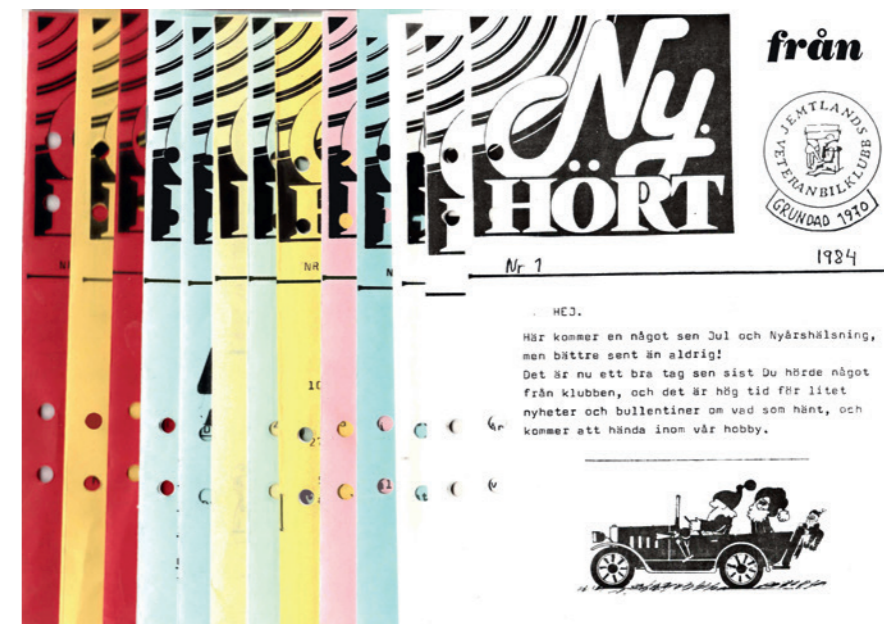
Foto Rolf Nilsson

Klubbtidningar

Karburatorn utkom någorlunda regelbundet till och med 1983. Därefter kom några enstaka nummer fram till 1991.

Av diverse noteringar kan anas att klubbens styrelse inte var nöjda med den brist på information till medlemmarna som uppstod när Karburatorn var på väg att somna in. I detta informationsglapp skapades ett nyhetsblad, Nyhört, som började utges i januari 1984. Tretton nummer av Nyhört utgavs fram till och med december 1986. Nyhört innehöll korta noteringar om vad som var på gång inom klubben, årsmötesprotokoll, resultat från rallyn, försäkringsinformation med mera. Formatet var A5 och oftast i form av en vikt A4 vilket gav fyra sidor information. Klubbens sekreterare den här tiden, Christer Elgendahl, var den som ansvarade för nyhetsbladet.

Så beslöts att en ny medlemstidning skulle utges med fyra nummer per år. Den fick namnet Bakspegeln och kom ut med sitt första nummer våren 1987. Tidningen gavs inledningsvis ut i format A5, detta för att minska tryckkostnaden och portokostnaden. De första åren utgavs ett årssammandrag som var i format A4 vilket gav möjlighet till tydligare bilder som det lilla formatet inte var bra på. Ambitionen med fyra nummer per år lyckades man inte helt med från början, vanligtvis blev det två eller tre nummer. Från och med 1992 har dock Bakspe-



geln utan undantag kommit ut med fyra nummer per år och alla i A4-format.

För att ansvara för tidningsutgivningen utsågs en redaktionskommitté bestående av Åke Jämtsäter, sammankallande, samt Mona Eriksson, Gun-Britt Jernberg, Margaretha Bogg, Sven Asp, Sören Nilsson, Mikael Eriksson och Folke Löfgren.

Mer information om bakgrunden till namnet Bakspegeln och annat runt tidningen kommer i höstnumret då jag ska ha med en intervju med Folke Löfgren.

Ja, vad hände då under 1980-talet? Efter en genomgång av ovan nämnda skrifter kan jag konstatera att klubben fortsatte att utvecklas i rask takt. Många aktiviteter blev det och några ska jag uppmärksamma.

Vid årsmötet 1980 blev det en större förändring i styrelsesammansättningen. Sven Schylberg avgick som ordförande efter sju år och ny ordförande blev Sven Jernberg. Folke Boogh avgick som sekreterare och ersattes av Björn Lindholtz med Christer Elgendahl som vice sekreterare och ny kassör efter Sven Jernberg blev Örjan Bergqvist. Christer kom redan året därpå att gå in som ordinarie sekreterare.

Tanken var att träffa den då nyblivne ordföranden Sven Jernberg för att höra hans tankar om tiden som ordförande som kom att omfatta nästan hela 1980-talet. Så förstas ville jag veta om han har kvar Bedforden från 1933. Coronaepidemin satte tillfälligt stopp för mötet men jag återkommer förhoppningsvis till höstnumret i frågan.

Så här presenterade sig Sven Jernberg i Karburatorn nr 2 1980. >>>

1980 års styrelse

ORDFÖRANDE heter Sven Jernberg. Medlem sedan 1970. Kassör de senaste 5 åren.

Mitt intresse för gamla bilar började sommaren -65. Då hade jag tillfälle att följa med en "motorintresserad ungdom" under hans färder runt Jämtland för att leta efter en V8-motor till hans Ford V8 Coupe -46.

Denne yngling föresåg mej med amerikanska motortidningen HOT ROD som jag ivrigt studerade. Därför införskaffade jag mej år -67 en Bedford 1933, alltså en typisk mindre Van. Dessutom införskaffade jag en rak Buick -8 och diverse annat krafv för HOT ROD konvertering.

Men som tur var ingrep ÅRS och deporterade mej till Stockholm så hela objektet gick om intet. Bedforden finns kvar i min ägo och kommer givetvis att originalrenoveras. Dessutom har jag ett antal Volkswagenbilar i min ägo, däribland en 53:e (med dubbel bokruta) i omlacket originalskick.



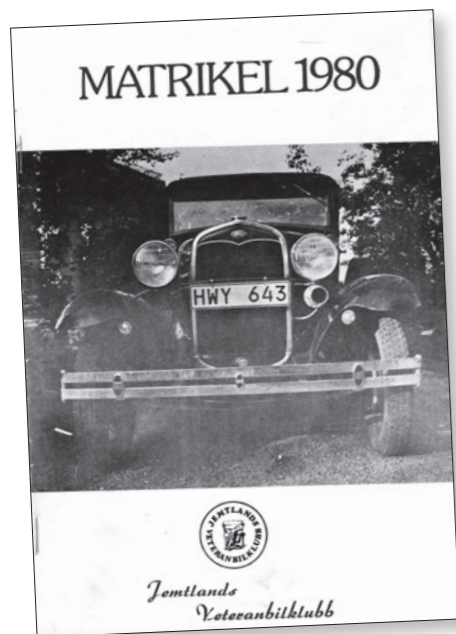
Den lille mannen sitter vid bardisken. In kommer en vitklädd man och slår ner honom med ett enda slag. När den lille mannen vaknar till sans, finner han en lapp med text "Karate 1980". Dagen efter sitter den vitklädde mannen vid bardisken. In kommer den lille mannen och slår ner honom. Även den vitklädde mannen finner vid uppvaknandet en lapp med texten "Startvev Bedford 1934"



Matriklar

Den första riktiga matrikeln utkom 1980. Ansvariga för den var Christer Elgendahl och Folke Hemmingsson. Matrikeln omfattade förutom medlemmarnas namn och adress, fordonsinnehav, fordonsregister i bokstavsordning samt postnummerlista. Nya matriklar utkom 1982, 1984, 1986 och 1988/89. För matriklarna 1982 till 1986 stod Christer som ensam ansvarig. Matrikeln 1988/89 stod Kerstin Jämtesäter för. Mycket arbete låg säkert bakom dessa fina alster och de var givetvis av stort intresse för klubbens medlemmar.

I matrikeln 1988/89 anges att den omfattade 513 medlemmar med sammanlagt 1 043 fordon.



Utställningar



Ford-T 1923, 20 hk. 28
Förare delen av bilen härstammar från Ostjämmland där den fungerat som "taxi" därefter har den kompletterats med delar från hela länet, såväl som den försörjts med en mycket ovanlig "vinterdäck" som kallas Operakupé som hittats i Laxviken i Föllinge. 3 år tog det ägaren att renovera bilen till detta skick. Ägare: Folke Hemmingsson, Storlien.



Alfa Romeo • DAIHATSU
• BLOM • KVIST •
Tel. 12 21 00
Kyrkg.82, Centralgaraget



Från utställningen 1983.



Blått rött på lacker 1111
Dettelet Superior 1926 ägd av Manne Evertsson i Örebro.



Det rylliga med ärens utställning var att den hade en väldigt bred bredd från de lysiga Jaguarerna till den enkla från King Falda från 1957. Sjätte försörjnings- efter Juniors och efterkrigstidens Lågd och tvåspråkiga Änglar, där får vi se en öga på utställningsplats.



Den vackra Opel Olympia 1900 ägd av Peter Sandgren i Östana, Skövde.



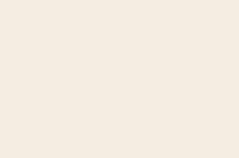
En 750 kubiks variant av denna populära amerikanska vänsterhämd sidovagn av fabrikat Stelb. Harley Davidson inte är vanligare synes märk fäder tydligen har ägt en 1200 kubiks HD.



Rex Midget Modell 40
Rex Modell 40 tillverkades 1939-1940 och var viktare, 40 km/tim. Den var försedd med Willy 3-växl. låda och kickstart.



Harley Davidson 1945
En 750 kubiks variant av denna populära amerikanska vänsterhämd sidovagn av fabrikat Stelb. Harley Davidson inte är vanligare synes märk fäder tydligen har ägt en 1200 kubiks HD.



Ägare: Christina Gräve, Strömsund



■40 IFA 125 cc. 1953.
Den västtyska bil- och MC-fabriken DKW hamnade efter världskriget i Ostzonen. Där återupptogs tillverkningen av fordonmodellerna under namnet IFA. I den östtyska staden Zschopau småningsom ändrades namnet till MZ. Motorradwerke Zschopau. Den statliga fabriken tillverkade ett flertal 1-cyl. modeller från 296 cc. En ovanlig 2-cyl. tvåtakare med kardandrift på 1500 cc. Ägare: Evert Hansson, Brunflo.



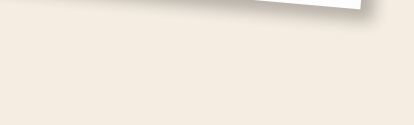
■41 Husqvarna mod. 24 1946.
Var mans motorcykel - en Husqvarna. Motor 118 cc. 3,5 HK. Tjänstevikt 70 kg. Pris 1946 960,- + skatt. Ägare: Anders Kristoffersson, Östersund.



MERCEDES BENZ 220 1952
Karl Fredrik Linsberg, Sveig



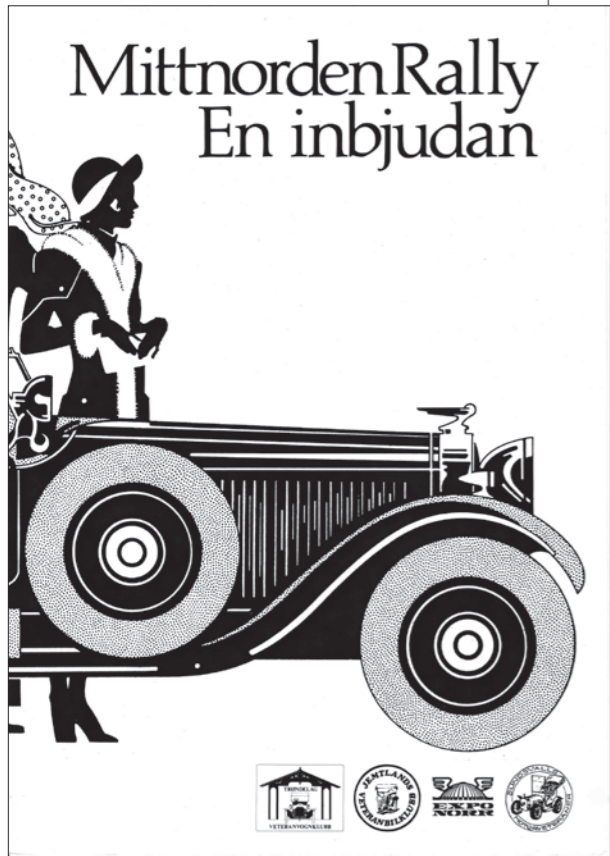
MERCEDES BENZ 170 1950
Olavi Poutainen



STANDARD VANGUARD 1954
Anneli Jönsson, Brunflo

LANCHESTER LEDA 1953
Bengt Olof Lybäck, Lit

ROVER 75 1982
Arne Wall, Östersund



Välkommen till MITTNORDEN-RALLYT 1986

Tvådagars Veterantävling, Jämtlands Veterantävling och Sundsvalls Motorveteraners arrangering tillsammans med vananslän Expo Norr. Östersund ett fyra dagar långt äventyr över midjan på Sverige och Norge!
Vi vägar påstå att vi erbjuder ett rally utöver det vanliga.
Vi startar i Sundsvall och Trondheim den 2 juli.
Vi åker i tre dagstappar och ankommer den 4 juli till Östersund som firar 200 år i år. De fem bästa från varje dagstapp går till final i Östersund vid vår gemensamtidning på lördagen den 5 juli.
Rallyet med prisutdelning äger rum 5 juli på Sandvikens festplats vid Storjans södra strand.
Dit åker vi från Östersund med Skandinavien bildesta i bruk varande ångfartyg, SIS Thomé.
Vi har preliminärt tvingats maximera deltagarantalet till totalt 150 ekipage. 75 från varje startort.
I den här ordningen anslås till rallyt bil för stort, förbehåller sig rallyledningen rätten att välja ut deltagande ekipage.
I så fall kommer vi främst att välja bland rikligtvis representerade märken och årsmodell.
Alla motorhistoriskt intressanta fordon är välkomna att anmäla sig.
En 1986 års Benz är lika välkommen som en Ford T1, en Indian 32, en Chevrolet 38, en Opel 52, en Matchless 54 eller en spritt ny given klassiker. Originalskick är dock ett krav.
Vi vill att ni anmälan uppger om ni vill starta i Sundsvall eller i Trondheim. Om det visar sig att någon av startplatserna blir fullbokad förbehåller vi oss rätten att, efter att vi kontaktat er, dirigera er till den andra startplatsen.
Beträffande startavgiften gäller följande: Startavgiften är 600 kronor för vuxna, barn 7-15 år 300 kronor, barn upp till 7 år gratis. I avgiften ingår rallyt med 4 midjeor med dans och en lång rad trevigheter. Priset inkluderar inte lunch.
Vi erbjuder övernattnings i Storlien och Edsåndalen för er som åker från Trondheim. Och i Östersund/Liljen och Bräcke för er som kommer från Sundsvall.
Priset för dessa övernattnings är 125:- inkl. frukost per person.
Samtliga deltagare erbjuds två övernattnings i Östersund. I Östersund bor vi antingen i Årenska Tekniska Skolan, ATS, Förläggningstryckeriet, i campingstugor på Sandvikens festplats eller i kommunala campingstugor i Östersund. I Östersund är övernattningspriset 100:- inkl. frukost per natt.
Vi betraktar er inte som anmälda förän vi fått era anmälningspapper med vidskänd bild och data på fordonet samt anmälningsavgiften insatt på MITTNORDEN-RALLYTs postgirokonton 496 85 54-8.
I Norge hjälper personalen på postkontoret till med överföringen av beloppet till Rallyts girokonto.
Om vi av någon anledning ej kan bereda er plats i rallyt återbetalas insatt belopp snarast. Sista anmälningsdag: 20 april.
En applausväntar er!

Här följer en kortfattad skiss över MITTNORDEN-RALLYT

För er som startar i Sundsvall gäller:
Första dagen, 2 juli
Första startar i Middagstap på Bergvikens riksbankstråk nära strand väster om Sundsvall. Därför går färden via Keväl och upp mot Indalsviken därifrån till Luleå. Den är i huvudsak i riktning mot Sandvikens och Årenska strand. Dagstappen är kort, endast runt 6 mil. Men den blir smidig. Vi får god omvårdnad av vandra i Liljen och i Östersund, där vi serveras middag, och där vi erbjuds övernattnings.
Andra dagen, 3 juli
Roter vid 5:30 tiden på morgnen är det avslutad från Liljen Östersund. Vi har en lång dagstapp över Svärtholmen till Årenska strand väster om Sundsvall. Därför går färden via Keväl och upp mot Indalsviken därifrån till Luleå. Den är i huvudsak i riktning mot Sandvikens och Årenska strand. Dagstappen är kort, endast runt 6 mil. Men den blir smidig. Vi får god omvårdnad av vandra i Liljen och i Östersund, där vi serveras middag, och där vi erbjuds övernattnings.
Tredje dagen, 4 juli
Vi åker från Liljen till Årenska strand väster om Sundsvall. Därför går färden via Keväl och upp mot Indalsviken därifrån till Luleå. Den är i huvudsak i riktning mot Sandvikens och Årenska strand. Dagstappen är kort, endast runt 6 mil. Men den blir smidig. Vi får god omvårdnad av vandra i Liljen och i Östersund, där vi serveras middag, och där vi erbjuds övernattnings.
Sammanfattning för alla deltagare efter ankomsten till Östersund:
Middagstap i Östersund för er på festplatsen med en grillfest på Östersunds strand. Vi disponerar bildesta i Årenska strand nära Tekniska Skolan, ATS, Förläggningstryckeriet, i campingstugor på Sandvikens festplats eller i kommunala campingstugor i Östersund. I Östersund är övernattningspriset 100:- inkl. frukost per natt. Vi erbjuder övernattnings i Storlien och Edsåndalen för er som åker från Trondheim. Och i Östersund/Liljen och Bräcke för er som kommer från Sundsvall. Priset för dessa övernattnings är 125:- inkl. frukost per person. Samtliga deltagare erbjuds två övernattnings i Östersund. I Östersund bor vi antingen i Årenska Tekniska Skolan, ATS, Förläggningstryckeriet, i campingstugor på Sandvikens festplats eller i kommunala campingstugor i Östersund. I Östersund är övernattningspriset 100:- inkl. frukost per natt. Vi betraktar er inte som anmälda förän vi fått era anmälningspapper med vidskänd bild och data på fordonet samt anmälningsavgiften insatt på MITTNORDEN-RALLYTs postgirokonton 496 85 54-8. I Norge hjälper personalen på postkontoret till med överföringen av beloppet till Rallyts girokonto. Om vi av någon anledning ej kan bereda er plats i rallyt återbetalas insatt belopp snarast. Sista anmälningsdag: 20 april.
VÄLKOMMEN!



88. Opel Rekord 2 d. Sedan 1986. 4 cyl. 92 hk. Ägare: Holger Magnusson. Åre. Bilen är i originalskick och har varit i originalskick. Bilen har rullat 30 800 mil.
89. Mercedes-Benz 250 sedanmodell B. 1983. 6 cyl. 80 hk. Ägare: Hans Carlsson. Eksjö. Aggre av en Käppen som hade chaus. Köptes av Hans 1976. Har rullat 8 800 mil. Nya var 24 000:-. Lästills 10 000:-. 17 ex. Importerades och såldes av. Bilen är av Cabriolet B.

Mittnordenrallyt 1986

Kreativiteten i klubben var fortsatt hög och nya idéer diskuterades. En idé som dök upp i början på 1984 var att ordna ett gemensamt rally med några andra föreningar i Sverige respektive Norge. Företrädare för Jämtlands Veterantävling besökte i början på 1985 Trøndelag Veterantävling och Sundsvalls Motorveteraner för att presentera förslaget om ett gemensamt rally med start i Trondheim respektive Sundsvall och gemensamt mål i Östersund. Förslaget mottogs positivt på alla håll och de tre föreningarna i samverkan med Expo Norr jobbade vidare med planerna.
En inbjudan togs fram och så var det bara att vänta på anstormningen av intresserade. Ett tak på deltagare hade satts till 75 från respektive startort. Nu kom det trots det intressanta upplägget inte så många anmälningar. Totalt blev det ett 80-tal fordon som deltog. En nog så bra siffra med tanke på att det här var något alldeles nytt och oprövat och att det var ett långt rally både tidsmässigt och i antal mil. Många av de svenska deltagarna kom från söderut liggande platser.



Imponerande historisk parad

Klockan 11:00 på lördagen var det så stor Grand Finale med start från travbanan. Det blev en imponerande parad genom 200 års Jubilerande Östersund. Målet var Expo Norr. Där skulle det avgörande provet mellan de tre dagarnas bästa etappsegrare äga rum. Prisutdelningen från mässbetet ute på Sandvikens. Dit åkte deltagarna med ångaren Thomé. Här följde stor rallybankett.
Studebaker Champion 1950 tillhörig Gunnar Isaksson, Lit.
Bilkaravanen på väg mot Expo Norr grindar. Främst i låten rullar Plymouth Special De Luxe Business Coupé 1947. Ägare: Jan Gunnar Jonsson, Brunflo
Fyrdörrars Limousine Packard 1939. Ägare: Bertil Nilsson, Hudiksvall.

Motorcykelinslag efterlyses

I Karburatorn nummer 1, 1981 infördes följande efterlysning:
”I klubben finns nu enligt matrikeln 48 st motorcyklar, och det finns säkert fler, men många har inte brytt sig om att anmäla sin motorcykel som fordonsinnehav, då det heter Veterantävling!

Karburatorn behöver text och bildmaterial om Mc för att bättre tillvarata allas intressen, för visst är det intressant med motorcyklar av tidig årgång! Har Du något i text eller bildväg om Din motorcykel Kanske någon vill ta på sig att samla in material och skriva något i varje nummer om motorcyklar! Hör av Dig, alla insända artiklar belönas med ett gratis exemplar av den tidning där det blir infört. Sven Asp räckte uppenbarligen upp handen och så att det här fixar jag för redan i kommande nummer av Karburatorn, nr 2 1981, infördes det första inslaget omfattande tre sidor av det som kallades MC-sidorna med Sven som författare.

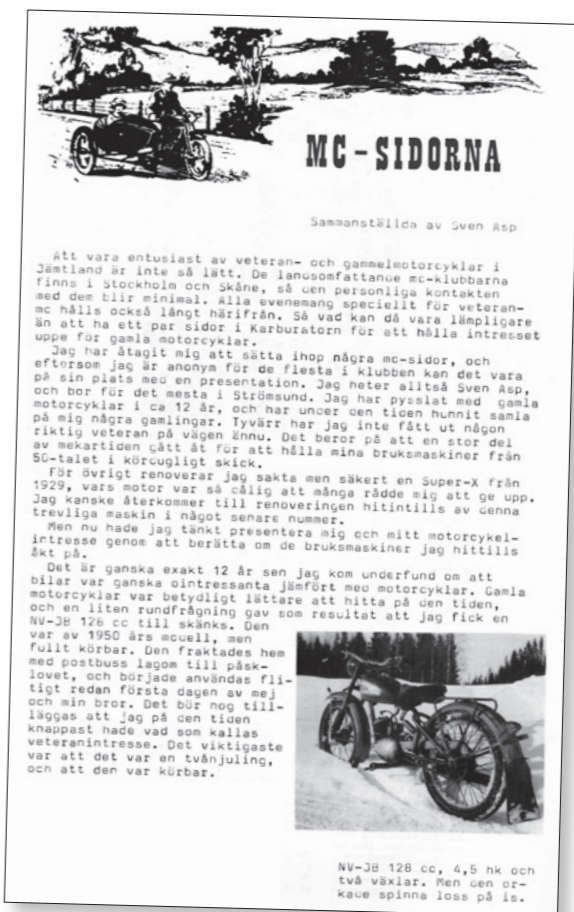
Inledningsvis handlade det om hans egna första motorcyklar. Här intill finns inledningen till den redovisningen som kom att omfatta sex sidor. På hemsidan finns numera under fliken Arkiv alla utgivna exemplar av Karburatorn, ta gärna en titt där och läs mer om MC och allt annat.

Sven fortsatte med MC-sidorna med mycket intressant innehåll bland annat renoveringstips och tips på var reservdelar kunde inhandlas. Vidare blev det resereportage och inslag om medlemmars motorcyklar.

Sven Asp är en av initiativtagarna till en träff för de som är intresserade av gamla motorcyklar, den kom så småningom att kallas Gammcykelträffen. Den första träffen skedde på flygfältet i Ope den 7 juni 1986. Gammcykelträffen har sedan dess med några få undantag genomförts varje år.

Min tanke var att också få träffa Sven för att höra vad som händer just nu med hans veteranintresse men den nu härjande coronaepidemin satte stopp för det. Men när detta är över är jag välkommen till någon tisdagsmekarkväll i hans verkstad i Alsen som hans MC-kompisar får tillgång till.

Det fanns även andra som skrev om motorcyklar exempelvis flitige Christer



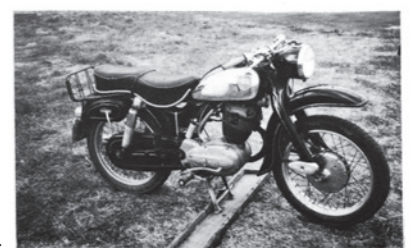
NV-JB 128 cc, 4,5 hk och två växlar. Men en orkeste spinn loss på is.

Elgendahl. Han hade vid ett tillfälle en EBE motorcykel från 1919 som han sökte delar till. I samband med detta hittade han information om EBE-verken i Åmål som först tillverkade påhängsmotorer från 1918 och sedan hela motorcyklar. Verksamheten var inte särskilt lyckosam rent ekonomiskt även om motorcyklarna var bra. Företaget gick i konkurs 1929. Detta kan man läsa i Karburatorn nr 2, 1982.



Thyra Nilssons NSU Super Max från 1957. 250 cc med överliggande kamaxel.

Örjan Bergqvists Ariel VH. Tillverkad 1951 och med en cylindervolym på 500 cc.



Från Gammcykelträffen 1987.

Evenemangskommitté bildas

Så här presenterades den nybildade evenemangskommittén i vårnumret av Backspegeln 1988:

Enligt beslut på årsmötet har vi bildat en Evenemangskommitté för att om möjligt skapa lite mer ordning på våra aktiviteter. Hittills har dessa i huvudsak bestått av våra Veteranutställningar, Rallyn, Garagetränningar, Filmkvällar, Julfester etc.

Om man läser i vår tidning Backspegeln kan man se att klubbens verksamhet skall; ”verka för att historiskt intressanta fordon bevaras, restaureras till originalskick och behålls inom länet. En annan viktig sak för klubben är att alla medlemmar ska träffas och ha trevligt tillsammans med våra fordon”.

Vi efterlyser nu en debatt om hur vi kan få lite mera aktiviteter i klubben. Kom med förslag. Ring klubblokalen

Måndagkvällar 19-22 tel 063/10 05 60 eller till någon i Evenemangskommittén. Skriv gärna också debattinlägg i tidningen.

Kanske kan vi bilda ett korpffotbollslag el. dyl.? Vi kan ordna kursverksamhet i svetsning, bilelektriska jobb etc. Kanske någon vill springa New York maraton i ett klubbtag från Jemtlands Veteranbilklubb, eller åka Vasaloppet, eller cykla Jämthjulingen, eller ... **kom med idéer och uppslag**. En klubb överlever bara genom aktiva medlemmar. Vi har även några hundra flickvänner, fruor, sambo m.m. som också kan bidra till ovanstående. Diskutera gärna med dom och hör av er.

Evenemangskommittén/J.G. Jonsson
Evenemangskommittén bestod i starten av sammankallande JG Jonsson samt Mi-

kael Eriksson, Hasse Appelqvist, Hans-Bertil Rosell, Kent Lidén och Sören Nilsson.

Den här kommittén kom att bli bestående och har nu verkat i många år för att kanske främst utveckla det som ovan nämns som ”En annan viktig sak för klubben är att alla medlemmar ska träffas och ha trevligt tillsammans med våra fordon”. Ett mycket bra exempel på detta är de framgångsrika sommarfika-träffarna. Av de mer vilda idéerna så kan vi konstatera att resultatet blev magert. Dock var det några tappra som cyklade Jämthjulingen 1988.

Bil-Ivar 50 år

Den 14 oktober 1988 firade Ivar ”Bil-Ivar” Eriksson 50 år med stor fest i bilhallen i Odensskog för flera hundra närvarande gratulanter. Jemtlands Veteranbilklubb gratulerade med en Hillman Minx av 1960 års modell. Bilen hade efter aktiv tjänst hamnat hos Lugnviks bildemontering. Flera, inklusive Ivar själv, hade gjort tappra försök att få köpa bilen utan att lyckas. Av någon anledning kunde JVBK trots allt komma över bilen och efter noggrann putsning utförd av Claes Rudbeck kunde nycklarna överlämnas till Ivar.

Bilen finns kvar inom familjen och jag har fått löfte av Jörgen Eriksson att få komma upp till Hoting för att få veta mer om hur det står till med bilen.



Bilnycklarna överlämnas. Från vänster: Susanne Rudbeck, Sven Jernberg, Ivar Eriksson och Claes Rudbeck. Foto: GB Jernberg



Ivars bilmuseum

I juni 1984 invigdes Ivars Bilmuseum i Hoting med stor pompa och ståt och invigare var Philipsonkoncernens ordförande Christer Ericsson. Ett 50-tal fordon fanns i muséet och äldsta fordonet var en Orient Buckboard från 1906. Många unika och intressanta fordon fanns i samlingen, bland dem en BMW Dixie från 1928, en Lincoln Zephyr 1938 med V12-motor och den märkliga motorcykeln Nera-Car från 1922. Under invigningshelgen kördes ett veteranbirlally på fem mil där Orienten deltog och kämpade till sig andraplatsen i förkrigsklassen. Den rattades förtjänstfullt av Ivars bror Åke.



Ivar vilade inte på lagrarna som det brukar heta. I mitten på maj 1987 hade Ivar flyttat sitt museum till Östersund med placering intill Berners. Fredag 15 maj var det stor invigning med ingen mindre än motorprinsen, Prins Bertil, som invigare. På lördagen öppnades muséet för allmänheten och medlemmar i JVBK bidrog med att väcka intresse hos allmänheten genom att köra runt på stan med sina veteranfordon försedda med banderoller som förkunnade händelsen.

Tyvärr blev det en kortvarig vistelse för Ivars Bilmuseum i Östersund och i slutet av 1980-talet avvecklades muséet. Hyressättningen i de av kommunen ägda lokalerna var för hög och stan gick därigenom miste om en publikdragande aktivitet.



IVARS BILMUSEUM, under inflyttning. Foto: Jan Andersson



JVBK:s museiplaner

Redan när klubben bildades så fanns planer på ett fordonsmuseum, det fanns inskrivet i de tolv punkterna. En första möjlighet synes ha uppstått 1974 då en lokal på Jamtli var på gång. Klubblokalen fanns då redan på Jamtli i Mia Nilsongården. Nu fattades bara 16 000 kronor för renovering av museilokalerna men tyvärr lyckades föreningen inte få fram denna summa.

Nästa mer konkreta möjlighet dök upp i slutet på 1980-talet och då i form av någon sorts samverkan med Jamtli och Ivars bilmuseum men av detta blev dock inget.

Jag återkommer i nästa nummer med fortsättning av museifrågan.

Fordonsförsäljning

Annonsen var införd i sommarnumret av Backspiegeln 1987. Så småningom såldes alla fyra MC-bilarna, enligt uppgift alla till några som var medlemmar i klubben. Är det någon som vet om de finns någon kvar av Messerschmittarna bland klubbens medlemmar? Hör av Dej om Du vet något!

JEMTLANDS VETERANBILKLUBB

MESSERSCHMITT

Jemtlands Veteranbilklubb har från ett dödsbo i länet inköpt 4 st MC-bil av fabriken Messerschmitt, för försäljning till klubbens medlemmar för renovering. Skriftliga anbud skickas till vår postadress och skall märkas med Fordon nr 1, Nr 2, Nr 3 eller Nr 4 för respektive enligt nedan:

Fordon nr 1: Messerschmitt KR 200, 1955. Reg nr BXW095. Färg klargul. Renoveringsobjekt.

Fordon nr 2: Messerschmitt KR 200, 1956. Reg nr CJO667. Färg blå metallic. Renoveringsobjekt.

Fordon nr 3: Messerschmitt KR 200 de Luxe, 1958. Reg nr EXE040. Färg ljusgul. Renoveringsobjekt.

Fordon nr 4: Messerschmitt KR 200 de Luxe, 1963. Reg nr BLJ203. Färg röd. Renoveringsobjekt.

Alla 4 fordonen finns till påseende i klubbgaraget och om någon som inte har möjlighet att besöka oss måndagskvällar vill bese bilarna vid någon annan tidpunkt kan denne kontakta Anders Eklund eller någon av styrelsemedlemmarna.

Klubben förbehåller sig fri prövningsrätt inför försäljningen.

Sista anbudsdag 1987-10-31.

BOX 2045 831 02 ÖSTERSUND PG 88 52 11-3

Löpande aktiviteter

Här har jag nu redovisat ett antal specifika aktiviteter som genomförts. Förutom dessa så bedrevs den löpande verksamheten i vanlig ordning. Till den hörde årsmöten, marknader, Storsjörallyt, garageträffar, filmträffar och fester. Här följer ett urval av dessa.



Vildhussen rallyt 1980

1980 års rally benämndes Vildhussen Rallyt och ingick i klubbens 10-årsfirande. Start i Hammarstrand och vidare längs Indalsälvens dalgång till Annedal i Bispgården för intag av medhavd lunch. Därefter över Hölleforsen via Ragunda stationssamhälle åter till Hammarstrand. För arrangemangen stod Pelle och Margit Norman och de fick mycket beröm av deltagarna för det trivsamma rallyt. Totalsegrare i rallyt blev Stig Norén med Peugeot 203 från 1950.



Stämningen var hög när rallydeltagarna kom till den vackra platsen Annedal. I den här bilen ingick Bertil Olsson vid ratten, Einar Mattsson på fotsteget och ständige kunnige Svante Eriksson. De två sistnämnda körde Chevrolet.

Här ser vi Bertil Olsson sedan hästru. En långvägig gäst var Ivan Westermarck, som varje år med sin 5-Ford kommer upp till Jemtland sedan hästru och barn.

Se på den glänsande mässingen, lyssna till det annorlunda motorljudet och känn på den annorlunda doften.

Årsfest 1988

Någon form av fest för medlemmarna hölls varje år, oftast med surströmming som huvudföda. 1988 hölls festen i februari i Aspås. Doris och Folke Boogh var duktiga på att arrangera fester och att se till att deltagarna trivdes. Avslutning med dans till riktig orkester.

VETERANBILKLUBBENS FEST I ASPÅS. Så blev det då äntligen fest. Och nu vet vi att det inte bara är Folke som kan trolla. Den här dagen i februari trollade Doris och Folke Boogh tillsammans. På grund av dubbelbokning av lokalen var Aspåsgården fylld av avettiga skidåkare ända långt in på eftermiddagen. Doris och Folke lyckades ändå få lokalen städad och borden dukade tills veteranbilklubben började fylla stora salen. Maten, förrätt, varmrätt och efterrätt, smakade underbart gott. Folke serverade underhållning där till. Festdeltagarna roades med roliga historier och sketcher. Bingo fick nästan allihop och dom som inte fick bingo, dom fick delta i tävlingar där de kunde vinna chokladasker. Några deltagare underhöll övriga med en improviserad pjäs och så sjöngs det allsång förstås. Kvällen fortsatte sedan med dans, kaffe och mera dans till riktig orkester.



Förenade "Fiffel och Bdg", Stig Norén med sekreterare och lierad Christer Lill Johan Haugskott spanar in en presumtiv kund.



Underhållande festdeltagare.

Garageträffar

Garageträffarna var populära och välbesökta. Här en rapport om träffarna hösten 1982. Notera kommentaren från besöket i Hammarstrand beträffande tiden för hemfärd – en timme in på det nya dygnet!

Garageträffar



Garageträffar har det varit på två platser under den gångna hösten. Den 1 oktober var Stig Nilsson i Strömsund värd för ett besök. 23 medlemmar hade mött upp i MK Nordjämten klubblokal. Strömsunds fotograf visade en halvtimmes lång film om Vattudalsrallyt, som gick 1981. Sedan blev det garagebesök hos Alf Hansson, som renoverar en Dodge 1927. Lennart Höglund fick sedan besök och kvällen avslutades med kaffe och smörgåsar i klubblokalen. Som vanligt passade Stig på att testa deltagarna med en klurig frågetävling. Den här gången gällde det att identifiera bilmärken.

Den 12 november samlades 12 medlemmar vid Centrum i Hammarstrand. Färden gick därifrån till Arvid Eriksson för ett besök i hans lador och garage. Där fanns Buick 1935, Austin 1950, Jaguar 1954 och Mercedes Benz 1958. En Mercedes Benz 170 B Cabriolet fick vi se hos Bruno Frid, som denne höll på att renovera. Nästa besök blev hos Pelle Norman, som också bjöd på kvällssupé. Efter denna blev det rundvandring i Pelles garage och stora utrymmen. Hur många bilar har egentligen Pelle? Studera matrikeln, så får Du svaret! En timme in på det nya dygnet åkte vi i ålgfärlig miljö åter till Storsjöbygden. Trots den sena årstiden var det ändå fint väglag, då ingen snö ännu hade kommit. Temperaturen var denna kväll + 8 grader.

Mittnordenmarknad 1988

14 maj 1988 hölls Mittnordenmarknad i samarbete med pågående Motormässan. Platsen var området vid Ivars Bilmuseum. Redan kl 6 anlände de första marknadssäljarna. En del bilar fanns till salu bland annat Skoda Cab, Fiat 500 HGV, Hundkoja, Messerschmitt och Austin Cambridge och allt i delar från T-Ford-grejer till emblem till tidig Volvo P 1800. Klubben arrangerade uppskattad fikaförsäljning i ett stort tält.

Kommersen rapporterades god och en förhoppning uttalades om att fler klubbmedlemmar skulle ställa upp med salugrejer nästa år.



Tältresare som får dito hos Cirkus Scott att blekna: Bo Wallskog, Hasse Appelkvist, Hans-Bertil Rosell, J G Jonsson, Mats Mattsson och Mikael "Morris" Ericsson.

1980-talet i sammandrag

Det är förstås helt omöjligt att ge full rättvisa till alla aktiviteter som timat under 1980-talet men det jag tagit upp tror jag ändå ger dig som läsare en viss inblick i vad som har hänt i vår livaktiga klubb.

Som nämnts tidigare så finns Karburatorn och Nyhört nu på hemsidan under fliken Arkiv. De finns också i klubblokalen för studium på plats där.

Ambitionen är också att alla nummer av Backspiegeln skall finnas på hemsidan.

Hör gärna av dig om du har synpunkter eller tips som rör 50-årsjubileet.

Göte Högbom, gote.hogbom@gmail.com, 070-604 53 01

ATT HA SINA SVÄRFÖRÄLDRAR PÅ BEHÖRIGT AVSTÅND KAN I VISSA FALL BETYDA LUGN OCH RO, MEN Å ANDRA SIDAN LÅNGT TILL HJÄLP VID AKUTA INSATSER SÅSOM BARNVAKTERI OCH HUSMÅLNING.

VOLVO PV652

Stympad lyxbil gjorde comeback

Text ROLF NILSSON foto BO BERGSTEN

Bosse Bergsten på Frösön fick åka till trakterna av Lycksele för att hälsa på och bli godkänd av den äldre generationen. Vilket i och för sig nog inte var något problem. Sen kan man, som alltid när bilfolk gör resor i landskapet, spana bakom ladugårdar och lador längs vägen till Norrlands innersta land. Alltid finns det någon gård där en navkapsel eller billykta mystiskt kastar en reflex ut mot den förbipasserande uppmärksamme trafikanten. Det var precis vad som hände Bosse vid en av resorna till hustruns hemtrakter en gång sent 1970-tal eller om det var i början av 1980-talet.

Bakom stugknuten på en gård i trakterna kring Ingenstans skymtade något som tillfälligt ändrade de ursprungliga

resplanerna. Cirka 40 år tidigare var det en stor dyr svensk lyxbil som nu stympad och med bakre ramdel, axel, och hjul från en lastbil blivit förpassad till skamvrån i stadiet EPA-traktor. Ungefär i nivån strax över vad som räknas som skrotbil.

Det visade sig var ett exemplar av Volvos 650-serie som lanserades 1929 med märkets första 6-cylindriska sidventilmotor. En stabil klump med sju-lagrad vevaxel och dessutom hade man frångått termosifonkylningen till förmån för en riktig vattenpump. Hydrauliska bromsar och likaså hydrauliska stötdämpare kom på 1930 års modell som fick beteckningen 652. Ställbara framstolar med fällbara ryggstöd gjorde bilen bäddbar och förstärkte intrycket av extra vagans.

Lyxvolvon fick flytta hem till hyreshuset på Frösön där Bo hade tillgång till en lokal i bottenvåningen, så återställandet från bedagad EPA-traktor till den ståtliga vagn 652:an en gång var 1932, kunde påbörjas.

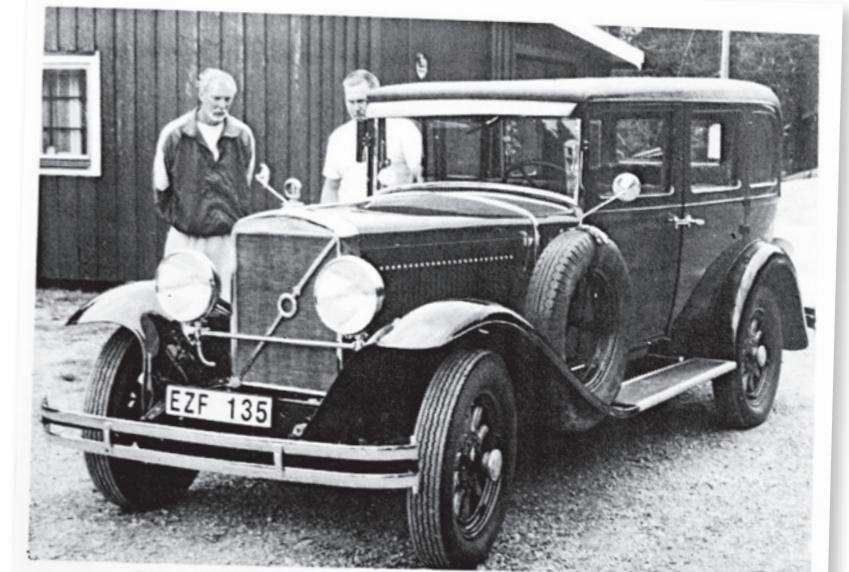
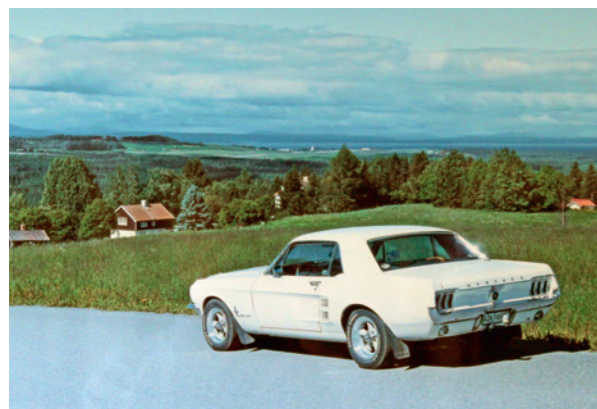
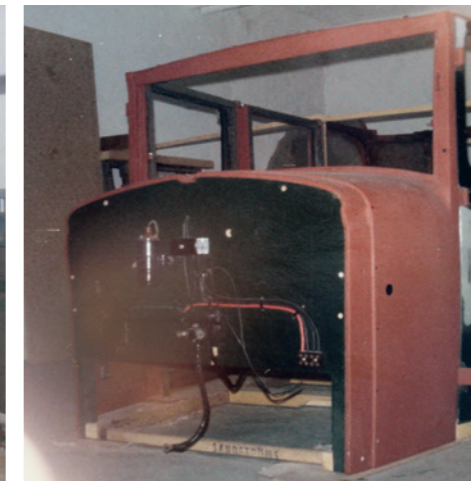
Originalram-delar och karossens bakparti återfanns i skogen. Även det

bakre hjulparet låg bortglömda hos förra ägaren och när allt så småningom plockats i hop och inventerats saknades i stort sett endast två bakdörrar. Hos samlaren Tage i Svenjunga fanns lyckligtvis inte bara dörrar, utan även en del annat smått och gott till Volvos PV 650 serie.

Trävirket fick bytas ut och formerna återskapades allt eftersom renoveringen pågick. För att få reda på hur saker och ting, för att inte säga hela bilen en gång sett ut, gjorde Bo flera resor till Skoklosters bilmuseum där han kunde detaljfotografera och mäta upp deras PV 652:a.

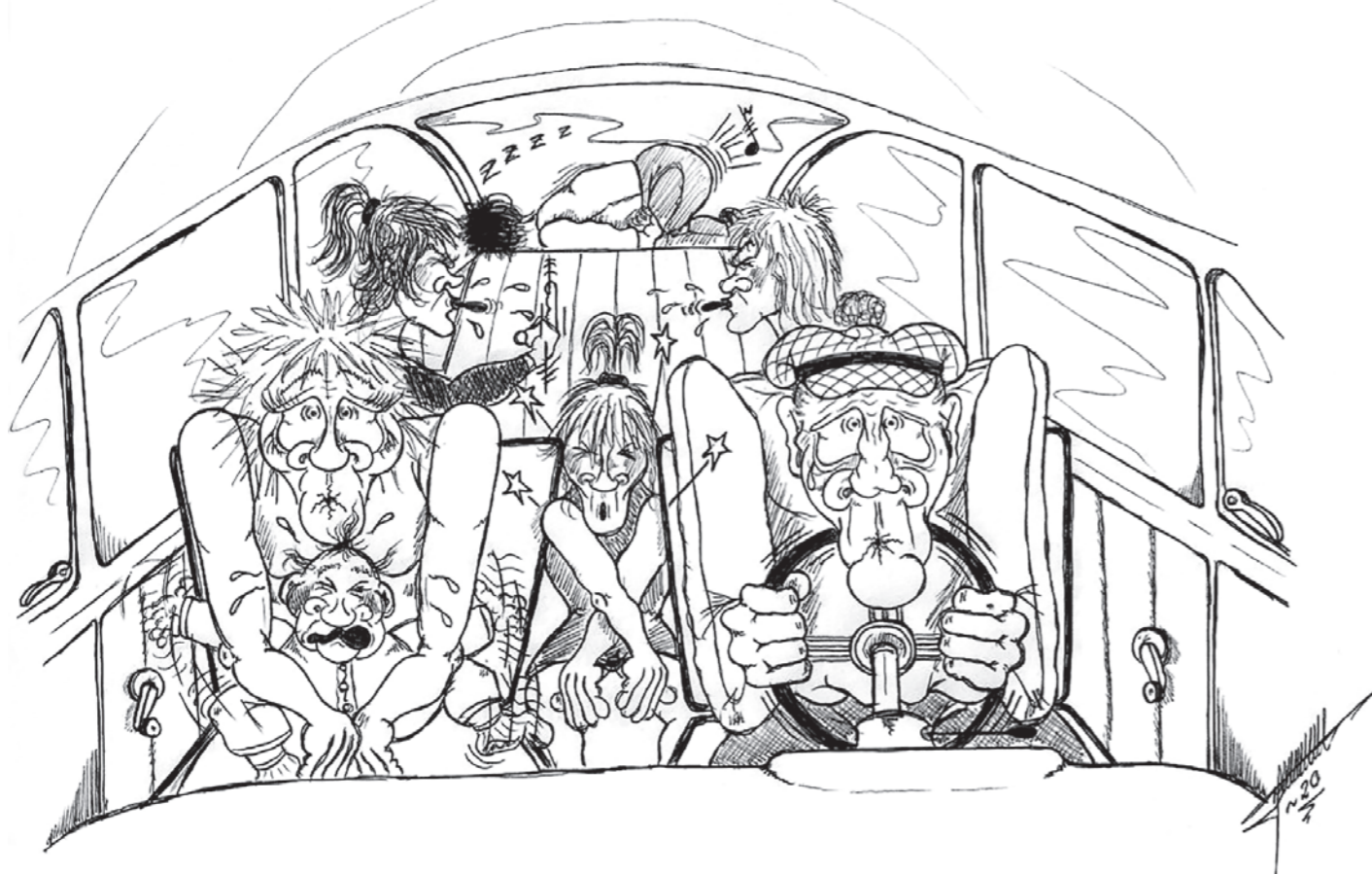
Förutom lackeringsarbetet gjorde Bo all renovering själv. Den 55-hästars sidventilmotorn tillverkad av Pentaverken hade som tur var klarat sig bra genom åren. Omkromningen lämnade han bort till den norska firman A/S Velo Galvanisk Anlegg, Sluppenveien 1 i Trondheim, som på den tiden var det vanligaste alternativet för bilrenoverare i Jämtland.

Drygt tio år tog återuppbyggandet och när bilen äntligen var klar deltog Bo under några år i flera rallyn och utställningar. Sen började det klia i fingrarna igen, så Volvon fick nya ägare och står nu för tiden hos Liljas Bil i Kalmar i bilfirmans egna lilla Volvomuseum och Bosse åker i dag omkring i en fin vit 67:a Mustang.



Bosse Bergstens snygga Volvo på besök i Bringåsen.

Sommaren KÄNNER PÅ DE ORDEN OCH KOMMER IHÅG ... 1958



Farsan, snickaren, hade tagit semester, mamma fortfarande hemmafru och alla fem barnen kvar hemma. En ny ljusblå Ford Anglia med eftermonterade skärmspeglar, takbrygga och en vindrutespolare som sköttes av passageraren genom att klämma på en vattenfylld plastflaska och nu på väg på semester till Norge. Ett grannland som fortfarande led av skadorna efter kriget och som låg långt efter Sverige i utveckling och välfärd.

Vi var fem syskon, tre äldre systrar som satt i baksätet, lillebror tre år fram hos mamma och jag låg nog mest på hatthyllan bak ... Säkerhetsbälten fanns

nog inte ens i fantasin. Farsan rökte pipa som kära hustrun stoppade och tände vid behov. Förutom bakskuffen att packa i så hade farsan köpt en takbrygga där vi förvarade tältet och en hel del annat. Vaddsovsäckar var införskaffade och täcken instuvade och de hade vi inne i bilen så de inte skulle bli blöta. Mitt minne är att det nog regnade mest hela tiden – även då ...

I vårt sällskap var moster Anna och morbror Henning med i en ganska ny Folkvagn. Henning var gammal och strokeskadad men alltid klädd i cheviotkostym och matchande basker efter-



som han varit Slipmästare i Äggfors på pappersmassfabriken. I deras bil var också kusin Monika med från Los i Hälsingland.

Vi hade också sällskap av farsans kompis Sture och hans fru Anna och deras två halv vuxna barn i en Ford Custom med V8, som för övrigt såg ut som en anabolstinn Volvo PV.

Vi var alltså 14 personer i sällskap som styrde kosan mot Norge med proviant och spritkök, fiskespön av bambu med mera eftersom det inte fanns mycket att handla i grannlandet, och de hade dessutom en matkultur som inte var något som lockade svenskar vid denna tid.

Resan gick över Skilstugan men hemresan kördes på den nyöppnade vägen via Storlien. Det var alltså på gamla Riksväg 14 vi färdades. Vi körde

fortfarande på vänster väghalva och det skulle ju dröja nästan tio år innan Sverige gick över till högertrafik – mot folkets vilja eftersom man hade haft en folkomröstning om detta 1955 och nära 83 % var då emot högertrafik. Jag tror att det säger mer om folkomröstningar än om folkets vilja ...

Nåväl, till Norge kom vi och vi åkte på smala vägar med vägräcken av stående naturstenar, feristor för att lösa kor och får inte skulle gå för långt och passager under järnvägen som inte var större än koportar.

Gubbarna fiskade, kvinnorna lagade mat och ungarna kivades men spänningen och gemytet fanns med under hela resan som nog varade mindre än en vecka men i minnet ändå kändes som en riktigt lång resa.



TOBBE KRISTOFFERSSON Vår mest kända doldis?

MÅNGA AV OSS HAR SETT HONOM MED KAMERAN I HÖGSTA HUGG PÅ VÅRA OLIKA EVENEMANG OCH SEDAN HAR VI KUNNAT TITTA PÅ BILDERNA PÅ FACEBOOK. MEN VEM ÄR HAN SOM SÅ FLITIGT DELTAR PÅ ALLA VÅRA AKTIVITETER?

Tobbe Kristoffersson från Östersund är en lägmäld och diskret man i sina bästa år. Alltid med en kamera i handen och nästan alltid med på våra onsdagsträffar där han snabbt lägger ut bilderna under kvällen på alla fordon som passerat på väg till någon fikaträff.

Jag besökte Tobbe hemma i Odensala i höstas för att bekanta mig med denna doldis. Han berättade att hans stora intressen i livet är gamla fordon, fotografering och hundar. Han äger själv ingen gammal bil men har alltid varit intresserad av dem och än är det ju inte för sent att skaffa en men som hos många andra är det problem att hitta bra garageplats. Fotograferingen är ett intresse som kommit senare i livet men det är något som han nu ägnar mycket av sin tid åt. Som pensionär har han möjlighet att lägga mycket tid på den hobbyen.

För oss som arrangerar klubbens alla träffar har Tobbe blivit en stor hjälp genom att han så flitigt deltar och dokumenterar så mycket han hinner. Det innebär att vi snabbt kan räkna hur många fordon som deltar och att vi också har tillgång till hans bilder om vi vill publicera dem i tidningen eller digitalt.

Vi uppskattar verkligen Tobbes engagemang.

Text Sture Hernerud

Sören MORÉN

Farten och
motorintresset
satt förmodligen
i generna

Text ROLF NILSSON
Foto MORÉNSKA ARKIVET





Många tävlande fick se bakänden på den vita Mustangen.

Farten och motorintresset satt förmodligen i generna och blommade ut med full kraft i tonåren med mopeder, motorcyklar och lite senare, stora bilar. Ett flertal Chevrolet Impala, bland andra en 59:a som tidigare ägts av åkare Karlström, Ford Thunderbird och till och med en Edsel passerade under en hektisk men rolig tid. Sommaren 1965 till exempel, gick semesterresan till Zandvoort-banan i Holland i en 62:a Impala. En 65:a Mustang som han tillsammans med Kjell Formgren körde bilorientering med, blev starten på en tävlingskarriär som sedan, förutom några inhopp i rallysvängen, övergick till banracing både sommar

och vinter och sträckte sig flera år in på 1970-talet.

Den mest intensiva perioden började 1968 med tävlingar praktiskt taget varje helg med en 67:a Mustang som efter ett år ersattes av en Lotus Cortina MK 1. Dessförinnan kördes flera tävlingar på travbanor runt om i Sverige men också i Norge på Leangen utanför Trondheim där många Jämtländska ban- och rallyåkare ofta deltog. Även i Wasa i Finland 1968 fick många tävlande se bakänden på den vita Mustangen. Is-SM gick på sjöisar i närheten av Kalix som nordligaste ort såväl som ner till Växjö på Bergundasjön som på den tiden kunde bidra med

50 centimeter tjock is. 1970 blev det ett SM-silver. Tidningen Illustrerad Motorsport = IMS skrev i nr 4 1970: "Morén var glädjeämnet i klassen i sin gamla Cortina Lotus. Med lite mer rutin och en bättre bil kan jämtlänningen gå långt". 1971 tog Sören bronsplatsen med en nyinköpt Escort TC efter många kamper mot en storfräsare vid namn Erik Berger i en liknande bil. Bästa resultatet var vintern 1972 med ett SM-guld.

En uppsättning nya isdäck kostade nästan 2 500 kronor och när en arbetskamrat till fru Gunilla en dag beklagade sig över att familjens bil behövde nya vinterdäck vilket skulle kosta närmare 500 kronor, tänkte Gunilla att, du skulle bara veta du, men sa inget.

En kväll när Gunilla kom hem låg Sören för ovanlighetens skull på soffan med filt över sig. "Är du sjuk?", undrade Gunilla. "Nej", blev det korta svaret. "Varför ligger du då där på soffan, har du gjort illa dig?" Samma korta svar: "Nej". "Då kommer jag väl och ruskar om dig lite, då." "Nej, rör mig inte!", svarade Sören med aningen mer distinkt röst. Han hade nämligen vid en liten träningsrunda klivit ut genom glasfiberdörren utan att först öppna den, som tidningsklippet formulerade det hela, vilket inneburit ett nyckelbensbrott och en något mörbultad kropp. Därför hade Escorten vid tävling-



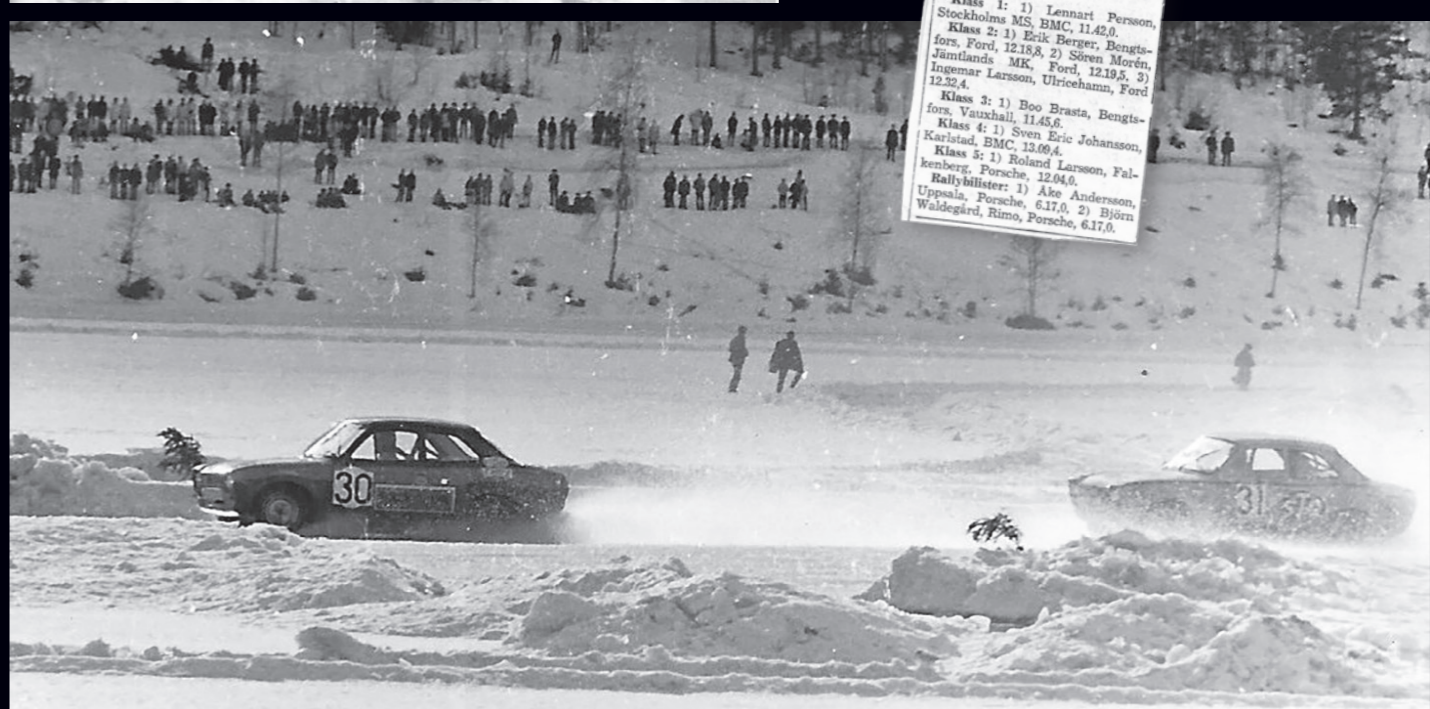
Sören Morén ligger tvåa i SM på isbana

Västerås (LT). Sören Morén, JMK, var mycket nära en SM-seger med sin Ford Cortina Lotus vid söndagens isbane-SM på sjön Freden i Västerås. Nu slutade Sören på andra plats efter isveteranen Erik Berger, Bengtsfors, men segrarna hade varit Sörens om inte strömen varit framme.

Sören började dagen med att köra några meter mellan de båda. till sig ut. Icy startposition, med Bergers kommentar efteråt: -- En dagens snabbaste accelerationstid, poligt att vinna under sådana här. När sedan starten gick i klass 2, Sören efter sin briljanta körning. gruppen 2, 1300-1600 cc, tog Sören Sören har i och med denna tävling visat att han hör hemma i svenska eliten. I den första SM-divisionen i Växjö slutade han på tredje plats, en bra placering med tanke på att hans värdelista då krånglade. ledningen från start, en ledning som Sörens chanser till ett SM-guld. han behöll i 11 av de 12 varven. Sören finns fortfarande, då tre SM-lingar återstår. Fem poäng gav dubbarna gläd ovannpå isen och bilen denna andraplats och fyra tidigare snurrade ett varv och Erik Berger ger alltså nio, Berger har 14. kunde smita förbi och vinna. I mål i Umeå och då kommer nog inte skilde det endast 1/2 sekund och Sören att låta alltför mycket på raven och se Berger någon möjlighet att anuva honom på segrer.

ROFFE.

Resultat:
Klass 1: 1) Lennart Persson, Stockholms MS, BMC, 11.42.0.
Klass 2: 1) Erik Berger, Bengtsfors, Ford, 12.18.8, 2) Sören Morén, Jämtlands MK, Ford, 12.19.5, 3) Ingemar Larsson, Ulricehamn, Ford, 12.32.4.
Klass 3: 1) Boo Brasta, Bengtsfors, Vauxhall, 11.45.0.
Klass 4: 1) Sven Eric Johansson, Karlstad, BMC, 13.09.4.
Klass 5: 1) Roland Larsson, Falckenberg, Porsche, 12.04.0.
Rallybilister: 1) Åke Andersson, Uppsala, Porsche, 6.17.0, 2) Björn Waldegård, Rimo, Porsche, 6.17.0.



Har jag den "gamla" i rövarheat. Dagens suverän Erik Berger, Bengtsfors, i täten före segraren i stora klassen Raine Johansson, Hedemora och Sören Morén, JMK.

Erik Berger slog Morén 2.200 såg SM på Mosjön

— Bra bana och toppentävling! Sade Erik Berger, 45 år och niofaldig svensk mästar, sedan han bevisat med att vinna det avslutande rövarheatet. De blåfrusna åkarna bjöds ej några sensationer. Men däremot att "gamla" är äldst. Denne veteran från Bengtsfors blev dagens mest segrade. I mellanklassen la han beslag på första platsen före JMKs elegant körande Sören Morén och poängterade sedan sin körskicklighet med att vinna det avslutande rövarheatet. De blåfrusna åkarna bjöds ej några sensationer. Men däremot på fina och intressanta tävlingar med välfyllda startheat.



Sova några timmar i bingen ovanför hytten i transportbussen ...

en på Mosjön en vit dörr från en "vanlig" bil. Det hände saker hela tiden, minns Gunilla så här 50 år senare.

Is-Escorten byggdes om och anpassades för sommarbanor i stället och 1972 bjöd bland annat på två andra-platser på Mantorp och Dalsland Ring.

Lasta på torsdag och ta ledigt från jobbet efter lunchen på fredag för att åka till tävlingar i södra Sverige med träning på lördag och oftast lite mekande lördag kväll och kanske en bit in på natten till söndag, beroende av hur lyckad träningen utföll. Sova några timmar i bingen ovanför hytten i transportbussen innan tävlingen på söndag. Lasta för hemfärd söndag kväll, hemma i Östersund igen måndag morgon någon timma innan det var dax att bege sig till jobbet för ny ar-

betsvecka. Lasta av och packa upp måndag kväll och sen bara soova. Tisdag till torsdag innebar såklart fortsatt mekande och finjusteringar inför nästa helg med en ny 200-milafärd tur och retur till en ny bana med nya förutsättningar som innebar andra justeringar och inställningar. Inte så glamouröst som man kan tro, men racingfruarna roade sig på egen hand medan gubbarna lortade ned sig i och under tävlingsbilarna. Ett glatt tjeväg som blivit goda vänner under umgänget på och runt alla tävlingsarenorna drog till närmaste stad i stället och shoppade, berättar Gunilla.

Scorp Racing stod det på det modifierade transportekipaget. Mercedes modell 319 var populär både som orkesterbuss och bland företagare och den här bussen gjorde rätt för sig hos en brödfirma innan Sören anpassade den till nya uppgifter. Skorpbussen, med andra ord. Därmed fick Ford Transitbussen och släpkärran pension.

En röd BDA-Escort kompletterad med ny motor direkt från England ersatte

1973 den gröna TC-Forden. Under Väst-kustloppet i Falkenberg 1974 var Sören nära att sätta det tunga gardet med Carl Piper i STP-teamet på plats när herr Morén ledde första halvan av loppet. Fjärde växeln försvann tyvärr och grevesonen Piper tog över ledningen och säkrade därmed STP:s dubbelseger.

Under de här åren i början av 1970-talet kom banracingen att förändras i och med att penningstarka företag kom in med relativt stora pengar. Proffsteam bildades, såsom Timex BDA-Escorter med Bosse "Emma" Emanuelsson som galjonsfigur, Liptons gul/röda Camarobilar dundrade fram och MER-Caprin var också en bland flera färggranna vinnarbilar. Stora friska pengar innebar så klart möjlighet till värre grejer och starkare motorer, men gjorde också att det sociala klimatet i depåerna och ute på banan hårdnade med hemligheter, ryknesspridning och protester som följd. De olika teamen stängde mer och mer in sig bakom avspärningar och stora tält. Lite generaliserande kanske, men den roliga,



OMK-AREN ULF EKBERG (nr 46) körde förbi tre bilar i denna kurva. Bl. a. nr. 88 norrmannen Johannes Närvik. Ulf blev tvåa i denna klass efter omöjliga Sören Morén. Jämtlands läns MK. (Foto: NILS ANUNDBY).



En spännande fight blev det i klass 1 mellan Mats Gundt, JMK, och Olle Holmberg. Gundt från starten och Holmberg höllde på. De två ledande tog en betryggande ledning. Holmberg alldeles i bakvagnen på ledande Gundt och var nära att komma förbi. Detta gick nu inte kunde köra in som segrare i heatet.

Fin FARTFEST i Övik

— Carl-Uno O



OMK-aren Ulf Ekberg var den av hemmaförarna som klarade sig bäst. I klass fyra körde han sin snabba Hillman och tog en ordentlig ledning från början. Under slutet av loppet tog han det lite lugnare och höll nästan på att bli omkört på målsträckan. Det var Bengt Pallin, SMK Stockholm i en BMC Cooper som hotade. Ekberg vann heatet med 1110 sek. T. h. tackar Ulf Ekberg för blommorna.



Dagens segerherre blev Sören Morén, JMK, på Ford Mustang. Förutom seger i klass 3 vann han även handikapploppet. På den vänstra bilden har Morén tagit ledningen från starten. Mitt i jället, vid åttonde plats, ses Cay Hedberg, OMK, som skulle köra upp sig och gå in som andra man. På den högra bilden är det Sören Morén, t. v., och Cay Hedberg som samtalar efter sin körning.



RING KNUTSTORP

Om: Sören Morén körande bilen Robert Danaby och Sören Morén leder gruppen före Robert Kivik, Johnny Lundberg, Robin Lindman och Jan Olaf Grönqvist. Sjätte "snick" Sören 94 och Ulf Larsson inte mindre tjälja VW 1000 i klass 1.

Sören Morén från Östersund hade så när förstört dubbelsegern för STP-teamet. Så när satt Carl Piper på plats. Han ledde första halvan av loppet:

— Fyrans växel försvann. Annars tror jag nog att jag hade vunnit, sade den 30-åriga arbetsledaren.

Och tillade:
— Kul när det är regn. Visst. Ispecialist som han är, tog guld 1972. Silver 1970. Kört bana sen 1967. Men

Sören Morén vann i Kalix

Kalix (ÖP-sport) En fartfylld folkfest, det kan man utan överdrift säga om årets Kalixlopp för bilar som lockade en stor publik i det granna sommarvärdet. Tävlingsledningen uppskattade publiksiffran till drygt 6.000 personer. Det bjöds både spänning och raffel, speciellt i de mindre klasserna. Prototypklassen blev däremot en besvikelse då Anders Josefsson utblev och duellen med Svente Vorrejö ej kom till stånd. I klass III gjorde jämtlänningen Sören Morén en strong insats och vann klassen. Sören tog ledningen strax efter start och kunde hålla den ända in i mål. Det satt dock hårt åt på målsträckan men Sören kunde hålla undan för Gösta Eriksson från Västerås med Ford Mustang som gjorde ett hårt försök att gå om. Han var mycket nära att lyckas.



De olika teamen stängde mer och mer in sig ...

gemytliga tiden försvann nog i stort sett i samma takt som penningssummorna betydde allt mer. Det måste dock understrykas att alla chaufförer och mekaniker som var med i den nya utvecklingen oftast var oerhört duktiga inom sitt gebit.

En svår olycka på Gelleråsen, utanför Karlskoga sommaren 1974 blev ett abrupt slut på banracing-epoken. Flera års konvalescens och återhämtning efteråt stoppade inte Sören, som alltid haft svårt att sitta stilla när allt hittills gått in med 110% entusiasm och energi. Han ägnade sig i stället åt vindsurfing och hängflygning samt under en period även som importör av snöskotrar tillsammans med nya frun Iréne. Snöskotrarna byggdes om och anpassades till Svenska förhållanden hos Sören och Iréne innan de såldes vidare.

Sören Morén lämnade, efter en tids sjukdom, jordelivet i mars 2020. Många jämtlänningar har under lång tid varit framgångsrika inom olika grenar av motorsporten och Sören bidrog i högsta grad till att sätta Östersund på racingvärldens karta. 🌟



Målgång vid Krokomsviken.

Jämtrallyt

Jag är osäker på året men gissar på 1969 eller 1970. Sträckan är Kälen-Svartåsen-Krokomsviken. Jag bodde i Krokoms, tvärs över Krokomsviken. På den tiden var mitt transportmedel moped. Det fattades ännu några år för mig till bilkörkortet.

Sträckan var bara några kilometer lång men ganska rolig. Kommer ihåg en söndag kväll några år senare då jag "parkerade" en Opel Ascona 19SR bredvid vägen i Svartåsen. Som tur i oturen var det gott om snö så skadorna på bilen blev endast en knäckt framspoiler. Mitt självförtroende fick istället en lite större knäck. Detta hände långt innan mobiltelefoner fanns, vilket innebar att jag fick knacka på i ett hus där det lyste och be om att få låna telefonen för att ringa efter hjälp. Hjälpen dök upp i form av min bror och hans sväger. Med gemensamma krafter stod snart bilen på vägen igen och hemfärden gick nog ganska lugnt.

Text & foto Lars-Göran Andersson



Vägbyte, Opels fabriksbil med "Bus-Ove" Ericsson bakom ratten.



Samma vägbyte, Björn Waldegård i Porsche.



Lars-Ingvar Ytterbring.



Bröderna Skoglund i en Gordini har just passerat Svartåsen.

SANNOLIKHETEN ATT DET VERKLIGEN HAR HÄNT, KAN 50–60 ÅR SENARE
VARA HÖLJT I DIMMIGA MINNESFRAGMENT OCH SUDDIGA BILDER.
ELLER VILLE MAN BARA ATT DET NÅGON GÅNG ÄNTLIGEN SKULLE
KUNNA INTRÄFFA? DÅ, NÄR HELA LIVET JUST BÖRJAT OCH FRAMTIDEN
VAR EN SPÄNNANDE RESA.
LÄSAREN KÄNNER IGEN SIG I ALLT, ELLER INTE ALLS ELLER
SOM KONSTNÄRSELITEN SÄGER:
BETRAKTAREN BESTÄMMER VAD DEN VILL SE.

En sommarmorgon



Text & foto ROLF NILSSON

Den står på instrumentbrädan med två skruvar ner i plåten, varvräknaren, i vänstra hörnet av vindrutan. Utan kåpan som kunde köpas som extra tillbehör och dolde baksidan av instrumentet med kabelanslutningarna. Det fick räcka med bara själva varvräknaren. Kablarna gick att trycka ner i en springa bredvid defrostermunstycket. Den röda visaren, den som ska vara som en anvisning för vilket varvtal som inte är hälsosamt för motorn att överskrida, är ställd på 7 000 varv. Inte för att han tänkt utsätta motorn för den påfrestning det skulle innebära att låta den vita nålen gå upp till 7 000. Nej, 5 000 varv på 3:an kunde det väl bli någon gång längs riks14 när han segade sig förbi tankbilarna som hade varit till Sundsvall och fyllt sig stinna och tunga på eldningsolja och bensin. Men det ser onekligen lite tuffare ut med den röda varningen vid 7 000 varv/minut.

Nu är han på väg hem i soluppgången. Söndagmorgon. Tidig söndagmorgon. Sommar. På hemväg från vad som i går kväll kändes som en vanlig lördagkväll på danslogen ute på landet. Inga förväntningar, inga förhoppningar. Nästan som lite ... rutin. Han hade svängt in till den anvisade parkeringen på den nyslagna ängen, kollat bilbeståndet för att få en uppfattning om vilken kategori publiken bestod av. Försökt hitta en parkeringsplats nära ingången. Där hade han suttit och spanat en stund. Sett vilka som redan hade blivit för fulla och drul-lat bort mot parkeringen för att somna i någons bil. Hoppats att någon snygg tjej skulle komma ut och svalka sig. Är man populär på dansgolvet, om man är jängs, som dom säger på landsbygden, blir man lätt varm och när orkestern spelar opp till en gammal dans kanske någon kommer ut för lite frisk luft och återhämtning. Om han hade tur kanske det



Hade sett henne tidigt under kvällen virvlande förbi. Dansant, glad och ... fiin.

var någon han skulle känna igen, som han bjudit upp förut en gång och tyckt att hon verkade trevlig. Och fin, förstås. Det är i och för sig alla flickor som går på logdans på sommaren.

Han hade kollat vippbrytarna på plastpanelen framför växelspaken. Vippan längst till vänster är till de två kurvljuserna som sitter ytterst på främre stötfångaren och den andra går till fjärrljuset i mitten. Båda brytarna som tillsammans tänder de fyra Marschalllamporna i fronten var tillslagna. Om han ville blinka med helljuset och lysa på någon som har kommit ut på bron och kanske börjat gå mot bilarna på parkeringen, så skulle han vara beredd. Ungefär som att ropa ”hej, här är jag”. Fast lite tydligare. Det finns även en tredje vippbrytare. Den är kopplad till

den extra backlampan och med den tänd, lyser även den lilla lampan längst ut till höger på panelen med rött sken. Allt hade han monterat och kopplat själv på verkstaden när det var hobbykväll. Att jobba på en bilfirma hade onekligen sina fördelar.

Den skarpa solen har just tagit sig över skogskanten och lyser med sina intensiva nästan vågräta ljusstrålar in genom bakrutan och han blir tvungen att vinkla om backspeglarna för att inte bli bländad. Tur att hemåt är medsols. Om han vore tvungen att köra åt andra hållet med solen rakt in i ögonen genom den repiga framrutan hade han knappast kunnat se något alls. Det går sakta men han har inte bråttom. Tröttheten börjar ge sig till känna och i huvudet snurrar många



Backspeglarna #2 2020



tankar. Det blev inte en vanlig lördagkväll. Joo, det började som en vanlig lördagkväll, men ...

Radio Luxembourg brusar lite väl mycket i morgonljuset, trots den tredelade Hirschmann-antennen som han valde istället för den nyare enspröktaren med fjädrad fot. En lång antenn har bättre mottagning på mellanvågen, så är det. Stänger av radion innan det kommer låtar som "Smoke Gets in Your Eyes" eller "Send Me the Pillow You Dream On". Det skulle bli för mycket. Är sentimentalt nog som det är. Det har gått en timma sen han lämnade villasamhället och 30-talskåken hon bor i. Han har suttit i köket hemma hos den tjej som nu rör om så mycket i hans huvud. Hon som verkade bli glad när han frågade om han fick skjutsa henne hem. Han hade bjudit upp efter första pausen i går kväll. Hade sett henne tidigt under kvällen virvlande förbi. Dansant, glad och ... fin. Taktiskt väntat till hambon var slut. Efter en gammal, brukar det komma fyra moderna, det vill säga två

danser. Om han inte hittade henne på en gång skulle han åtminstone kunna se ungefär var hon höll hus för att på andra dansen ställa sig lämpligt nära och bara kunna bjuda upp direkt när orkestern började spela igen.

Dom hade dansat. Flera gånger under kvällen. Förutom de första trevande stegen hade det gått förvånansvärt bra, men när hon bjöd upp till en Mazurka önskade han att hon hade pekat på den som stod alldeles bredvid. Han hade nästan velat putta till killen vid sidan om, så han kom i vägen för henne, men hennes stadiga blick gick inte att undvika. Visserligen hade han gått några gammeldanskurser under vintern och även skuttat sig igenom någon hambo och schottis tidigare, men då med tjejkompisar som han kände och hade dansat mycket med under de år han varit i farten. Schuvat kommoder hade han minsann gjort åtskilliga helger och var faktiskt ganska bra på det. Sa dom. Flickorna. En del i alla fall. Det här var något annorlunda och han kände sig

inte riktigt bekväm just då. Klapp och sväng och snurr. Åt andra hållet! Han fick revansch mot slutet av kvällen när orkestern lugnat ner sig en aning och så lämpligt först spelade "Sixteen Candles" och som andra dans "Are You Lonesome Tonight". Är det några låtar han kommer att minnas av alla oräkneliga låtar han hört på alla danser han varit på, så kommer det alltid att vara dessa två. Dom hade glidit, svävat fram och hon hade lutat sitt huvud, sin panna mot hans kind och hennes långa lockiga hår hade kittlat i näsan och munnen och han tyckte om det! Ingen hade knuffats, ingen hade kommit i vägen, hela omgivningen bara försvann på deras färd mellan blinkande orkesterlampor och hartsat parkettgolv.

1 700 varv på fjärde växeln blir ungefär 60 km/h. Precis där den liggande hastighetsmätarrullen skiftar från grönt till gult. Det mullrar gott ur det ombyggda avgassystemet på det varvtalet trots den lilla motorn. Egentligen ville han monte-

ra ett Abarthsystem med dubbelt slutrör, men det hade blivit för dyrt. Istället fick han hjälp av en verkstadsskille att ta bort den främre ljuddämparen och sätta dit ett grövre rör, och med en kort dämpare längst bak med ett kromat ändrör från Biltillbehör blev det rätt så bra ändå. Abarthljud åtminstone. En gång hade han sett en BMW, en vit BMW 1600 med ett avgasrör som mynnade ut mitt bak under stötfångaren. Nästan ny BMW och redan byggt om avgassystemet, hade han tänkt. Det såg onekligen fränt ut, det måste han medge. Var nog inte vem som helst som ägde den bilen. Dessutom hade han hunnit se att det i passagerarstolen satt en tjej med långt mörkt hår. Förmodligen väldigt snygg, och nu var dom kanske på väg hem till hennes föräldrar för det obligatoriska söndagsbesöket. Kaffe och sockerkaka. Så var det nog. Han hade blivit lite avundsjuk, det hade han blivit. Dom hade troligtvis en egen lägenhet i stan också. Jaarå, komplett paket. Säkert! Men han hade annat att tänka på nu, än vita BMW-bilar med mittmonterat avgassystem. Han hade en egen tjej på gång. Den finaste och bästa. Hittills. Vägen var tom. Hastigheten låg. Han ville inte hem, ville stoppa tiden. Här och nu. Måste få tänka. Visst, han hade skjutsat hem tjejer förr, det hade han gjort, och fått följt med in också någon gång men den här gången var det något alldeles speciellt.

Han svängde av stora vägen in på en liten vägstump som slutade i kanten av ett skogsparti. Klev ur, lämnade bildörren öppen. Klockan närmade sig fyra och det kändes redan att det skulle bli en varm sommarsöndag. Såg ut över det som en gång förmodligen var en äng men som nu skogen mer och mer försökte återta och blev nästan överrumplad av tystnaden. Ingen trafik på vägen, inte ens ett prassel från småbjörkarna bredvid honom. Den totala tystnaden. Nej, inte helt tyst. Svagt, mycket svagt kunde han urskilja en tupps morgonkuckeliku. Långt bort. Förmodligen på den bondgård som marken hörde till, men som han inte kunde se häriifrån. Lika bra det. Ville vara ensam nu och tänka. Tänka på hur kvällen hade utvecklats sig och hur det skulle kunna bli sen, framöver. Hur han ville att det skulle bli.

Hon hade bjudit in honom. In i köket hade dom smugit. Föräldrarna sovandes

på övervåningen men hennes mamma hade nog både ett öga och ett öra på spänn. Dom är sådana, mammor till tonårsdöttrar. Även tonårsdöttrar i övre tonåren har sådana mammor, det hade han lite irriterat fått erfara tidigare. Tyst och försiktigt hade hon dukat fram på bordet. Ställt blomvasen i fönstret och vikit ihop tygduken, hängt den över ryggstödet på en ledig stol. Huslig, hade han tänkt. Dom hade suttit mittemot varandra och ätit ostsmörgås och druckit te ur blommiga koppar med guldrand. Ingen tänd taklampa. Bara det svaga morgonljuset som kommit in

sökt dit i första hand. Bara det inte blev Boden. Det värsta som skulle kunna hända. Ville vara hemma. Med henne. Få lägenhet. Tillsammans.

Hon hade skrivit ner telefonnumret på en lapp som han flera gånger redan kollat att den låg kvar i fickan. Han fick gärna ringa, om han ville. Om han ville? Han kunde ha ringt nu! Bestämmer sig för att ringa på onsdag. Vill inte verka alltför ivrig, eller ...? Det kanske finns fler i bakgrunden som också tänker ringa och stämma träff. Någon i en ful Valiant eller en rostig Anglia med navkapslar. Tisdag får det bli. För



Nu stod han och tittade mot en torr tall en bit bort, men det var inte tallen han såg, det var framtiden.

från fönstret vid bordets ena kortända. Hon hade pratat. Berättat. Frågat. Så lättsamt, enkelt, naturligt och han hade tagit en limpskiva till och försiktigt lyft glaskupan över osten, skurit två rejäla skivor. Han hade lyssnat, försökte svara så klokt och moget det bara gick. Mest hade han bara sett på henne, mött hennes blick och han hade drucknat. Inte i den stora blommiga tekoppen, men i hennes ögon.

Nu stod han och tittade mot en torr tall en bit bort, men det var inte tallen han såg, det var framtiden. Så som han ville att framtiden skulle bli. Dom skulle så klart fortsätta att träffas. Det skulle bli dom två. Åka bil på stan, köpa korv, gå på bio, spela skivor. När han träffade kompisarna skulle hon vara med. Dom skulle vara ett par. Han skulle vara två, och ibland kanske dom skulle gå på någon dans. Det sista kändes inte så viktigt nu längre, men hon kanske ville. Verkade trivas och ha så roligt då. Hon var ju så ... jängs. Nästa sommar skulle dom så klart åka på semester. Förmodligen tillsammans med hennes föräldrar. Det fick han nog stå ut med. Första sommaren. Sen, den hösten skulle han göra lumpen. Visste inte var ännu, men hoppades på flyget. Hade

säkerhets skull. Han ska ringa på tisdagkväll efter jobbet, men inte hemifrån. Då står bara lillsyrren och lyssnar och retas och skvallrar obekväma sanningar för morsan. I stället ska han åka ner på stan till en telefonkiosk, men inte den ovanför Tempo. Där är det för stöjt. Det finns en annan telefonautomat i utkanten av stan, i närheten av korvkiosken. Där kan han prata ostörd. Så får det bli. Innan dess måste han tanka.



Bensinmätaren stod nu mellan kvart och tom. Då bör det gå i 30 liter. Om han fyller i 29 liter och betalar med tre tior, får han en krona tillbaka och då skulle han be att få fyra 25-öringar istället. Att ringa för. Blir lite stolt över sig själv där i skogen. Planering, strategi!

Vänder sig om och lägger armen över ryggstödet när han backar ut på stora vägen igen. Upptäcker skivan som ligger i baksätet. En EP med the Violents. Den hade han köpt igår och redan nästan glömt bort. Inte så konstigt i och för sig, med tanke på allt som hände senare på lördagen. Tur att han såg den, om den legat kvar i bilen i dag skulle den säkert varit bjänglig och o-spelbar sen. Kändes ju redan nu att det skulle bli en extra varm söndag och i bilen skulle det i så fall bli stekhet. Han gillade gitarrmusiken, så som Violents spelade. Tyckte att dom var bättre som instrumentalerkester än när Jerry Williams var med. Jerka var bra han också, men Violents blev bättre med bara gitarrmusiken. Han hade några singlar med Shadows och Ventures också. Elvis såklart. Kostat på sig en LP till och med.

Beatles var något nytt som han inte riktigt kunde förlika sig med. Tyckte inte att det var hans musik. Inte hans stil, liksom. Kom på att han glömt att fråga vilken musik **hon** gillade. Vore bra att veta, om dom skulle sitta hemma och spisa plattor någon kväll. Hon satt

förmodligen som alla andra tjejer vid transistorn och lyssnade på Tio i Topp och Kvälls-toppen med kollegieblocket framför sig och noggrant skrev ner låttitlar och placeringar i listorna. Jämförde med tidigare veckor och sjöng med i refrängerna. Tjejer gjorde sånt, hade han lagt märke till. Även lillsyrran.

Provar med radion och Luxembourg igen, men mottagningen har försvagats i takt med att dagsljuset har blivit starkare. Stänger av radion. Sveriges Radio börjar inte förrän klockan sex, och den tiden på dygnet finns det heller inget program han vill lyssna på. Fartvind och däckljud åter istället upp tystnaden. Och brummet från avgassystemet.

Farten var högre nu, hastighetsmätaren skiftade till och med från gult till rött. Tretusentvåhundra varv konstaterar han. Nöjd med inköpet och monteringen av det runda instrumentet längst till vänster vid vindrutan. Var det något han inte var nöjd med så var det däcken. Michelin X däcken var alltför stötiga och hårda för den här lilla bilen. I alla hastigheter. Hala var dom också. Märktes extra väl om man gasade lite på den blöta kullerstenen runt torget. Det hade kommit några nya däck, BF Goodrich GT100 hette dom. Hade tänkt fråga på däckavdelningen om han kunde få byta in Michelindäcken mot fyra Goodrich istället. Ottosson på verkstan hade skaffat femånhalver med nya Goodrich till sin duvblå PV. Det blev riktigt bra. Tufft mönster var det också. Men några andra följer till den här bilen

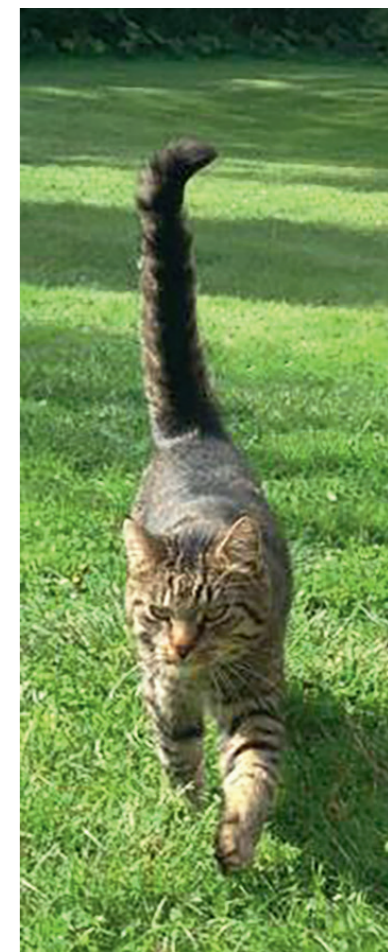


hade han inte tänkt sig. Var bra som det var, utan navkapslar. En större bil vore förstås roligt. Hade blivit snopen en kväll när Bertil gled upp vid sidan på parkeringen i en Coupe 6:a. En Coupe 6:a var minsann några strån vassare än alla Cortinor och B18 sport som det vimlade av på stan. Röd var den också. Det sved lite att han missat att den hade kommit in på firman, men verkstadskillarna hade bättre uppsikt över bilparken på baksidan. Som extra salt i såren hade Bertil tjej i högerstolen också. För hans egen del skulle det bli ändring på det nu. Ingen tom passagerarstol längre. Bara det kunde bli helg igen någon gång.

Äntligen hemma parkerar han bilen lite snett, slarvigt bredvid familjens grå Taunuskombi. Turnier. Konstigt namn. Konstigt var det också med bakljusen upptill vid taket, tyckte han. Näja, en stationsvagn var ändå inget alternativ för hans del. Sträcker sig efter skivan i baksätet och hinner inte ur bilen förrän Smulan kommer springande med svansen i vädret från sitt spaningsgömställe i fönstersmygen på jälln och nu otåligt redan väntar på bryggstubron. Han bor i bryggstun på somrarna. Med Smulan

som också flyttat ut. Inkommen i stugan noterar han genast att någon varit där under lördagkvällen. Locket till skivspelaren är uppfällt och några skivor har inte blivit instoppade i sina fodral utan ligger kvar bredvid albumet på bordet. Elkontakten sitter fortfarande kvar i vägguttaget som tur är. Då är nog inte batterierna slut i alla fall. Han förstår att det är lillsyrran som passat på att leka stor tonårstjej och spelat hans plattor. Det gjorde inget. Hon fick vara där även när han själv inte var hemma, bara hon var försiktig med grejerna. Ibland satt dom faktiskt tillsammans och lyssnade på radion eller spelade musik på hans skivspelare. Hon såg nog upp till storbroshen lite grann, och han kunde till och med erkänna att hon var lite gullig. Ibland.

Nyduschad kryper han ner i den svala sängen där den fyrfotade ulltussen redan lagt sig till rätta vid fotändan och till ljudet av hennes surrande spinnmotor hinner han tänka att det nya livet väntar därute. Ringa på tisdagkväll, träffas till helgen igen. Ett nytt ljud kommer från fotändan precis innan sömnen tar sitt grepp om honom. Snarkar kattor?



Kvicke – mitt första traktoräventyr

Händelsen utspelade sig utanför Dorothea, på markerna hos min morfar. Jag var cirka 10 år. En avverkning hade skett och nu skulle timret köras fram ur skogen. Till det användes en bandtraktor byggd i Hoting av Mählers. Motor och växellåda kom från Volvo, B 18. Styrningen sköttes med två styrspar som bromsade varsitt band. Namnet på skapelsen som byggdes i cirka 25 exemplar var Kvicke, senare kom den att utvecklas till Aktiv Kvicke.

Jag fick erbjudandet att provköra, vilket jag naturligtvis tackade ja till. Mina föräldrar var inte närvarande då. Virke lastade på en kälke efter Kvicke och färden började. Det gick riktigt bra till att börja med, men sista biten var det en brant och hal uppförsbacke. Kvicke började glida lite åt sidan och jag försökte korrigera kursen med att bromsa högerbandet. Resultatet var att helt plötsligt pekade nosen rakt upp i himlen. Turligt nog var jag snabb att trycka ner kopp-



lingen men nosen pekade fortfarande upp i himlen. På något sätt fick jag i backen och kunde få tillbaka markkontakten. Jag blev nog lite skrädd för det fanns ingen skyddsbur som syns på bilden jag lånat på nätet. Ska väl erkänna att

det blev ingen mer körning den dan och inte fick mina föräldrar reda på vad som hade hänt heller.

Text Lars-Göran Andersson



GRÄV DÄR DU STÅR, SÄGER MAN JU. JAG GJORDE DET OCH FANN EN CHEVROLET CORVAIR. DEN HÄR BILEN SER MAN KANSKE INTE VARJE DAG OCH NATT, MEN I ALLA FALL LITE DÅ OCH DÅ BÅDE SOMMAR SOM VINTER, TROTS ATT DEN BARA HAR TYGTAK.

CHEVROLET CORVAIR

Saknaden efter bakmonterad motor

Text ROLF NILSSON foto ARNE NILSSON

Arne Nilsson heter mannen bakom raten. Corvair-Arne får man väl tillägga utan att vara oartig. Är man ordförande i Svenska Corvairklubben, vill det väl till att man har bil därefter också. Namnet på fordonet i fråga bör bli: Chevrolet Corvair Corsa Turbo Convertible, årsmodell 1965. Sex cylindrar och 180 hk. Manuellt 4-växlat, 0-100 på 11 sekunder, minsann! Det här året fick modellen en ny bakaxel som mycket påminde om Corvettens och vägegenskaperna förbättrades ännu mer tack vare att även framaxeln modifierades. Hela anrättningen kröntes till sist med en ny elegant kaross och i Convertible-utförande blir den ju en riktig godisbit i inte alltför utrymmeskrävande storlek för att vara en amerikanare.

Ut från sammansättningsfabriken i Van Nuys utanför Los Angeles kom den alltså 1965. Kvarlämnade kvitton under åren på Amerikas västkust vittnar om att den kördes mycket sparsamt. Avgaskontroll hos Sam Lee Auto Repairs i San Diego 1984 till exempel. Då hade bilen gått 35 599 miles, omräknad till svenska mil cirka 5 730. 1988 kan man se att en ny ägare, en American Football-stjärna vid namn Tim Spencer och hans hustru Gilda unnade bilen nya däck som monterades hos Sa Discount Tire Co, Solana Beach, också i San Diego. Roligt med gamla dokument som ligger kvar i handskfacket, och kikar man sen på Google maps kan man konstatera att firmorna fortfarande finns kvar, eller i alla fall fanns när Googlekamerabilen körde förbi. Där stod då



Corvairer för nästan 40 år sedan en solig förmiddag, eftersom solen alltid skiner på den sidan av Amerika, och vändade på sin tur utanför däckfirman bland uppstudsiga nyimporterade Japaner och kanske en Volvo 245 som varit med i någon intellektuell film.

Corvairintresset startade förmodligen ännu längre tillbaka i tiden, men 1979 inhandlades i alla fall en röd 65:a Corsa turbo som rullade i Östersund. Sedan dess har Arne haft full koll på det svenska beståndet av Corvairbilar. Arne och Inger bodde i Stockholm på den tiden och under de följande åren ökade dock behovet av en andra familjebil allt mer, vilket medförde att den röda Östersunds bilen 1984 fick flytta till nya ägare. Saknaden efter en sån där amerikanare med luftkyld, bakmonterad motor gnagde nog i det undermedvetna och tog extra fart när Corvairvänner sent hösten 1990 rapporterade om en nyimporterad Corsa Turbo Convertible med under sex tusen svenska mil på mätaren. Den mörkröda Corvairer hamnade först hos en samlare i Uppsalatrakten, men bytte efter en tid ägare ett par gånger. Trots flera nya hemadresser kördes den tydligen

väldigt lite eftersom vägmätarsiffrorna i turbo-Corvairer vid en besiktning år 2010 endast hade ökat med 2770 miles som omräknat blir 500 mil på de 20 år den varit registrerad i Sverige.

Åren gick men Arne som hade koll på bilens öden och äventyr noterade att den flyttat till Lilla Edet i Västergötland där den år 2011 återigen var till salu. Arne och Inger missade den snöpligt nog med någon dags marginal åt fel håll den gången. Den nye ägaren i Småland hade köpt bilen till sin son vars uppfattning om hur en amerikansk bil skulle se ut och vara bestyckad, inte helt överensstämde med faderns visioner. Efter ett år hos den nu 19-åringe sonen, var bilen således änyo till salu och Arne högg direkt, körde de 85 milen hem till Frösön som då blivit den nya bostadsorten i fru Ingers gamla hemtrakter.

I motsats till tidigare ägare är Arne en flitigare chaufför, och har under flera år deltagit i såväl Tjälavängen i februari som utflykter och rallyn sommartid. Nu visar vägmätaren på lite över 50 000 miles vilket gör cirka 8 000 mil. En motorgenomgång och ny ljuddämpare samt ny golvmatta har gett extra pluspoäng till helhetsintrycket. De mer än 30 år gamla däck från Discount Tire Co i Solana Beach har också blivit ersatta av nya friska med smal vit sida.

Alla tre, det vill säga Arne, Inger och Corvairer bor numer i Brunflo med tak över huvudet och dessutom inte så långt till flera av sommarens populära fikaställen.

Ordförar'n

"Ja, inte blev det väl som vi tänkt det – men å andra sidan hade vi väl aldrig tänkt det heller."

Citatet känns mer aktuellt än någonsin i dessa skitvirusstider. Vi hade förstås en förhoppning om att det vi planerade vid tiden för årsmötet skulle bli precis så bra som vi hoppades på, men det sket sig, förlåt uttrycket, så att säga ...

Vi lyckades genomföra årsmötet, några måndagsträffar i klubblokalen och Tjälavängens enligt planerna men sen blev det stopp. Springmeet, som så många ser fram emot, ställdes in liksom besiktningssdagen, mopperallyt och motorhistoriska dagen på Nationaldagen och alla onsdagsträffar. Vi håller fortfarande dörren lite på glänt för de planerade aktiviteterna under hösten men även de verkar vara svåra att genomföra på grund av pandemin.

Apropå Springmeet så blev det trots allt en bilträff på kvällen som själva evenemanget skulle genomförts. Varken vår klubb eller SHRA var inblandad i detta som nog till stor del skedde spontant eftersom behovet att komma ut med entusiastfordonen är stort. Tyvärr så finns det, även inom vår hobby, en svans som förstör för alla seriösa utövare, en svans som tyvärr finns inom andra intresseområden också och då tänker jag på fotbollshuliganer och skoteråkare som inte har vett att följa vanliga och för de flesta självklara regler.

Det som skedde fram på småtimmarna lördagen den 23 maj är helt förkastligt och oförsvarbart då unga bilburna människor festar till och grisar ner på parkeringen i Lillänge oavsett om det råder en coronapandemi eller inte. Tyvärr så finns det många människor som inte delar vårt intresse för gamla fordon som nu drar oss alla över samma kam. Jag har ingen lösning på hur vi ska komma till

rätta med problemet men frågan kommer definitivt att diskuteras i vår egen och även i SHRA:s styrelse för det kan ju i slutändan handla om hela Springmeets framtid.

Nog om detta. Vi har ju också planerat att fira vårt 50-årsjubileum under året med lite olika aktiviteter och som det ser ut nu så är det nog bara Backspeglin som kommer att kunna fullfölja den delen men vi är ju inte sämre än att vi justerar planerna och återkommer 2021 och uppmärksammar klubbens 51-åriga historia lite mer.

Den ovanligt långa och trista våren går nu mot sitt slut och behovet att få ut fordonen är större än någonsin men en åktur med goda vänner är ju inte förbjudet bara man håller rätt avstånd så jag hoppas vi kan ses utefter vägarna även den här sommaren.

Ordförar'n
Sture

MHRF-försäkringen

Vi påminner först om att det nu är lättare att snabbt få information om lämpliga försäkringsalternativ och priser. Under mhrf.se/for-sakring (klicka på Försäkringsalternativ och premier i vänstermenyn) finns numera en smidig kalkylator. Fyll i fordonstyp, årsmodell och marknadsvärde och få fram all relevant information inför en ansökan. Vi tror att denna tjänst ska vara till stor nytta för både MHRF, medlemsklubbarna och medlemmarna.

Just nu ser vi att det finns besiktningsmän som inte kan genomföra önskade besiktningar eller hantera förfrågan om besiktning via hemsidan. Vi ber dessa att höra av sig till försäkringshandläggarna på kansliet så att de kan byta besiktningsman på aktuella ansökningar, då kunden inte kan göra detta själv. Om besiktningsmannen däremot avböjer förfrågan ska ärendet gå tillbaka till kunden.

MHRF vill understryka att det nu finns ett helt digitaliserat förfarande för en ansökan om MHRF-försäkring som fungerar i både dator,

surfplatta och mobiltelefon där varje medlem kan skapa ett konto på mhrf.se. Hjälp gärna medlemmarna att komma igång med detta. MHRF står givetvis också till förfogande om någon behöver hjälp med lära sig hur detta fungerar, såväl medlem som besiktningsman eller försäkringsansvarig. I Corona-tider är detta det absolut smidigaste sättet att hantera en ansökan om MHRF-försäkring för alla inblandade. Allt som kommer in på papper tar just nu längre tid att handlägga, då MHRFs kansli är stängt och våra handläggare arbetar hemifrån. Det finns dessutom en plan om att MHRF-försäkringen ska upphöra med pappershantering under 2022, så varför vänta med att komma igång digitalt?



Ditec lämnar 10 % på ordinarie pris på varor/medel och rekondtjänster

Ej Ditec-behandlingar.
Medlemskort medtages.

Chaufförvägen 2
063-12 68 10
info@ditecbilvard.com



ORDFÖRANDE
**Sture
Hernerud**

Värmon 314, 835 95 Nälden
070-660 49 99
sture.hernerud@gmail.com



VICE ORDF.
**Anki
Granlöf**

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



KASSÖR
**Arne
Nilsson**

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



LEDAMOT
**Rolf
Nilsson**

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



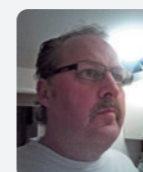
LEDAMOT
**Eric
Flemström**

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



SEKRETERARE
**Annika
Danielsson**

Vallsundsvägen 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.com



LEDAMOT
**Monika
Grönkvist**

Rise 477, 835 98 Offerdal
070-682 21 65
edsel56@live.se



LEDAMOT
**Gunnar
Arvidsson**

Haxäng 160, 834 97 Brunflo
070-628 75 50
terrangarvid@hotmail.com



LEDAMOT
**Olle
Norin**

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



LEDAMOT
**Lena
Modigh**

Norderåsvägen 3, 836 93
Häggenås, 076-800 61 90
lenaabr72@gmail.com

MEDLEMSREGISTRATOR
Anki Granlöf, 070-218 54 79
annchristine.granlof@gmail.com
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

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

FÖRSÄKRINGSANSVARIGA
Kenneth Danielsson, förs.ansv.
Vallsundsvägen 18, 832 96 Frösön
070-607 70 47

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

Göran Lindberg
Strandgatan 21, 830 80 Hoting
073-823 04 11

FORDONSANSVARIG
Olle Norin, 070-690 69 79
norin.olle@telia.com

WEBBANSVARIG
Hans Sundkvist
070-601 37 05
hans.sundkvist@bahnhof.se

ARKIVARIE
Göte Högbom, 070-550 15 08
anders@ditecbilvard.com

VALBEREDNING
Anders Granlöf, 070-550 15 08
anders@ditecbilvard.com

10 %
rabatt
till medlemmar på
BILPROVNING

OPUS BILPROVNING
opusbilprovning.se

Mekonomen
lämnar
10 % rabatt
till medlemmar

Medlemskort
medtages.
Gäller butik och
reservdelar.

Mekonomen

10 % rabatt
till medlemmar på
bilprovning

DEKRA

B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

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

Jemtlands Veteranbilkлубb

bildades 1970 och har cirka 1 300 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 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 kan du teckna förmånliga försäkringar via MHRF/ Folksam, If och Länsförsäkringar Jämtland.

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

Säljes

Klubbtröjor med logga

T-shirts och pikétröjor 100 kr
Kepsar 50 kr.



Sommarens fikaträffar 2020

~~Juni~~

- ~~3 Hissmofors Folkets hus~~
- ~~10 Nordanborg, Norderåsen~~
- ~~17 Guldsmedsbackens Bygdegård
Haga, Brunflo~~
- ~~24 Agdas Kafé Mattmar
Obs! Tiden 17-18~~

~~Juli~~

- ~~1 Hackås båthamn Tändkulemotorer~~
- ~~8 Slätte Gårdsprodukter, Brunflo~~
- ~~15 Handogs Föreningshus~~
- ~~22 Hos Herman på Mackplan,
Tängtorpet, Ås~~
- ~~29 Backgården, Alsen~~

Augusti

- 5 Fru Julianas Gårdscafé, Brynje
- 12 Lon, Bällsta
- 19 Backens Bystuga, Tullus
- 26 Kyrkås gamla kyrka, Kyrkås

September

- 2 Föreningshuset, Rossbol, Brunflo
- 9 Tistegården, Haggénäs
Obs! Tiden 17-18
- 16 Häragården, Dvärsett
Obs! Tiden 17-18
- 23 Majas café, Storgatan, Östersund
Obs! Tiden 17-18
- 30 Rödöns bygdegård
Obs! Tiden 17-18

Juni och juli inställt på grund av corona-viruset.

För information om augusti och september, se jvbk.se och Facebook.

Samling Stortorget från klockan 18
och avfärd klockan 19.

Jemtlands Veteranbilkлубb

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